



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

OFICIO N° 328 -2022 –PR

Lima, 21 de octubre de 2022

Señor
JOSÉ DANIEL WILLIAMS ZAPATA
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley que modifica la Ley 29159, Ley que declara de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo a zonas aisladas donde no haya oferta privada. Al respecto consideramos conveniente observarla por lo siguiente¹:

De la Autógrafa de Ley

1. El artículo Único de la Autógrafa de Ley dispone la modificación de los artículos 1 y 2 de la Ley 29159, Ley que declara de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo a zonas aisladas donde no haya oferta privada, conforme lo siguiente:

Ley 29159	Autógrafa de Ley
Artículo 1.- Prestación de servicio de transporte aéreo a zonas aisladas	Artículo 1.- Prestación de servicio de transporte aéreo a zonas aisladas y zonas que cuenten con infraestructura aeroportuaria y con potencialidad de generar un alto impacto positivo en la reactivación económica postpandemica por COVID-19
Declárase de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo regular a zonas aisladas donde no haya oferta privada de transporte aéreo, con el objeto de contribuir a su desarrollo socioeconómico sostenible, mejorar la calidad de vida de la población, combatir la pobreza e integrar al país.	Se declara de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo regular a zonas aisladas donde no haya oferta privada de transporte aéreo y que cuenten con infraestructura aeroportuaria y evidencian un alto potencial económico y productivo , con el objeto de contribuir a su desarrollo socioeconómico sostenible, mejorar la calidad de vida de la población, combatir la pobreza e integrar al país y acelerar la reactivación económica postpandemia COVID-19.
Artículo 2.- Implementación del programa de promoción y fomento	Artículo 2.- Implementación del programa de promoción y fomento
Autorízase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a implementar un programa de promoción y fomento para los operadores de aviación privada nacional, respecto de la prestación de servicios de transporte aéreo con frecuencia regular a zonas aisladas o con vías de muy difícil acceso, o a donde no haya oferta privada de servicio regular de transporte aéreo.	Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a implementar un programa de promoción y fomento para los operadores de aviación privada nacional, respecto de la prestación de servicios de transporte aéreo con frecuencia regular a zonas aisladas o con vías de muy difícil acceso, o a donde no haya oferta privada de servicio regular de transporte aéreo y que cuenten con infraestructura aeroportuaria y evidencian un alto potencial económico y productivo para acelerar la reactivación económica postpandemia COVID-19.
El programa de promoción y fomento se realiza a través de subvenciones directas, indirectas y/o sistemas de cofinanciamiento para los operadores de aviación privada con la finalidad de	

¹ Sobre la base del Informe Legal N° 01643-2022-MINDEF/SG-OGAJ, Informe N° 1423-2022-MTC/08 e Informe N° 0073-2022-EF/46.01

que el usuario final pague por el servicio un monto inferior a su costo, sobre la base de estudios económicos a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Los subsidios serán exclusivamente para cubrir los costos incurridos en los vuelos a partir de los aeropuertos de Pucallpa, Iquitos u otras ciudades de las regiones de la selva que se consideren como beneficiarias en el estudio económico a que se refiere el segundo párrafo.	El programa de promoción y fomento se realiza a través de subvenciones directas, indirectas y/o sistemas de cofinanciamiento para los operadores de aviación privada con la finalidad de que el usuario final pague por el servicio un monto inferior a su costo, sobre la base de estudios económicos a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Los subsidios son exclusivamente para cubrir los costos incurridos en los vuelos a partir de los aeropuertos de conexión nacional hacia las localidades beneficiarias del territorio nacional, que estén consideradas en el estudio económico a que se refiere el segundo párrafo.
--	---

Además, la Autógrafa contiene una (1) Disposición Complementaria Final, referida a la adecuación de la reglamentación de la Ley 29159.

Observaciones a la Autógrafa de Ley

- Si bien de la Autógrafa se desprenden aspectos positivos, como posibilitar mediante Ley el que se subvencione vuelos regulares en rutas fuera de la Selva que no son operadas por compañías privadas; con el fin de contribuir al desarrollo del transporte aéreo en el Perú y beneficiar a la población que reside dentro del área de influencia de los aeródromos a incluir, se aprecia que la redacción de la Autógrafa afectará el subsidio a zonas aisladas (incluidas las que vienen siendo beneficiarias a la fecha), al tener que cumplir simultáneamente con la condición de que evidencien un alto potencial económico y productivo para acelerar la reactivación económica postpandemia COVID-19.

Entonces, la redacción de la Autógrafa podría excluir del beneficio del subsidio a ciudades de la selva que, encontrándose en zonas aisladas, no necesariamente reúnen simultáneamente las condiciones de contar con infraestructura aeroportuaria y evidenciar alto potencial económico y financiero; situación que podría incluso afectar a aquellas que actualmente viene siendo beneficiadas.

Asimismo no se tocan en la Autógrafa ciertos puntos importantes como los siguientes: establecer criterios para evitar competencia con el sector privado (es decir, evitar subsidiar rutas en las que el sector privado opera); fijar criterios para priorizar y seleccionar localidades en esta nueva aplicación de subsidio; fijar límites al nuevo subsidio (respecto al tiempo que se aplicará y al monto de este); y establecer cómo se evidenciaría el alto potencial económico y productivo de los aeropuertos cuyas rutas se subsidiará.

Sin perjuicio de lo expuesto, desde el ámbito estrictamente presupuestario, sobre los artículos 1, 2 de la Autógrafa de Ley es pertinente mencionar que, conforme al numeral 7.3 del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1440, el Titular de cada Entidad es el responsable de la gestión presupuestaria que realiza con cargo a su presupuesto institucional, lo que implica la facultad que tiene dicho Titular para priorizar sus gastos, de acuerdo al cumplimiento de sus funciones y obligaciones, en el marco del principio de legalidad. Por tanto, conforme al Sistema Nacional de Presupuesto no corresponde establecer obligaciones específicas para la asignación de recursos, dado que ello, vulneraría lo establecido en los artículos 78 y 79 de la Constitución Política del Perú.

Asimismo, cabe mencionar que, en el Análisis Costo – Beneficio del Dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 1463/2021-CR, antecedente de la Autógrafa de Ley, no se incluye un análisis de los costos asociados a la prestación de servicios de transporte aéreo, así la como implementación del programa de promoción y fomento para los operadores de aviación privada nacional; ni la evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios en el pliego involucrado, que puedan ser destinados a su aplicación en el Año Fiscal 2022, como en los años subsiguientes, de manera que demuestre la posibilidad de su implementación, financiamiento y sostenibilidad, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

En esa línea, la Autógrafa de Ley vulneraría las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas en los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 31366, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022, que establece que todo proyecto normativo debe contar con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que puedan ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público y un análisis de costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos.

Además, se advierte que, de implementarse la propuesta normativa, se contravendría el Principio de Equilibrio Presupuestario contemplado en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440, dado que la misma implicaría demandas adicionales que no han sido previstas en la Ley de Presupuesto del presente Año Fiscal.

Finalmente, cabe precisar que el artículo 79 de la Constitución Política del Perú establece que: “Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto (...)”. Por tanto, la Autógrafa de Ley vulneraría lo dispuesto en el citado artículo constitucional.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,


JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

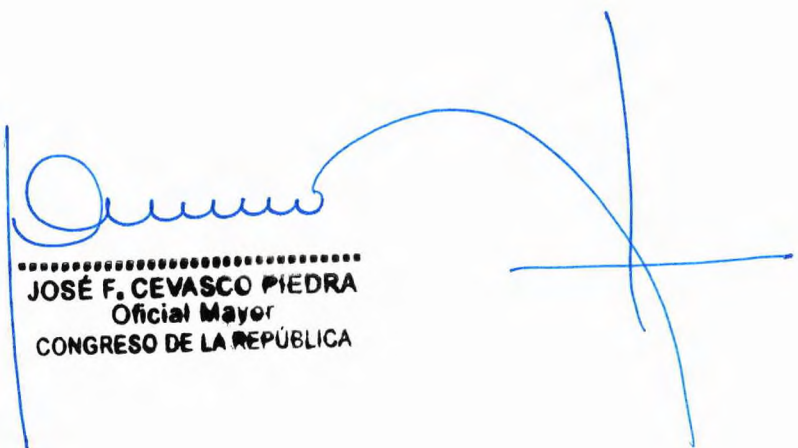

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **24** de **octubre** de **2022**

Pase a la Comisión de **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, con cargo de dar cuenta de este procedimiento al Consejo Directivo.



.....
JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE MODIFICA LA LEY 29159, LEY QUE DECLARA DE
NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS
DE TRANSPORTE AÉREO A ZONAS AISLADAS DONDE NO HAYA
OFERTA PRIVADA**

Artículo único. Modificación de los artículos 1 y 2 de la Ley 29159, Ley que declara de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo a zonas aisladas donde no haya oferta privada

Se modifica el artículo 1 y el artículo 2 de la Ley 29159, Ley que declara de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo a zonas aisladas donde no haya oferta privada, en los siguientes términos:

“Artículo 1.- Prestación de servicio de transporte aéreo a zonas aisladas que cuenten con infraestructura aeroportuaria y con potencialidad de generar un alto impacto positivo en la reactivación económica postpandemia de covid-19

Se declara de necesidad y utilidad pública la prestación de servicios de transporte aéreo regular a zonas aisladas donde no haya oferta privada de transporte aéreo y que cuenten con infraestructura aeroportuaria y evidencien un alto potencial económico y productivo, con el objeto de contribuir a su desarrollo socioeconómico sostenible, mejorar la calidad de vida de la población, combatir la pobreza, integrar al país y acelerar la reactivación económica postpandemia de covid-19.

Artículo 2.- Implementación del programa de promoción y fomento

Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a implementar un programa de promoción y fomento para los operadores de aviación privada nacional, respecto de la prestación de servicios de transporte aéreo con frecuencia regular a zonas aisladas o con vías de muy difícil acceso, o a donde no haya oferta privada de servicio regular de transporte aéreo y que cuenten con infraestructura aeroportuaria y evidencien un alto potencial económico y productivo para acelerar la reactivación económica postpandemia de covid-19.



El programa de promoción y fomento se realiza a través de subvenciones directas, indirectas y/o sistemas de cofinanciamiento para los operadores de aviación privada con la finalidad de que el usuario final pague por el servicio un monto inferior a su costo, sobre la base de estudios económicos a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.



Los subsidios son exclusivamente para cubrir los costos incurridos en los vuelos a partir de los aeropuertos de conexión nacional hacia las localidades beneficiarias del territorio nacional, que estén consideradas en el estudio económico a que se refiere el segundo párrafo”.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Adecuación del Reglamento de la Ley 29159

Mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Transportes y Comunicaciones, se adecúa el Reglamento de la Ley 29159, aprobado por el Decreto Supremo 013-2008-MTC, a lo establecido en la presente ley, en un plazo no mayor de noventa días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los treinta días del mes de setiembre de dos mil veintidós.

JOSÉ DANIEL WILLIAMS ZAPATA
Presidente del Congreso de la República

MARTHA LUPE MOYANO DELGADO
Primera Vicepresidenta del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

