

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026**  
**Segunda Legislatura Ordinaria**

**Señor presidente:**

Han ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, las siguientes iniciativas legislativas:

- **Proyecto de Ley 13643/2025-CR**, presentado por el Grupo Parlamentario Bancada Socialista a iniciativa del congresista Pasió Neomías Dávila Atanacio, por el que propone la “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”.
- **Proyecto de Ley 13757/2025-CR**, presentado por el Grupo Parlamentario Socialista, a iniciativa del congresista Alfredo Pariona Sinche, por el que propone la “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha en la Comunidad Campesina de Carhuapata”.
- **Proyecto de Ley 13843/2025-CR**, presentado por el Grupo Parlamentario Socialista, a iniciativa del congresista David Julio Jiménez Heredia, por el que propone la “Ley que declara de interés nacional la construcción del aeropuerto de San Martín de Pangoa, provincia de Satipo, departamento de Junín.”
- **Proyecto de Ley 14022/2025-CR**, presentado por el Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del congresista Guido Bellido Ugarte, por el que propone la “Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la factibilidad del Proyecto de Construcción y Funcionamiento del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha en la Comunidad Campesina de Carhuapata, Provincia de Angaraes, Región de Huancavelica.”

Después del debate correspondiente, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su decimocuarta sesión ordinaria realizada el 30 de marzo de 2026, aprobó por mayoría el presente dictamen.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Lady Mercedes Camones Soriano, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, María Elizabeth Taipe Coronado, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga.

Se abstuvo el congresista Jorge Luis Flores Ancachi.

Presentaron licencia los señores congresistas Patricia Rosa Chirinos Venegas, Mery Eliana Infantes Castañeda, Hilda Marleny Portero López, Roberto Sánchez Palomino, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

## I. SITUACION PROCESAL

### 1.1. Antecedentes procedimentales

1. El **Proyecto de Ley 13643/2025-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 29/12/2025 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 31/12/2025, como segunda comisión dictaminadora.
2. **Proyecto de Ley 13757/2025-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 16/01/2026 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 15/01/2026, como única comisión dictaminadora.
3. El **Proyecto de Ley 13843/2025-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 02/02/2026 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 27/01/2026, como única comisión dictaminadora.
4. **Proyecto de Ley 14022/2025-CR**, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 20/02/2026 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 23/02/2026, como única comisión dictaminadora.

Se han acumulado las iniciativas legislativas señalados en los numerales precedentes, en razón a que sus contenidos normativos son similares en términos de declaraciones de interés nacional y necesidad pública.

### 1.2. Admisibilidad de los Proyectos de Ley 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR

Las proposiciones de ley en estudio cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de las iniciativas legislativas, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, referido a la relación que se tiene con la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2025-2026, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, de conformidad con el artículo 29 del Reglamento del Congreso, en concordancia con la Política de Estado 19, referida al Desarrollo sostenible y gestión ambiental, Política de Estado 22, referido al Comercio exterior y la ampliación de mercados con reciprocidad y Política de Estado 34, relacionado con el Ordenamiento y gestión territorial.

### 1.3. Antecedentes parlamentarios

Durante el Periodo Parlamentario 2016-2021, el Parlamento Nacional, ha aprobado leyes declarativas relacionadas con obras de infraestructura aeroportuarias orientados a la

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

construcción, modernización y equipamiento que resulten estratégicas para el desarrollo económico, social y territorial del país, entre ellos se tiene:

1. **Ley 30828**, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción del aeropuerto en la provincia de Chota, departamento de Cajamarca, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente.
2. **Ley 30919**, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción del Aeropuerto Comercial en el departamento de Huancavelica.
3. **Ley 30951**, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la modernización y equipamiento del aeropuerto Teniente FAP Jaime Montreuil Morales de Chimbote, ubicado en el distrito de Nuevo Chimbote, provincia del Santa, departamento de Áncash.
4. **Ley 30842**, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de un aeropuerto en la provincia de Cutervo, departamento de Cajamarca.
5. **Ley 31044**, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción del aeropuerto de Vicco en el departamento de Pasco.

Durante el Periodo Parlamentario 2021-2026, el Parlamento Nacional, ha aprobado las siguientes leyes:

1. **Ley 31706**, se declaró de necesidad pública la construcción y mejoramiento del Aeropuerto de Oxapampa, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco; el Aeropuerto del distrito de Majes, provincia de Caylloma, departamento de Arequipa. Asimismo, la modernización y mejoramiento de aeropuertos en Amazonas, Junín y Madre de Dios; la modernización y mejoramiento del Aeropuerto El Valor, ubicado en la provincia de Utcubamba, departamento de Amazonas, el Aeropuerto Mayor PNP Nancy Flores Páucar, ubicado en la ciudad de Mazamari, provincia de Satipo, departamento de Junín; y el Aeródromo de Iñapari, provincia de Tahuamanu, departamento de Madre de Dios.
2. **Ley 31977**, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura para el desarrollo descentralizado del país, entre otros proyectos de inversión, se declaró de la necesidad pública e interés nacional, el mantenimiento y rehabilitación del Aeropuerto Moisés Benzaquen Rengifo de la ciudad de Yurimaguas, provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto, y la construcción del aeropuerto de la provincia de Nasca, en el departamento de Ica.
3. **Ley 32194**, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura en los departamentos de **Amazonas, Apurímac**, Ayacucho, Cajamarca, Ica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima, Loreto, Piura y Ucayali.
4. **Ley 32488**, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura en los departamentos de Amazonas, Apurímac, Arequipa, Junín, La Libertad, Lima, Loreto, Puno, Tumbes y Ucayali.
5. **Ley 32518**, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción,

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

mejora, modernización, ampliación o repotenciación de los aeropuertos en todo el territorio nacional, para promover el desarrollo económico de los departamentos y fortalecer la conectividad nacional, el turismo y la descentralización del transporte aéreo.

## II. CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

- 2.1. El **Proyecto de Ley 13643/2025-CR**, consta de seis (06) artículos, que 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, 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, encargando al MTC, 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.

Además, propone que se desarrolle el estudio de factibilidad técnico-económica, estudio de demanda aeronáutica y proyección de tráfico aéreo, estudio de impacto ambiental, estudio topográfico, geológico y geotécnico del terreno, la formulación del expediente técnico de detalle, y la evaluación de sostenibilidad fiscal del proyecto, con informe previo favorable del Ministerio de Economía y Finanzas.

El distrito de Palcazú, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, se encuentra en una situación de aislamiento geográfico que limita el acceso oportuno a servicios de salud, educación y mercados, afectando el ejercicio de derechos fundamentales y perpetuando condiciones de desigualdad y pobreza.

La construcción del Aeropuerto de Iscozacín constituye una medida estratégica para garantizar la conectividad aérea de la selva central, facilitando evacuaciones aeromédicas, transporte de productos agrícolas de alta calidad (cacao, café, frutas, productos forestales), y el impulso del turismo sostenible en la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha, reconocida por la UNESCO.

La posible ejecución del proyecto deberá realizarse conforme a la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, y demás normativa aplicable, asegurando estudios técnicos especializados de factibilidad, demanda aeronáutica, impacto ambiental, sostenibilidad fiscal y expediente técnico de detalle, con participación ciudadana y consulta previa cuando corresponda.

La construcción del Aeropuerto de Iscozacín en Palcazú se declara de interés nacional y necesidad pública, al constituir infraestructura esencial para la integración territorial, el desarrollo económico sostenible y la garantía de derechos

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

fundamentales de las comunidades amazónicas de la selva central;

En la exposición de motivos, la iniciativa legislativa, se fundamenta en la necesidad de cerrar brechas de conectividad en la selva central, garantizando derechos fundamentales (salud, educación, igualdad de oportunidades) y potenciando el desarrollo económico y turístico de Palcazú. Se articula con el marco constitucional, la Ley de Aeronáutica Civil, la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, asegurando sostenibilidad, participación ciudadana y respeto ambiental.

- 2.2. El **Proyecto de Ley 13757/2025-CR**, tiene dos artículos, en el artículo 1 contiene el objeto, en el segundo 2, ratifica la condición de necesidad pública e interés nacional de la obra, y en la única Disposición Complementaria Final, se encarga al MTC y al MEF, en coordinación con el Gobierno Regional de Huancavelica y la Municipalidad Provincial de Angaraes, ejecutar las acciones necesarias dentro de sus competencias y respetando el equilibrio financiero.

La iniciativa legislativa se sustenta en el artículo 4 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que establece como objetivos permanentes del Estado incentivar el desarrollo de una aviación civil segura, promover la integración de zonas geográficamente alejadas y fomentar la creación y desarrollo de aeródromos públicos y privados, otorgando las facilidades necesarias para este propósito. Asimismo, sostiene que el artículo 9 de la citada Ley atribuye a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) la competencia para regular, supervisar y autorizar la construcción y funcionamiento de aeródromos públicos, garantizando el cumplimiento de normas técnicas nacionales e internacionales, en concordancia con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP).

La Resolución Directoral N° 0488-2021-MTC/12 aprobó la RAP 314 “Aeródromos”, fija parámetros técnicos de diseño, operación, señalización e iluminación de pistas y estructuras, siendo de obligatorio cumplimiento para la construcción de aeródromos públicos en el territorio nacional.

El departamento de **Huancavelica** depende exclusivamente del transporte terrestre, siendo el aeropuerto más cercano el **Francisco Carle de Jauja (Junín)**, ubicado a aproximadamente siete horas de viaje desde la Comunidad Campesina de Carhuapata, lo que genera riesgos sociales y sanitarios al limitar el acceso oportuno a servicios de salud y restringir la conectividad regional.

La construcción del **Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha** permitiría mejorar el transporte aéreo, crear puestos de trabajo, incrementar la actividad turística y revalorizar el entorno cultural y natural, contribuyendo a la reactivación económica de la provincia de Angaraes y de la región Huancavelica.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

Se sostiene que la iniciativa legislativa no irroga gasto adicional al erario nacional, en tanto las acciones de implementación se desarrollarán en el marco de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Gobierno Regional de Huancavelica y la Municipalidad Provincial de Angaraes, conforme al principio de equilibrio financiero.

El proyecto busca dotar a Huancavelica de infraestructura aérea estratégica, reduciendo aislamiento territorial y potenciando el turismo rural. Se plantea como una inversión que **no implica gasto adicional**, pero sí genera beneficios sociales, económicos y ambientales, alineados con la Constitución, la Ley de Aeronáutica Civil y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

- 2.3. El **Proyecto de Ley 13843/2025-CR**, consta de dos artículos y única disposición complementaria final; el artículo 1 está referido al Objeto de la Ley por el cual se propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha, ubicado en la Comunidad Campesina de Carhuapata, provincia de Angaraes, región Huancavelica, con la finalidad de promover el desarrollo sostenible, la integración regional y la reactivación económica de la región; el artículo 2 ratifica la declaración de necesidad pública e interés nacional para la construcción y funcionamiento del aeródromo, y en la Única Disposición Complementaria Final Única, se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), en coordinación con el Gobierno Regional de Huancavelica y la Municipalidad Provincial de Angaraes, desarrollar las acciones necesarias para dar cumplimiento a la ley, en el marco de sus competencias y del equilibrio financiero.

El **fundamento constitucional y legal** de la iniciativa se sustenta en el artículo 60 de la Constitución Política del Perú, que autoriza al Estado a realizar actividad empresarial por razón de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, y en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, que promueve la creación y desarrollo de aeródromos públicos y privados como parte de la política nacional de integración territorial y desarrollo aeronáutico.

El **problema identificado** en el departamento de Huancavelica es la dependencia exclusiva del transporte terrestre, siendo el aeropuerto más cercano el de Jauja (Junín), a siete horas de distancia de la Comunidad Campesina de Carhuapata, lo que genera graves riesgos sociales, especialmente en el acceso oportuno a servicios de salud y en la atención de emergencias médicas, vulnerando derechos fundamentales.

La **viabilidad técnica y social** del proyecto se acredita en la demanda existente de transporte aéreo y en la necesidad de integración territorial, lo cual permitirá reducir tiempos de traslado, mejorar la conectividad regional y potenciar

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

actividades económicas y turísticas, en concordancia con los objetivos de la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP).

La propuesta legislativa, es **constitucionalmente válida, normativamente compatible y socialmente necesaria**, al responder a una problemática estructural de aislamiento en Huancavelica y alinearse con las **Políticas de Estado del Acuerdo Nacional** (descentralización, reducción de la pobreza, igualdad de oportunidades, acceso a salud, empleo digno y competitividad).

En la exposición de motivos, se concluye que el aeródromo de Rupacocha es una obra estratégica y necesaria para Huancavelica, pues responde a una problemática de aislamiento, garantiza derechos fundamentales, impulsa el turismo sostenible y fortalece la competitividad regional, todo ello en armonía con el marco constitucional, la Ley de Aeronáutica Civil y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

- 2.4. El **Proyecto de Ley 14022/2025-CR**, consta de dos artículos y única disposición complementaria final; el artículo 1 está referido al Objeto de la Ley por el cual se propone declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha, en la Comunidad Campesina de Carhuapata, provincia de Angaraes, región Huancavelica, con el objetivo de mejorar la conectividad aérea rural, promover turismo sostenible, dinamizar la economía local y regional, y facilitar acceso a servicios básicos y contribuir al desarrollo social; el artículo 2 dispone la priorización del proyecto por parte del Poder Ejecutivo, a través de los sectores competentes, para su evaluación, formulación y eventual incorporación en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), conforme al Decreto Legislativo N° 1252 y su reglamento, y en la Única Disposición Complementaria Final Única, se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y al Ministerio de Exterior y Turismo (MINCETUR), el Gobierno Regional de Huancavelica, la Municipalidad Provincial de Angaraes y demás entidades competentes, realizar las acciones técnicas, administrativas y presupuestales necesarias para la viabilidad del proyecto, dentro de los lineamientos de Invierte.pe.

La fórmula legal de la iniciativa legislativa es de carácter declarativo, no genera obligaciones presupuestales inmediatas, pero establece un marco normativo que, reconoce la relevancia estratégica del aeródromo para cerrar brechas de conectividad en Huancavelica, y ordena la intervención coordinada de los sectores competentes, y permite la futura incorporación del proyecto en la programación multianual de inversiones públicas.

### III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú, artículos 44, 58, 59, 88, 89 y 107.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

- Reglamento del Congreso de la República, artículos 74 y 75.
- Ley 24656, Ley General de Comunidades Campesinas.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley 28525, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo
- Ley 28611, Ley General del Ambiente.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29785, Ley de Consulta Previa.
- Ley 32355, Ley que aprueba medidas para la adquisición prioritaria de las áreas necesarias para el proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco.
- Decreto Legislativo 757, Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada.
- Decreto Legislativo 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles.
- Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.
- Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo 1362, Decreto Legislativo que Regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 195-2023-EF.
- Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- Directiva N° 004-2019-MTC/01 “Atención a los pedidos de información y solicitudes de opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01
- Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

#### IV. ANALISIS DE LOS PROYECTOS DE LEY

Los proyectos de ley bajo análisis se refieren a la declaración de interés nacional y de necesidad pública para la construcción del Aeropuerto de Iscozacín en Palcazú, provincia de Oxapampa del departamento de Pasco, la construcción del Aeródromo de Rupacocha en Carhuapata de la provincia de Angaraes, departamento de Huancavelica, y la construcción del aeropuerto de San Martín de Pangoa, provincia de Satipo, departamento de Junín.

El **Proyecto de Ley 13643/2025-CR**, propone la construcción del **Aeropuerto de Iscozacín** en Palcazú (Oxapampa, Pasco), con estudios de factibilidad técnico-económica, demanda aeronáutica, impacto ambiental y sostenibilidad fiscal, que responde a la situación de aislamiento geográfico de la selva central y garantiza conectividad aérea, evacuaciones médicas, transporte de productos agrícolas de calidad y turismo sostenible en la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha, reconocida por la UNESCO.

El **Proyecto de Ley 13757/2025-CR**, declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del **Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha** en Carhuapata (Angaraes, Huancavelica), respondiendo a la dependencia exclusiva del transporte terrestre y a la lejanía del aeropuerto más cercano (Francisco Carle de Jauja, Junín), lo que genera riesgos sociales y sanitarios. La obra permitirá mejorar transporte aéreo, crear empleo, potenciar turismo rural y revalorizar el entorno cultural y natural.

El **Proyecto de Ley 13843/2025-CR**, reafirma la necesidad pública e interés nacional de la construcción del **aeropuerto de San Martín de Pangoa**, provincia de Satipo, departamento de Junín, sustentándose en el artículo 60 de la Constitución Política y en la Ley de Aeronáutica Civil, acreditando viabilidad técnica y social por la demanda de transporte aéreo y la necesidad de integración territorial, en concordancia con las RAP y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

El **Proyecto de Ley 14022/2025-CR**, establece únicamente la declaratoria de interés nacional y necesidad pública de la factibilidad del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha, sin generar obligaciones presupuestales inmediatas, pero habilitando la priorización de su evaluación y eventual incorporación en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe).

La iniciativa se enmarca en el **principio de cierre de brechas territoriales**, al reconocer que Huancavelica constituye el único departamento del país sin infraestructura aeroportuaria, lo que limita su competitividad, acceso a servicios básicos y desarrollo turístico, afectando directamente a la provincia de Angaraes y a la Comunidad Campesina de Carhuapata.

La declaratoria de interés nacional constituye un instrumento de política pública legítimo, que permite al Estado reconocer la relevancia estratégica de la iniciativa,

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

ordenar las gestiones técnicas y administrativas, y fortalecer la coordinación interinstitucional entre el MTC, MINCETUR, el Gobierno Regional de Huancavelica y la Municipalidad Provincial de Angaraes, y evidencia que no existen costos directos para el erario nacional, mientras que los beneficios incluyen la integración territorial, la dinamización de la economía local, la generación de empleo, la mejora de la calidad de vida y la capacidad de respuesta del Estado ante emergencias, bajo un enfoque de sostenibilidad e inclusión social.

Las propuestas legislativas no irrogan gasto adicional al erario nacional, en tanto las acciones de implementación se desarrollarán en el marco de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), los gobiernos regionales y las municipalidades correspondientes, conforme al principio de equilibrio financiero.

#### 4.1. Análisis técnico

##### 4.1.1. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Las iniciativas legislativas que proponen declarar de **necesidad pública e interés nacional** tienen como objetivo esencial el bienestar de la sociedad, orientado a la satisfacción de los **derechos fundamentales** y a la protección de la **dignidad de la persona humana**, que constituye la razón última de las normas legales. Para ello, y deben atender los siguientes parámetros:

1. **Vinculación con el bien común:** El contenido de la norma debe responder a necesidades colectivas, garantizando condiciones materiales que permitan el ejercicio efectivo de los derechos constitucionales.
2. **Realización de la dignidad humana:** La declaratoria debe contribuir a superar barreras estructurales de exclusión territorial, asegurando acceso a salud, educación, movilidad y oportunidades económicas.
3. **Fortalecimiento democrático y convivencia pluralista:** La norma debe consolidar la presencia del Estado en todo el territorio, reforzando la cohesión social y la interlocución entre ciudadanía e instituciones.
4. **Coherencia normativa:** La declaratoria debe evaluarse en relación con otros dispositivos legales que reconocen derechos y deberes constitucionales, evitando contradicciones y asegurando compatibilidad con el ordenamiento jurídico vigente.
5. **Integración institucional:** La norma debe servir como marco de orientación para la toma de decisiones, siendo materializada por las entidades competentes del Estado en el ámbito de sus atribuciones.

El sustento jurídico de las normas de carácter declarativo, se encuentran amparado en el Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos del 10 de abril de 2013, que concluye que las leyes declarativas de

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

necesidad pública e interés nacional no generan efectos jurídicos vinculantes ni comprometen recursos públicos, al carecer de carácter operativo. Su naturaleza es expresar una voluntad política del Congreso de la República, para llamar la atención sobre temas relevantes para determinadas regiones o sectores y orientar la actuación estatal futura; por consiguiente, no crean derechos ni obligaciones exigibles por sí mismas, no obligan a entidades públicas a ejecutar proyectos ni asignar presupuesto, no implican afectación directa al erario nacional, y su eficacia depende de normas complementarias con contenido operativo.

Los Proyectos de Ley 13643/2025-CR, 13757/2025-CR y 13843/2025-CR, que han sido incluidos en el presente dictamen, si bien es cierto que proponen la construcción de aeropuertos en el departamento de Pasco y en la provincia de Angaraes del departamento de Huancavelica, dicha situación exige un abordaje técnico riguroso y multisectorial. No se trata únicamente de una decisión política o presupuestal, sino de un proceso compuesto por múltiples etapas interdependientes, desde la evaluación de viabilidad técnica y económica hasta la determinación de la ubicación más idónea y segura, que deben garantizar, además, el menor impacto ambiental posible, cada fase involucra procedimientos especializados, criterios normativos y estándares técnicos que inciden directamente en la rentabilidad social y económica del proyecto, su compatibilidad territorial y su sostenibilidad a largo plazo.

En ese contexto, toda propuesta debe ser analizada con enfoque integral, respetando la normativa vigente, la jurisprudencia vinculante y los derechos colectivos de las comunidades involucradas, y las decisiones legislativas se sustenten en estudios técnicos, y mecanismos de consulta previa, asegurando que el desarrollo territorial no se traduzca en vulneración de derechos ni en afectación ambiental irreversible.

La sustentación técnica que acompaña esta propuesta, el objetivo central es visibilizar los impactos positivos que la construcción de la infraestructura aeroportuaria puede generar en términos de rentabilidad social y económica para los departamentos de Pasco y Huancavelica, que responden a demandas ciudadanas legítimas que expresan la necesidad de conectividad aérea como factor de desarrollo territorial, integración comercial y acceso a servicios esenciales.

Si bien la construcción de aeropuertos puede ser declarada de necesidad pública e interés nacional, ello no exime al Poder Ejecutivo de su obligación constitucional y legal de realizar, en coordinación con las entidades competentes, los estudios técnicos, ambientales y territoriales que permitan determinar la ubicación más idónea, segura y sostenible para dichas obras, considerando la experiencia con la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cuyo proceso ha generado modificaciones en los accesos y afectaciones a la zona por falta de estudios integrales previos, lo que evidencia la importancia de una planificación adecuada, que no derive en postergaciones y cuestionamientos públicos, para lo cual se deberán realizarse:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

1. Coordinación y planificación entre los gobiernos central y regional de Pasco y Huancavelica para la asignación de recursos.
2. Respeto de los derechos de las comunidades campesinas que puedan verse afectados por la construcción, de acuerdo con la normativa vigente.
3. Asegurar que la construcción de los aeropuertos cumpla con todas las normas ambientales pertinentes para mitigar posibles impactos.
4. Cumplir con el régimen general establecido en la ley de aeropuertos y su reglamento, que regula la construcción, operación y mantenimiento.
5. Garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación civil, que son de carácter obligatorio para todas las entidades involucradas.
6. Evitar impactos socioambientales y mitigar los posibles problemas medioambientales y de salud derivados de la construcción de los aeropuertos.

#### 4.1.2. Descripción del problema según la exposición de motivos del Proyecto de Ley

La descripción del problema abordado por las iniciativas legislativas se centra en la falta de la infraestructura aeronáutica en Pasco, Huancavelica y en San Martín de Pangoa – Junín, generando aislamiento geográfico y político, altos costos logísticos y un grave riesgo social para la población.

#### **Proyecto de Ley 13643/2025-CR**

El distrito de Palcazú, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, enfrenta un aislamiento geográfico severo y logístico crítico, debido a la precariedad de sus vías terrestres y a las condiciones climáticas adversas que restringen la movilidad y el acceso oportuno a servicios básicos, cuya dependencia casi exclusiva del transporte terrestre, el cual resulta ineficiente, prolongado y costoso, especialmente en temporada de lluvias, restringiendo el acceso oportuno a servicios de salud, educación y mercados, y afectando el ejercicio de derechos fundamentales de la población.

La ausencia de infraestructura aeroportuaria en Palcazú impide la realización de evacuaciones aeromédicas rápidas, comprometiendo la atención de emergencias médicas, y limita la competitividad de productos agrícolas de alta calidad como cacao, café y frutas, al dificultar su llegada en condiciones óptimas a los mercados nacionales e internacionales. Asimismo, el aislamiento frena el desarrollo del turismo sostenible en la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha, reconocida por la UNESCO, reduciendo las oportunidades de crecimiento económico y social de la región.

#### **Proyecto de Ley 13757/2025-CR**

En el departamento de **Huancavelica** la dependencia total del transporte terrestre genera graves limitaciones de conectividad, siendo el aeropuerto más cercano el Francisco Carle de Jauja (Junín), ubicado a aproximadamente siete horas de viaje desde la Comunidad

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

Campesina de Carhuapata, lo que ocasiona riesgos sociales y sanitarios al dificultar el acceso oportuno a servicios de salud y atención de emergencias médicas.

La falta de infraestructura aérea en Huancavelica restringe la integración regional y limita el desarrollo económico y turístico de la provincia de Angaraes, perpetuando el aislamiento territorial y la vulnerabilidad social de sus comunidades campesinas, pese a la demanda existente de transporte aéreo como medio de integración y reactivación económica.

### **Proyecto de Ley 13843/2025-CR**

La provincia de Satipo, departamento de Junín, y en particular el distrito de San Martín de Pangoa se ubica en un territorio caracterizado por condiciones geográficas complejas, elevada dispersión poblacional y una histórica debilidad en la conectividad física, lo que ha generado restricciones estructurales para la integración territorial y el ejercicio efectivo de derechos fundamentales.

La dependencia casi exclusiva del transporte terrestre, altamente vulnerable a factores climáticos y geográficos, ocasiona interrupciones frecuentes y restricciones de acceso, incrementando los costos logísticos y limitando el desarrollo económico y social de la Selva Central.

La insuficiencia de infraestructura aeroportuaria adecuada constituye una barrera para la articulación de las economías regionales con los mercados nacionales, afectando la competitividad de actividades agrícolas, forestales y turísticas, y reduciendo la capacidad de atracción de inversiones en territorios con alto potencial productivo.

La falta de conectividad aérea impacta directamente en el acceso a servicios públicos esenciales, como salud especializada, atención de emergencias, educación superior y gestión del riesgo, debilitando la cohesión territorial y la presencia efectiva del Estado en zonas rurales y amazónicas.

La persistencia de brechas territoriales en infraestructura estratégica incrementa el riesgo de profundización de desigualdades sociales y económicas, reproduciendo esquemas de desarrollo concentrado y excluyente, lo que exige la priorización de proyectos de conectividad aérea como medio legítimo para garantizar la igualdad de oportunidades y la integración nacional.

La declaratoria de interés nacional de la construcción del Aeropuerto de San Martín de Pangoa constituye un reconocimiento formal de la relevancia estratégica del proyecto, orientado a fortalecer la conectividad regional, la integración territorial y el desarrollo socioeconómico de la Selva Central, en coherencia con la Constitución Política del Perú, la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil, y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

### **Proyecto de Ley 14022/2025-CR**

La Exposición de Motivos fundamenta que el departamento de Huancavelica presenta históricamente profundas brechas de desarrollo económico, social y territorial, derivadas de su compleja geografía altoandina y de la insuficiente infraestructura de conectividad, lo que

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

ha limitado el acceso de la población a servicios básicos, mercados y oportunidades de inversión, perpetuando escenarios de pobreza estructural y exclusión territorial, y en particular la Comunidad Campesina de Carhuapata, carece de infraestructura aeroportuaria y enfrenta elevados tiempos de desplazamiento, lo que restringe su articulación con los principales centros urbanos y turísticos del país, afectando la competitividad local y el aprovechamiento sostenible de sus recursos.

La zona de Rupacocha posee un alto valor natural, cultural y paisajístico, susceptible de integrarse a circuitos de turismo rural y comunitario, pero cuya falta de conectividad aérea ha impedido su desarrollo sostenido, limitando la generación de empleo e ingresos para la población, dado que Huancavelica constituye el único departamento del país sin infraestructura aeroportuaria, situación que lo coloca en desventaja estructural frente a otras regiones, restringiendo el desarrollo del turismo, el comercio y la atracción de inversiones, así como la atención oportuna en emergencias y evacuaciones médicas.

La iniciativa se articula con la Ley N° 27783 (Bases de la Descentralización), la Ley N° 27867 (Gobiernos Regionales), la Ley N° 27972 (Municipalidades), la Ley N° 29408 (Ley General de Turismo) y el Decreto Legislativo N° 1252 (Invierte.pe), que promueven la descentralización, el turismo sostenible y la inversión pública eficiente para cerrar brechas de infraestructura, y la implementación del Aeródromo contribuirá a la integración territorial, dinamización de la economía local, fortalecimiento del turismo sostenible y mejora de la calidad de vida de la población, bajo un enfoque de desarrollo descentralizado y equitativo.

#### 4.1.3. **Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa**

Las iniciativas legislativas, proponen la declaratoria de interés nacional y de necesidad pública la construcción de los aeropuertos y aeródromos en la zona central del país (Pasco, Huancavelica y Junín), revela una sólida justificación basada en la necesidad de superar el aislamiento geográfico, una viabilidad jurídica y económica indirecta, y una oportunidad ligada al desarrollo económico regional y a los objetivos de descentralización del Estado.

Las propuestas se enmarcan en competencias del Congreso de la República para declarar interés nacional, sin generar obligaciones presupuestales directas. Su ejecución dependerá de la evaluación técnica conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), requiriendo estudios de demanda, evaluación técnica de la demanda, sostenibilidad operativa y articulación con rutas comerciales, sujeta a priorización presupuestal conforme al Invierte.pe.

- a. La naturaleza declarativa de las propuestas legislativas les confiere viabilidad inmediata, ya que no generan un gasto público directo ni comprometen recursos de la Hacienda Pública para su aprobación; dado que las iniciativas se enmarcan en el Artículo 60° de la Constitución Política, que permite la participación subsidiaria del Estado en la actividad empresarial cuando existe un alto interés público o manifiesta conveniencia nacional. La Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que establece como objetivos permanentes del Estado promover la integración territorial de zonas

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

geográficamente aisladas e incentivar el incremento y modernización de la infraestructura aérea pública y privada, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que realice los estudios, planes y acciones e incluya el proyecto en el Programa Multianual de Inversiones (PMI).

- b. Respecto de la **Viabilidad Económica**, en el Análisis Costo-Beneficio de las iniciativas legislativas, los proponentes argumentan que los beneficios proyectados superan ampliamente los costos de inversión inicial, haciendo que las propuestas seas favorables.
- c. Respecto de la **Viabilidad Técnica**, aunque se afirma la viabilidad del terreno (ejemplo se señalar que en Huancopampa se cuenta con condiciones geográficas que facilitarían el ejercicio del derecho aeronáutico), los propios documentos reconocen que se requiere la realización de estudios rigurosos de ingeniería y geología (viabilidad técnica), así como estudios de preinversión que evalúen los costos de construcción, operación y mantenimiento frente a los beneficios económicos proyectados (viabilidad económica).

#### 4.1.3.1. Análisis sobre la necesidad

El distrito de Palcazú enfrenta un aislamiento geográfico severo, con dependencia exclusiva del transporte terrestre, lo que limita el acceso a servicios básicos y restringe la competitividad de productos agrícolas de alta calidad. La falta de infraestructura aeroportuaria impide evacuaciones aeromédicas rápidas y frena el turismo sostenible en la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha. Para el caso de Pasco, sustenta en estudios técnicos previstos en la ley (factibilidad, demanda aeronáutica, impacto ambiental, sostenibilidad fiscal), en coordinación con el MTC, CORPAC y el Gobierno Regional de Pasco. La ejecución puede realizarse mediante inversión pública o asociaciones público-privadas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

La región Huancavelica depende totalmente del transporte terrestre, siendo el aeropuerto más cercano el Francisco Carle de Jauja (Junín), a siete horas de viaje. Esta situación genera riesgos sociales y sanitarios, pues dificulta el acceso oportuno a servicios de salud y atención de emergencias médicas, además de limitar el desarrollo económico y turístico de Angaraes.

La provincia de Satipo, y en particular San Martín de Pangoa, presenta condiciones geográficas complejas y dispersión poblacional, con dependencia casi exclusiva del transporte terrestre. Esta precariedad limita el acceso a servicios públicos, incrementa costos logísticos y restringe el desarrollo económico y turístico de la Selva Central.

#### 4.1.3.2. Análisis sobre la viabilidad

Las propuestas se enmarcan en la Ley de Aeronáutica Civil y en la RAP 314, que establecen parámetros técnicos para la construcción de aeródromos. La disposición complementaria final encarga al MTC y al MEF, en coordinación con el Gobierno Regional y la Municipalidad Provincial, la implementación dentro de sus competencias, respetando el equilibrio financiero.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

En el caso del Aeropuerto de San Martín de Pangoa (Junín), la iniciativa de Ley sostiene que se cuenta con antecedentes técnicos y administrativos previos (diagnósticos del MTC y estudios ambientales del SENACE), lo que demuestra que no es una iniciativa improvisada. La ley es de carácter declarativo, por lo que no compromete recursos inmediatos ni sustituye procedimientos técnicos, sino que reconoce la relevancia estratégica del proyecto y orienta la actuación estatal.

#### 4.1.4. Análisis de oportunidad

Las propuestas legislativas sostienen que iniciativa se presenta en un contexto de crecimiento productivo y turístico en Oxapampa, donde la conectividad aérea es clave para consolidar cadenas productivas y garantizar derechos fundamentales. Se articula con la Política de Estado sobre descentralización, infraestructura y acceso universal a la salud, lo que refuerza su pertinencia.

Las iniciativas Legislativas son oportunas porque responden a una demanda social y económica de conectividad aérea en Pasco, Junín y Huancavelica, zonas que históricamente han sido marginadas. Se vincula directamente con las Políticas de Estado sobre reducción de la pobreza, igualdad de oportunidades y acceso universal a la salud, lo que refuerza su relevancia estratégica.

La declaratoria de interés nacional permite priorizar políticamente los proyecto de inversión, reduciendo el riesgo de discontinuidad administrativa y fortaleciendo la coordinación interinstitucional, dado que se alinean con las Políticas de Estado sobre descentralización, infraestructura, acceso a salud y desarrollo agrario, consolidando su pertinencia en el marco de la integración territorial.

Las propuestas legislativas son necesarias para la salud pública y el desarrollo integral de zonas aisladas, viable por su naturaleza declarativa y el respaldo del marco normativo aeronáutico y descentralizador, y oportuna para capitalizar el potencial económico y social de estas regiones, impulsando la competitividad y la integración territorial del país.

#### 4.1.5. Impacto esperado

Las iniciativas de ley visibilizan la problemática de conectividad aérea en los departamento de Pasco, Huancavelica y zona de la ceja de selva de Junín, enfocados en tres áreas principales: conectividad y logística, desarrollo económico y social, y la priorización estatal de la inversión.

La construcción del Aeropuerto de Iscozacín en Palcazú (Oxapampa, Pasco), responde a una necesidad pública esencial, dado el aislamiento geográfico y logístico de la zona, que limita el acceso a servicios básicos y restringe la competitividad de productos agrícolas y forestales de alta calidad. Según la propuesta es viable, pues contempla estudios técnicos especializados de factibilidad, demanda aeronáutica, impacto ambiental y sostenibilidad fiscal, en coordinación con el MTC, CORPAC y el Gobierno Regional de Pasco, sin comprometer recursos adicionales al Tesoro Público. Asimismo, resulta oportuna, al alinearse con el crecimiento productivo y turístico de la Selva Central y con las Políticas de Estado sobre

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

descentralización, infraestructura y acceso universal a la salud.

La construcción y funcionamiento del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha en Carhuapata (Angaraes, Huancavelica), responde a la necesidad urgente de superar la dependencia exclusiva del transporte terrestre, siendo el aeropuerto más cercano el Francisco Carle de Jauja (Junín), a siete horas de viaje, lo que genera riesgos sociales y sanitarios. La propuesta es viable, en tanto se enmarca en la Ley de Aeronáutica Civil y en la RAP 314, que establecen parámetros técnicos para la construcción de aeródromos, y su implementación se encarga al MTC y al MEF en coordinación con el Gobierno Regional y la Municipalidad Provincial, respetando el principio de equilibrio financiero. Asimismo, es oportuna, porque responde a una demanda social y económica de conectividad aérea en una región históricamente marginada, vinculándose con las Políticas de Estado sobre reducción de la pobreza, igualdad de oportunidades y acceso universal a la salud.

La construcción del Aeropuerto de San Martín de Pangoa (Satipo, Junín), responde a la necesidad estratégica de superar las limitaciones estructurales de conectividad aérea en territorios de geografía compleja y dispersión poblacional, donde la dependencia del transporte terrestre incrementa costos logísticos y restringe el desarrollo económico y social. La propuesta es viable, al contar con antecedentes técnicos y administrativos previos (diagnósticos del MTC y estudios ambientales del SENACE), y al configurarse como una ley declarativa que reconoce la relevancia estratégica del proyecto sin comprometer recursos inmediatos ni sustituir procedimientos técnicos. Asimismo, resulta oportuna, pues permite priorizar políticamente el proyecto, fortalecer la coordinación interinstitucional y garantizar continuidad administrativa, en coherencia con las Políticas de Estado sobre descentralización, infraestructura, acceso a salud y desarrollo agrario.

Las tres iniciativas legislativas son necesarios, viables y oportunos, al responder a problemáticas estructurales de aislamiento territorial de departamento de Pasco, que es el único departamento que cuenta con aeropuerto, en la Selva Central (Junín) y Huancavelica, sustentarse en el marco normativo vigente y articularse con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional. En consecuencia, corresponde recomendar un dictamen positivo, consolidando estas iniciativas como parte de una política nacional de conectividad aérea, integración territorial y desarrollo sostenible.

#### 4.2. Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

#### Proyecto de Ley 13643/2025-CR

Fecha de envío	Documento	Institución
----------------	-----------	-------------

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

17/10/2025	Oficio N° 1440-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
09/02/2026	Oficio N° 1441-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Economía y Finanzas
09/02/2026	Oficio N° 1442-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
09/02/2026	Oficio N° 1443-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio del Ambiente
09/02/2026	Oficio N° 1445-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Pasco

**Proyecto de Ley 13757/2025-CR**

Fecha de envío	Documento	Institución
02/02/2026	Oficio N° 1440-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
02/02/2026	Oficio N° 1441-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Economía y Finanzas
02/02/2026	Oficio N° 1443-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio del Ambiente
02/02/2026	Oficio N° 1457-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC
02/02/2026	Oficio N° 1458-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR
02/02/2026	Oficio N° 1459-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Huancavelica
02/02/2026	Oficio N° 1460-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Municipalidad Provincial de Angaraes

**Proyecto de Ley 13843/2025-CR**

Fecha de envío	Documento	Institución
19/02/2026	Oficio N° 1634-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

19/02/2026	Oficio N° 1635-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Dirección General de Aeronáutica Civil
19/02/2026	Oficio N° 1636-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Banco Central de Reserva del Perú
19/02/2026	Oficio N° 1637-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Junín
19/02/2026	Oficio N° 1638-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Municipalidad Provincial de Satipo

### Proyecto de Ley 14022/2025-CR

Fecha de envío	Documento	Institución
24/02/2026	Oficio N° 1666-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
24/02/2026	Oficio N° 1667-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)
24/02/2026	Oficio N° 1668-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)
24/02/2026	Oficio N° 1669-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio del Ambiente (MINAM)
24/02/2026	Oficio N° 1670-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Huancavelica
24/02/2026	Oficio N° 1671-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Municipalidad Provincial de Angaraes

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la fecha de la elaboración del dictamen, ha recibido opiniones e información formal sobre la viabilidad técnica, económica y social de las iniciativas legislativas. Las opiniones solicitadas mencionan lo siguiente:

### Proyecto de Ley 13643/2025-CR

El **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)** mediante el Oficio N° 0072-2026-PD-OSITRAN, de fecha 17 de febrero del 2026, ha señalado expresamente que **no corresponde a dicho organismo emitir opinión** sobre el Proyecto de Ley N° 13643/2025-CR, al no tener competencias vinculadas con la declaración de interés nacional y necesidad pública de la construcción del Aeropuerto de Iscozacín en el distrito de Palcazu, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, siendo esta materia de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

Comunicaciones.

En efecto, conforme al artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de creación del OSITRAN, este organismo tiene por función supervisar la explotación de la infraestructura de transporte de uso público bajo concesión, mas no intervenir en la definición de políticas ni en la declaración de interés nacional de proyectos de infraestructura, competencias que corresponden al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), y la declaración de interés nacional es un acto legislativo que busca priorizar la conectividad y el desarrollo regional.

La **Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.)**, a través del Oficio GG.127.2026.O de fecha 17 de febrero de 2026, que adjunta el Informe Legal N° GAJ.AALC.069.2026.M, emite opinión respecto del Proyecto de Ley N° 13643/2025-CR, señala que conforme establece el Decreto Legislativo N° 99, CORPAC S.A. es una empresa de propiedad del Estado organizada bajo la forma de sociedad anónima, cuyas acciones son íntegramente suscritas y pagadas por el Estado, constituyendo actividad empresarial estatal sujeta al ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE, conforme al Decreto Legislativo N° 1693.

Según el artículo 3 del Estatuto de CORPAC S.A. define como objeto social la **operación, equipamiento y conservación de aeropuertos comerciales** abiertos al tránsito aéreo, así como la ejecución de proyectos de construcción y remodelación de infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con el plan de inversión que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Mediante Resolución Directoral N° 0585-2024-MTC, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) **delegó a CORPAC S.A. la administración y operación de los servicios de navegación aérea en aeródromos públicos y espacios aéreos designados**, reafirmando su rol técnico-operativo en la gestión aeroportuaria.

La Ley de Aeronáutica Civil del Perú (Ley N° 27261) establece que el MTC es la única Autoridad Aeronáutica Civil, ejercida por la DGAC, **siendo competente para construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos**, lo que otorga sustento normativo a la participación del MTC en la conducción del proceso de planificación, diseño y ejecución del Aeropuerto de Iscozacín.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.) **reconoce la pertinencia y viabilidad del proyecto** de construcción del Aeropuerto de Iscozacín en el marco de sus competencias y objeto social, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), tiene como autoridad competente para conducir el proceso de planificación, diseño y ejecución de dicha infraestructura, al contemplarse estudios técnicos especializados de factibilidad, demanda aeronáutica, impacto ambiental, ingeniería de detalle y sostenibilidad fiscal; y que la

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

declaración de interés nacional y necesidad pública se justifica por los beneficios que aportará en términos de conectividad aérea, integración territorial y desarrollo económico, social y turístico de la región.

### Proyecto de Ley 13757/2025-CR

La **Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.)**, a través del Oficio GG.070.2026.O de fecha 13 de febrero del 2026, en el que adjunta el Informe Legal N° GAJ.AALC.48.2025.I, sostiene que CORPAC es una empresa estatal organizada bajo el Decreto Legislativo N° 99 y sujeta al ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE, reconoce la pertinencia y necesidad pública del Proyecto de Ley N° 13757/2025-CR que declara de interés nacional la construcción y funcionamiento del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha en la Comunidad Campesina de Carhuapata, provincia de Angaraes, región Huancavelica; y refiere que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es la **autoridad competente para conducir el proceso de planificación, construcción y puesta en operación de aeródromos públicos**, conforme a lo dispuesto en los artículos 8 y 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

La iniciativa legislativa se ajusta a la normativa vigente al prever la coordinación interinstitucional con el Ministerio de Economía y Finanzas, el Gobierno Regional de Huancavelica y la Municipalidad Provincial de Angaraes, garantizando equilibrio financiero y participación ciudadana, y la declaración de necesidad pública e interés nacional se justifica por los beneficios de conectividad aérea, integración territorial, desarrollo sostenible y reactivación económica de la región Huancavelica, en concordancia con los artículos 58 y 59 de la Constitución Política del Perú.

La ausencia de pronunciamiento institucional previo de las demás entidades debe interpretarse como una etapa procedimental pendiente, y no como un cuestionamiento a la validez de las iniciativas, en tanto la evaluación de factibilidad corresponde a los órganos técnicos especializados en el marco de la ejecución administrativa, mientras que el Congreso de la República ejerce su función normativa y de orientación política.

En consecuencia, la Comisión de Transportes y Comunicaciones puede emitir dictamen sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad legislativa de los proyectos de ley, reconociendo que la implementación material de los mismos quedará sujeta a los estudios técnicos, ambientales y financieros que las entidades competentes deberán desarrollar en cumplimiento de la normativa vigente.

El **Banco Central de Reserva del Perú (BCRP)**, mediante el **Oficio N° 0021-2026-BCRP**, suscrito por la Presidencia, sostiene conforme al **artículo 84 de la Constitución Política del Perú**, el BCRP tiene como funciones principales preservar la estabilidad monetaria, regular la moneda y el crédito del sistema financiero, administrar las reservas internacionales y emitir billetes y monedas. **No tiene competencia** en materia de infraestructura de transporte ni en

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

la evaluación técnica de proyectos de inversión pública.

El BCRP en aplicación del principio de **competencia funcional y especialidad institucional**, ha señalado que “por la naturaleza del tema, no corresponde emitir opinión técnica sobre este proyecto de ley”, delimitando con precisión su rol y evitando pronunciamientos fuera de su mandato.

El **Gobierno Regional de Huancavelica**, mediante el **Oficio N° 192-2026/GOB.REG.HVCA/GGR**, de fecha 20 de marzo del 2026, suscrito por la Gerencia General Regional, adjunta varios informes respecto al **Proyecto de Ley N° 13757/2025-CR** (Informe N° 162-2026/GOB.REG.HVCA/GRI-DRTC/DC, emitido por la Dirección de Caminos, Informe N° 226-2026/GOB.REG.HVCA/GRI-DRTC-DC-SDGIV, elaborado por la Sub Dirección de Gestión Vial e Infraestructura, **Informe N° 102-2026/GOB.REG.HVCA/GRI-DRTC** de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica, **Informe N° 143-2026/GOB.REG.HVCA/GRI-DRTC/DC** de la Dirección de Caminos, y el **Informe N° 196-2026/GOB.REG.HVCA/GRI-DRTC-DC-SDGIV** de la Sub Dirección de Gestión Vial e Infraestructura). En resumen, todos los informes del Gobierno Regional de Huancavelica coinciden en emitir opinión técnica favorable respecto al Proyecto de Ley N° 13757/2025-CR, subrayando la brecha de infraestructura aérea en la región y recomendando que el **MTC realice estudios de preinversión y factibilidad integral** para garantizar la viabilidad técnica, económica, social y ambiental del proyecto.

En el **Informe N° 226-2026/GOB.REG.HVCA/GRI-DRTC-DC-SDGIV**, emitido por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica, se sostiene que Huancavelica carece de infraestructura aeroportuaria operativa, lo que limita la conectividad, el transporte de personas y mercancías, la atención de emergencias y el desarrollo turístico. Asimismo, refiere que la provincia de Angaraes presenta características geográficas que la convierten en un punto estratégico para la implementación de infraestructura aérea rural, con potencial de articulación interregional hacia Junín, Ica y Ayacucho, que tendría impacto económico y social, y el aeródromo permitiría dinamizar actividades productivas propias de la zona (agricultura altoandina, ganadería, artesanía, turismo cultural y ecológico), generar empleo y mejorar la capacidad de respuesta ante emergencias y desastres naturales, por lo que la construcción del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha constituye una medida idónea para mejorar la conectividad aérea regional y nacional, cerrando la brecha existente en infraestructura aeroportuaria que limita el desarrollo económico y social de la región. Por ello resulta indispensable que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), realice los estudios de preinversión y factibilidad técnica, económica, social y ambiental, a fin de determinar la viabilidad integral del proyecto. Emitir **opinión técnica favorable** respecto al Proyecto de Ley N° 13757/2025-CR, recomendando además la coordinación interinstitucional entre el Congreso de la República, el Poder Ejecutivo, el Gobierno Regional de Huancavelica y los gobiernos locales, así como la incorporación del proyecto en los planes de desarrollo regional y nacional de infraestructura de transporte, con las siguientes conclusiones:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

#### CONCLUSIONES:

1. La región de Huancavelica presenta una significativa brecha en infraestructura aeroportuaria, lo cual limita su conectividad y desarrollo económico.
2. La propuesta de construcción del **Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha** representa una alternativa para mejorar la conectividad aérea y fortalecer la integración territorial de la región.
3. La provincia de Angaraes posee condiciones territoriales y productivas que justifican la evaluación de infraestructura de transporte aéreo rural.
4. La iniciativa podría contribuir al desarrollo económico, turístico y social de la región, así como a la reducción de brechas de infraestructura.
5. Resulta necesario que el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** realice los estudios de preinversión correspondientes para determinar la viabilidad del proyecto.

#### Proyecto de Ley 13843/2025-CR

El **Gobierno Regional de Junín**, mediante el **Oficio N° 222-2026-GRJ-DRTC/DR**, de fecha 03 de marzo del 2026, ha señalado que el proyecto aeroportuario se encuentra **insertado en el Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín al 2024**, dentro del Objetivo Estratégico Regional N° 08: *“Fortalecer las condiciones de conectividad y habitabilidad del territorio”*, lo que garantiza su coherencia con la planificación territorial y la política pública regional; por consiguiente conforme al pronunciamiento recibido, existe **coordinación permanente con los gobiernos provinciales y distritales de Satipo, Pangoa y Río Tambo**, mediante mecanismos formales de articulación como consejos intergubernamentales y comisiones mixtas, asegurando gobernanza multinivel y planificación conjunta de políticas públicas.

El Gobierno Regional de Junín ha precisado que la construcción del aeropuerto generará **impactos económicos y sociales significativos**, tales como empleo directo e indirecto, impulso al turismo nacional e internacional, dinamización del comercio regional y mejora en el acceso a servicios públicos de salud, educación y seguridad, constituyendo una palanca de desarrollo regional.

Los sectores productivos más favorecidos serán el sector **agrícola y agroindustrial**, por la exportación de productos perecibles y de alto valor; el **forestal**, por la articulación con mercados internacionales y atracción de inversiones sostenibles; el **turístico**, por el incremento del flujo de visitantes y diversificación de productos; y el **comercial-logístico**, por la multiplicación de servicios vinculados al aeropuerto.

El Gobierno Regional de Junín, estima que la puesta en operación del aeropuerto permitirá alcanzar en un horizonte de 5 a 10 años un flujo de **centenares de miles a más de un millón de pasajeros anuales**, la generación de miles de empleos directos e indirectos y un crecimiento del PBI regional por encima de la tendencia histórica.

Respecto a las comunidades nativas del área de influencia (San Ramón de Pangoa, Gloriabamba, Boca de Kiatari), se ha señalado que el ordenamiento jurídico peruano

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

contempla la **obligatoriedad de mecanismos de participación y consulta previa**, en aplicación de normas nacionales e internacionales que protegen los derechos colectivos de pueblos indígenas.

En materia ambiental y climática, se ha precisado que el proyecto deberá contar con **Estudio de Impacto Ambiental integral y certificación ambiental**, incorporando variables de riesgo climático y alineándose con la Política Ambiental y Climática Regional al 2030, lo que asegura la sostenibilidad y resiliencia de la infraestructura frente a escenarios de cambio climático y vulnerabilidad territorial.

#### **Proyecto de Ley N° 14022/2025-CR**

El Ministerio del Ambiente, mediante el Oficio N° D000470-2026-, OME, -SG, de fecha 23 de marzo del 2026, suscrito por la Secretaría General, en el que adjunta el Informe N° D000190-2026-MINAM-SG-OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica sostiene: *“El Proyecto de Ley N° 14022/2025-CR no se vincula con las competencias y funciones del Ministerio del Ambiente, entidad rectora del sector ambiental, responsable de desarrollar, dirigir, supervisar y ejecutar la política nacional del ambiente.”*

De acuerdo con el Decreto Legislativo N° 1013, el Ministerio del Ambiente es el ente rector de la política nacional ambiental, encargado de promover la conservación y uso sostenible de los recursos naturales, la diversidad biológica y las áreas naturales protegidas. Sin embargo, tanto el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales como el Viceministerio de Gestión Ambiental han señalado que el objeto de regulación del Proyecto de Ley no se vincula con sus competencias, por lo que no formulan observaciones ni comentarios.

El **Informe N° D000077-2026-MINAM-VMDERN-DGCCD**, emitido por la Dirección General de Cambio Climático y Desertificación (DGCCD), señala que el objeto de regulación del Proyecto de Ley (factibilidad del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha) **no se vincula con las funciones de la DGCCD**, por lo que no formula recomendaciones ni observaciones, y en **opinión de** la Dirección General de Diversidad Biológica (DGDB), la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales (DGOTGIRN), así como el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), **tampoco tienen observaciones ni comentarios** respecto al proyecto.

#### **4.3. Justificación de la viabilidad de las iniciativas legislativas**

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, considera pertinente que se debe enfatizar que la infraestructura aeroportuaria en el interior del país como es el caso de la provincia de Oxapampa del departamento de Pasco, en la provincia de Angaraes del departamento de Huancavelica y en la provincia de Satipo del departamento de Junín, se justifica principalmente para salvaguardar vidas humanas, el viaje terrestre prolongado (entre 7 a más horas) compromete seriamente la prestación de servicios de salud. El acto declarativo es el medio para que el Estado contempla para cumplir su deber fundamental de promover el

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

bienestar general y el desarrollo (Artículos 44 y 58 de la Constitución Política).

Para tal efecto, las expropiaciones de los terrenos de las comunidades campesinas, es un tema delicado porque involucra derechos constitucionales y convenios internacionales, toda vez de que el artículo 88 de la **Constitución Política del Perú** reconoce la propiedad comunal de las comunidades campesinas y nativas, garantizando su autonomía en el uso y disposición de sus tierras, las cuales son **inalienables, imprescriptibles e inembargables**, salvo en los casos previstos por ley, lo que obliga a que cualquier iniciativa legislativa en materia de infraestructura respete plenamente la soberanía comunal. Por su parte el artículo 89 de la Constitución Política, establece que las comunidades campesinas y nativas tienen personalidad jurídica y son autónomas en su organización, en el trabajo comunal y en el uso y libre disposición de sus tierras, así como en el desarrollo de su vida económica y social, lo que implica que toda intervención estatal en sus territorios debe realizarse con respeto a su propiedad y previa coordinación con sus órganos de gobierno comunal.

Las iniciativas legislativas que proponen declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de infraestructura aeroportuaria en territorios donde existen comunidades campesinas, como los Proyectos de Ley 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR deben garantizar que la ejecución de las obras se realice **sin afectar la soberanía comunal ni la propiedad de dichas comunidades**, asegurando procesos de **consulta previa, participación ciudadana y compensación justa**, conforme a la normativa vigente en materia de derechos colectivos y ordenamiento territorial.

La viabilidad de las iniciativas legislativas se justifica en tanto su implementación se encuentra condicionada al respeto de los derechos constitucionales de las comunidades campesinas y nativas, a la observancia de la **Ley 29785, Ley de Consulta Previa**, y a la aplicación de los principios de equidad, sostenibilidad y participación, lo que permite compatibilizar el desarrollo de infraestructura estratégica con la protección de la dignidad humana y la cohesión social.

De otro lado, el **Convenio 169 de la OIT**, en sus artículos 13, 14, 17.3 y 18, garantiza la protección de los territorios de pueblos indígenas y comunidades, prohibiendo el despojo sin consulta previa y consentimiento, y estableciendo la obligación de los Estados de asegurar mecanismos efectivos de participación y compensación justa en caso de afectación.

La **Ley N° 24656, Ley General de Comunidades Campesinas**, refuerza la naturaleza comunal de la tierra y su carácter colectivo, ligado a vínculos ancestrales y culturales, reconociendo que la tierra constituye el soporte material y espiritual de las comunidades, y que cualquier afectación debe ser tratada en el marco de respeto a sus derechos colectivos.

De otro lado, la **Ley 32355**, Ley que aprueba medidas para la adquisición prioritaria de las áreas necesarias para el proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco, estableciendo disposiciones especiales para la adquisición voluntaria de terrenos, en el marco del Decreto Legislativo N° 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles.

Dicha norma constituye un **precedente vinculante** en materia de infraestructura estratégica,

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

al fijar criterios de compensación económica extraordinaria, incentivos adicionales sobre el valor de tasación, plazos celeres para la transferencia de propiedad y mecanismos de custodia posesoria, garantizando simultáneamente la protección de los derechos colectivos de los pueblos indígenas y comunidades campesinas, conforme al Convenio 169 de la OIT y la Ley 29785, Ley de Consulta Previa. La Ley 32355 reafirma la obligación del Estado de compatibilizar la ejecución de proyectos de infraestructura nacional con el respeto a la **soberanía comunal y la propiedad colectiva de las comunidades campesinas y nativas**, en concordancia con los artículos 88 y 89 de la **Constitución Política del Perú**, que reconocen la naturaleza inalienable, imprescriptible e inembargable de las tierras comunales, que debe aplicado como precedente legislativo para garantizar que la construcción de infraestructura aeroportuaria se realice bajo parámetros de **viabilidad jurídica y social**, asegurando procesos de adquisición voluntaria, compensación justa, consulta previa y participación ciudadana, evitando cualquier afectación a la soberanía comunal.

Por tanto, la aprobación de las iniciativas legislativas no implica afectación directa a la propiedad comunal ni a la soberanía de las comunidades campesinas, sino que constituye un reconocimiento político y normativo de la relevancia estratégica de los proyectos, cuya ejecución material quedará sujeta a los estudios técnicos, ambientales y sociales correspondientes, y a la participación efectiva de las comunidades involucradas. En efecto, el régimen general de expropiación, previsto en el artículo 70 de la Constitución Política y desarrollado en el Decreto Legislativo N° 1192, se aplica a la propiedad privada con la finalidad de asegurar la ejecución de obras de infraestructura mediante el pago de una indemnización justa; sin embargo, el régimen especial de tierras comunales, regulado por los artículos 88 y 89 de la Constitución, el Convenio 169 de la OIT y la Ley 24656, reconoce la naturaleza colectiva y ancestral de la propiedad comunal, imponiendo salvaguardas reforzadas que exigen consulta previa, consentimiento expreso y compensación integral; en este marco, la Ley 32355 constituye un precedente vinculante al establecer mecanismos de adquisición voluntaria y compensación extraordinaria, garantizando que los proyectos de infraestructura nacional se ejecuten sin vulnerar la soberanía comunal ni los derechos colectivos de las comunidades campesinas y nativas, asegurando así la compatibilidad entre el desarrollo de infraestructura estratégica y la protección constitucional e internacional de los derechos colectivos.

#### Compatibilidad Normativa – Proyecto de Ley de Construcción de Aeropuertos

Aspecto	Régimen General de Expropiación (D. Leg. N° 1192)	Régimen Especial de Tierras Comunales
<b>Fundamento constitucional</b>	Art. 70 de la Constitución: la propiedad puede ser expropiada por causa de necesidad pública o seguridad nacional, declarada por ley y previo pago de indemnización justa.	Arts. 88 y 89 de la Constitución: las tierras comunales son inalienables, imprescriptibles e inembargables; las comunidades son autónomas en el uso y disposición de sus tierras.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

<b>Naturaleza de la propiedad</b>	Propiedad privada individual o colectiva, susceptible de expropiación con indemnización.	Propiedad comunal de carácter colectivo, vinculada a la identidad cultural y ancestral; no puede ser objeto de expropiación ordinaria sin consulta previa y consentimiento.
<b>Procedimiento</b>	Regulado por el D. Leg. N° 1192: identificación del inmueble, tasación, resolución de expropiación, pago de indemnización y transferencia.	Requiere consulta previa (Ley 29785 y Convenio 169 de la OIT, arts. 13, 14, 17.3 y 18), consentimiento expreso de la comunidad y respeto a la autonomía comunal.
<b>Compensación económica</b>	Indemnización justa basada en tasación oficial, incluyendo valor del terreno y mejoras.	Compensación debe considerar no solo el valor económico, sino también el impacto cultural, social y ambiental; puede incluir beneficios adicionales o proyectos de inversión social (Ley 32355).
<b>Participación ciudadana</b>	Publicación y notificación a propietarios y poseedores; posibilidad de oposición administrativa o judicial.	Participación obligatoria de la comunidad mediante asamblea comunal y mecanismos de consulta previa; decisiones deben respetar la soberanía comunal.
<b>Precedente vinculante</b>	Aplicación supletoria del D. Leg. 1192 en proyectos de infraestructura nacional.	Ley 32355 establece medidas especiales de adquisición voluntaria, compensación extraordinaria (1 a 5 UIT por entrega anticipada), incentivos adicionales (20% sobre tasación) y obligación de respetar derechos colectivos.
<b>Finalidad</b>	Garantizar ejecución de obras de infraestructura de interés público o seguridad nacional.	Compatibilizar infraestructura estratégica con la protección de derechos colectivos, la soberanía comunal y la dignidad de las comunidades campesinas y nativas.

## V. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La Comisión de Transportes y Comunicaciones considera que el presente dictamen se fundamenta en lo señalado en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, que faculta a los Congresistas a tener iniciativa en la formación de leyes así como del artículo 79° de la Carta Magna, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, que establecen que las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público. En razón a ello, las iniciativas legislativas materia de estudio en el presente dictamen cumplen con lo señalado en la legislación vigente, al ser de carácter declarativo y no generar gasto inmediato, sino priorizar y alinear la actuación del Poder Ejecutivo.

Asimismo, la aprobación de estas iniciativas no contraviene la Constitución Política ni norma

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

legal alguna, ni modifica o deroga disposiciones vigentes, dado que su objeto es declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción de aeropuertos y aeródromo en tres departamentos con aislamiento del transporte aéreo, generando efectos jurídicos, administrativos y prácticos que fortalecen la acción del Estado. Por el contrario, se encuentran en armonía con la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que establece como objetivos permanentes del Estado la promoción de la integración territorial de zonas geográficamente aisladas y el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada, facultando expresamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos.

En este marco, la **Ley 32355** constituye un precedente vinculante, al haber establecido mecanismos de adquisición voluntaria y compensación extraordinaria para proyectos de infraestructura nacional, garantizando que tales iniciativas se ejecuten sin vulnerar la soberanía comunal ni los derechos colectivos de las comunidades campesinas y nativas, conforme a los artículos 88 y 89 de la Constitución Política, el **Convenio 169 de la OIT** y la **Ley 24656, Ley General de Comunidades Campesinas**. En consecuencia, los proyectos de ley materia de dictamen complementan y fortalecen el marco legal orientado al desarrollo territorial, la descentralización económica y la integración nacional, actuando como instrumentos de priorización legislativa que optimizan la gestión administrativa y la futura asignación de recursos, sin vulnerar las competencias constitucionales del Poder Ejecutivo.

## VI. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La naturaleza declarativa de las iniciativas legislativas contenidas en los Proyectos de Ley 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR no generan gasto público directo ni compromisos presupuestales inmediatos al erario nacional, sino que cumplen una función jurídica y política de orientar la priorización de inversiones públicas en infraestructura aeroportuaria en los departamentos de Pasco, Huancavelica y Junín, territorios que por su ubicación geográfica y aislamiento requieren mejoras sustanciales de conectividad aérea regional, reducción de tiempos de traslado y costos logísticos, así como el incremento del flujo turístico mediante la activación de servicios complementarios, respetando las competencias y procedimientos establecidos en las leyes de presupuesto y de inversión pública.

La necesidad pública e interés nacional invocada se encuentra alineada con el artículo 60 de la Constitución Política del Perú, que reconoce el pluralismo económico y permite la participación subsidiaria del Estado en la actividad empresarial únicamente cuando una ley lo autoriza expresamente, justificándose por un alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, criterio que se cumple en el caso de la conectividad aérea en zonas aisladas y el desarrollo regional.

Asimismo, el transporte aéreo constituye un servicio vital en situaciones de emergencia, como desastres naturales o evacuaciones médicas graves, donde la reducción de los tiempos de

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

traslado, que pueden tomar entre siete a más horas por vía terrestre al aeropuerto más cercano que se traduce en la posibilidad de salvar vidas, configurando un beneficio social que supera ampliamente el costo de la infraestructura.

En el plano **económico**, la infraestructura aeroportuaria elimina las barreras geográficas que imponen altos costos al comercio y la producción, minimizando el aislamiento de las regiones involucradas y fortaleciendo la competitividad territorial.

En el plano de los **costos**, al tratarse de leyes declarativas, estas no generan por sí mismas compromisos presupuestales, correspondiendo al Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias, priorizar la ejecución de los proyectos, desarrollar los estudios de preinversión y determinar los niveles de inversión requeridos, conforme al artículo 30 del Decreto Legislativo N° 1440, Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Respecto de los **beneficios**, estas iniciativas promueven la priorización estatal de proyectos estratégicos sin comprometer recursos inmediatos, fortaleciendo la conectividad territorial, el desarrollo económico y el respeto a los derechos colectivos bajo un marco constitucional y técnico, en concordancia con la **Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú**, que establece como objetivos permanentes del Estado la integración territorial y el mejoramiento de la infraestructura aérea pública y privada.

La principal justificación social radica en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y la atención de emergencias en zonas históricamente aisladas, consolidando la descentralización económica y la cohesión social.

#### Cuadro comparativo – Naturaleza, costos y beneficios

Aspecto	PL 13643/2025-CR	PL 13757/2025-CR	PL 13843/2025-CR	PL 14022/2025-CR
<b>Naturaleza jurídica</b>	Declarativo. No genera gasto público directo ni compromisos presupuestales inmediatos. Orienta la priorización de inversiones en conectividad aérea en la Selva Central.	Declarativo. No compromete recursos inmediatos. Busca priorizar la construcción de infraestructura aérea en región históricamente marginada.	Declarativo. Reconoce la relevancia estratégica del proyecto, sin crear obligaciones presupuestales, orientando la actuación estatal futura.	Ley declarativa, que reconoce de interés nacional y necesidad pública la factibilidad del Aeródromo Rural Turístico de Rupacocha sin crear obligaciones presupuestales inmediatas.
<b>Fundamento constitucional</b>	Arts. 60 y 107 de la Constitución: pluralismo económico y	Arts. 60 y 107 de la Constitución: participación subsidiaria del	Arts. 60 y 107 de la Constitución: interés nacional en conectividad	- Arts. 44, 58, 66, 107 y 192 y de la Constitución

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

	facultad de iniciativa legislativa. Art. 79: prohibición de creación de gasto.	Estado en actividad empresarial por alto interés público.	aérea como criterio de conveniencia pública.	Política
<b>Costos</b>	No genera gasto inmediato. Corresponde al Ejecutivo priorizar estudios de preinversión y asignar recursos conforme al D. Leg. N° 1440 (Sistema Nacional de Presupuesto Público).	Igual régimen: costos sujetos a disponibilidad presupuestal y procedimientos del Sistema Nacional de Presupuesto Público.	Igual régimen: costos definidos en presupuestos específicos de pliegos responsables, sin comprometer recursos adicionales al Tesoro Público.	No genera gasto público directo y su ejecución dependerá de estudios técnicos, administrativos y presupuestales posteriores.
<b>Beneficios sociales</b>	Evacuaciones aeromédicas rápidas, reducción de tiempos de traslado (de 7 a más horas terrestres a menos de 1 hora aérea), mejora en acceso a salud y educación.	Reducción de riesgos sanitarios en emergencias, integración territorial de comunidades campesinas, mejora en calidad de vida.	Atención de emergencias médicas y desastres, acceso a servicios públicos esenciales, fortalecimiento de cohesión territorial.	Mejora el acceso a servicios de salud, educación y atención de emergencias y reduce el aislamiento territorial.
<b>Beneficios económicos</b>	Competitividad de productos agrícolas (cacao, café, frutas), impulso al turismo sostenible en la Reserva de Biosfera Oxapampa-Ashá ninka-Yánesha.	Generación de empleo directo e indirecto, dinamización de economías locales, revalorización del entorno turístico de Angaraes.	Incremento de competitividad regional, atracción de inversiones, dinamización de cadenas productivas agrícolas y forestales.	Dinamiza la economía local y regional mediante turismo sostenible con la generación de empleo directo e indirecto.
<b>Beneficios</b>	Fortalecimiento	Integración	Priorización	Articula la acción

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

<b>institucionales</b>	de presencia del Estado en zonas aisladas, articulación interinstitucional y gobernabilidad.	regional, reducción de desigualdades territoriales, fortalecimiento de autonomía comunal bajo consulta previa.	política del proyecto, continuidad administrativa y coordinación interinstitucional.	interinstitucional entre MTC, MINCETUR, Gobierno Regional de Huancavelica y Municipalidad de Angaraes.
------------------------	--	--	--	--

**Cuadro comparativo – Naturaleza, costos y beneficios**

Proyecto de Ley	Naturaleza	Costos	Beneficios
<b>PL 13643/2025-CR</b>	Declarativo. Declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del aeropuerto de Iscozacín. Encarga al MTC/DGAC, CORPAC y Gobierno Regional de Pasco estudios de factibilidad, demanda aeronáutica, impacto ambiental y sostenibilidad fiscal.	No genera gasto inmediato, pero requiere estudios técnicos especializados y evaluación fiscal previa del MEF.	Conectividad aérea de la selva central; evacuaciones médicas; transporte de productos agrícolas de calidad (café, cacao, frutas, forestales); impulso del turismo sostenible en la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha.
<b>PL 13757/2025-CR</b>	Declarativo. Declara de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico. Encarga al MTC y MEF, en coordinación con Gobierno Regional y Municipalidad de Angaraes, acciones necesarias.	No irroga gasto adicional al erario nacional; se ejecuta dentro de competencias sectoriales y bajo equilibrio financiero.	Mejora transporte aéreo; creación de empleo; incremento de turismo rural; revalorización cultural y natural; reducción de aislamiento territorial.
<b>PL 13843/2025-CR</b>	Declarativo. Declara de interés nacional la construcción del aeropuerto de San Martín de Pangoa. Encarga al MTC y MEF, en coordinación con Gobierno Regional de Junín y Municipalidad de Satipo, acciones de implementación.	No genera gasto inmediato; sujeto a planificación y equilibrio financiero.	Integración regional; reducción de tiempos de traslado; acceso oportuno a servicios de salud y emergencias; dinamización del comercio y turismo en Satipo.
<b>PL 14022/2025-</b>	Declarativo. Declara de interés nacional y necesidad pública la factibilidad del proyecto.	No genera gasto público directo; habilita estudios	Estado: integración territorial y capacidad de respuesta en

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

CR	<p>Ordena priorización en <b>Invierte.pe</b> y coordinación interinstitucional (MTC, MINCETUR, Gobierno Regional, Municipalidad de Angaraes, Comunidad Campesina).</p>	<p>técnicos y administrativos posteriores.</p>	<p>emergencias. Sociedad: acceso a salud, educación y turismo. Comunidad: empleo, ingresos sostenibles, valorización del territorio. Turismo: incremento de flujo turístico y articulación con circuitos regionales.</p>
----	--	--	--

En términos de costos, ninguno de los proyectos genera gasto público inmediato, pero todos requieren estudios técnicos, administrativos y presupuestales posteriores, en concordancia con el principio de equilibrio financiero y la normativa de inversión pública. Los beneficios de las iniciativas legislativas comprenden la mejora de la conectividad aérea, la reducción del aislamiento territorial, la dinamización de la economía local y regional, la creación de empleo, el impulso del turismo sostenible y la garantía de acceso oportuno a servicios de salud y emergencias, respondiendo a objetivos constitucionales de bienestar general, descentralización y desarrollo integral.

## VII. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Las iniciativas legislativas que declaran de interés nacional y necesidad pública la construcción de infraestructura aeroportuaria en los departamentos de **Pasco, Huancavelica y Junín** se encuentran plenamente vinculadas con las **Políticas de Estado del Acuerdo Nacional**, en tanto promueven la integración territorial, la reducción de desigualdades, el desarrollo sostenible y descentralizado, la competitividad y la equidad social del país, consolidando la **integración territorial, la descentralización económica, la reducción de la pobreza, el acceso universal a la salud y el desarrollo sostenible de infraestructura**, bajo un marco constitucional y técnico que garantiza respeto a los derechos colectivos y soberanía comunal, y tienen vinculación directa con las siguientes políticas de Estado:

- **Octava Política de Estado: Descentralización política, económica y administrativa.** Los proyectos fortalecen la presencia del Estado en regiones históricamente aisladas, promoviendo la descentralización efectiva mediante infraestructura estratégica que articula territorios rurales y amazónicos con los principales centros urbanos.
- **Décima Política de Estado: Reducción de la pobreza.** La conectividad aérea facilita el acceso a servicios básicos, reduce costos logísticos y abre oportunidades de inversión y empleo, contribuyendo directamente a la disminución de brechas sociales y económicas en zonas de alta vulnerabilidad.
- **Décimo Tercera Política de Estado: Acceso universal a los servicios de salud.** La

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

infraestructura aeroportuaria permite evacuaciones médicas rápidas y acceso oportuno a centros hospitalarios especializados, garantizando el derecho fundamental a la salud en situaciones de emergencia.

- **Vigésimo Primera Política de Estado: Desarrollo en infraestructura y vivienda.** La construcción de aeropuertos y aeródromos constituye inversión pública estratégica en infraestructura, orientada a mejorar la competitividad regional y nacional, en concordancia con los objetivos de desarrollo territorial.
- **Trigésimo Cuarta Política de Estado: Ordenamiento y gestión territorial.** La priorización de proyectos aeroportuarios se articula con la planificación territorial y la gestión sostenible del suelo, respetando la soberanía comunal y los derechos colectivos de las comunidades campesinas y nativas, conforme a los artículos 88 y 89 de la Constitución y al Convenio 169 de la OIT.

## VIII. CONCLUSION

Por las consideraciones expuestas, y de conformidad de lo establecido en el inciso b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, recomienda la **APROBACION** de los Proyectos de Ley 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

### **LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS**

#### **Artículo único. Declaración de interés nacional**

Se declara de interés nacional la construcción de infraestructura aeroportuaria en la zona central del país, comprendiendo los siguientes proyectos:

- a. Construcción del Aeropuerto de Iscozacín, en el distrito de Palcazú, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco.
- b. Construcción del Aeródromo de Rupacocha, en la Comunidad Campesina de Carhuapata, provincia de Angaraes, departamento de Huancavelica.
- c. Construcción del Aeropuerto de San Martín de Pangoa, en la provincia de Satipo, departamento de Junín.

La presente ley no habilita su implementación en zonas en donde existan indicios razonables de actividades ilícitas o actos de corrupción que comprometan la legalidad, transparencia y seguridad de la inversión pública.

En los casos en que las áreas circundantes a los proyectos aeroportuarios se encuentren dentro de territorios de comunidades campesinas, pueblos indígenas u originarios, las entidades competentes deben garantizar la protección efectiva de sus derechos colectivos,



DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 13643/2025-CR, 13757/2025-CR, 13843/2025-CR y 14022/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

de conformidad con los artículos 88 y 89 de la Constitución Política, el Convenio 169 de la OIT, la Ley 24656, Ley General de Comunidades Campesinas y la Ley 29785, Ley de Consulta Previa.

Dase cuenta  
Sala de Comisión  
Lima, 30 de marzo de 2026