

## COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DICTAMEN 2018/2019

Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el Artículo 107 de la Constitución Política del Perú, el **Proyecto de Ley 1557/2016-CR**, presentado por el congresista Víctor Andrés García Belaunde, que **“Autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea “Las Palmas” - EOFAP “José Abelardo Quiñones”**.

En la **xxxxxxx** Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el **xxxxx del 2019**, expuesto y debatido el dictamen fue aprobado por **xxxx** de los señores congresistas presentes, con el voto a favor de los señores congresistas: x

X  
X  
X  
X

Con la licencia de los señores congresistas: x

X  
x.

### I. SITUACIÓN PROCESAL

#### I.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 1557/2016-CR**, ingresó a trámite documentario el 19 de junio de 2017 y fue decretado a esta Comisión el 21 de junio del mismo año, como **segunda comisión dictaminadora**. Asimismo, fue derivado a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas como primera comisión dictaminadora, conforme al Decreto de Oficialía Mayor.

La Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, en su **Décimo Séptima** Sesión Ordinaria celebrada el **dos de abril del 2018**, aprobado por **UNANIMIDAD con TEXTO SUSTITUTORIO** en el **Proyecto de Ley 1557/2016-CR**, denominándole **“LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL AERÓDROMO DE GROCIO PRADO EN LA PROVINCIA DE CHINCA, DEPARTAMENTO DE ICA”**.

#### I.2 Opiniones solicitadas

- Se solicitó opinión técnica:

✓ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Mediante oficio 1790-2016-2017/CTC -CR, de fecha 21 de junio de 2017, dirigido al señor Bruno Giuffra Monteverde, Ministro de Transportes y Comunicaciones, recibido el 23 de junio del mismo año. No se ha recibido opinión, sin embargo, recogemos la opinión brindada a la Comisión principal.

✓ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante oficio 1791-2016-2017/CTC -CR, de fecha 21 de junio de 2017, dirigido al señor Alfredo Thorne Veeter, Ministro de Economía y Finanzas, recibido el 23 de junio del mismo año. No se ha recibido opinión, sin embargo, recogemos la opinión brindada la Comisión principal.

✓ **Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac)**

Mediante oficio 1793-2016-2017/CTC -CR, de fecha 21 de junio de 2017, dirigido al señor José Luis Chirinos Chirinos, Presidente del Directorio de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac), recibido el 23 de junio del mismo año.

✓ **Asociación de Empresas de transporte Aéreo Internacional (AETAI)**

Mediante oficio 1794-2016-2017/CTC -CR, de fecha 21 de junio de 2017, dirigido al señor Juan Carlos Pavic Moreno, Director General de la **Asociación de Empresas de transporte Aéreo Internacional (AETAI)**, recibido el 23 de junio del mismo año. No se ha recibido opinión.

✓ **Colegio Nacional de Ingenieros del Perú**

Mediante oficio 1795-2016-2017/CTC -CR, de fecha 21 de junio de 2017, dirigido al señor Jorge Alva Hurtado, Decano del Colegio Nacional de Ingenieros del Perú, recibido el 23 de junio del mismo año.

### I.3 Opiniones recibidas

- Se recibieron las siguientes opiniones:

✓ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante oficio 2283-2017-EF/10.01, de fecha 22 de noviembre de 2017, recibido el 27 de noviembre del mismo año, la señora Claudia Cooper Fort, Ministra de Economía y Finanzas, remitió la opinión institucional, adjuntado el informe N° 244-2017- EF/ 62.01 elaborado por la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad.

La Comisión creído por conveniente reproducir las conclusiones del referido informe:

- “i. El Proyecto de Ley **contraviene lo dispuesto en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, vulnerando el artículo 62 de la Constitución Política del Perú** y asumiendo eventuales contingencias derivadas de procesos arbitrales.*
- ii. El Proyecto de Ley podría activar la cláusula de equilibrio económico financiero establecida en el Contrato de Concesión, exponiendo con ello al Estado a contingencias derivadas de los mecanismos de restablecimiento del equilibrio económico financiero.*
- iii. La Base Aérea Las Palmas **se encuentra ubicada en una zona residencial, la misma que se vería afectada por externalidades negativas como consecuencia del incremento en el tráfico aéreo y vehicular.***
- iv. El Proyecto de Ley no contiene una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de créditos presupuestarios que puedan ser destinados a su aplicación ni el correspondiente análisis costo beneficio cuantitativo y cualitativo, conforme lo establece el inciso d) del artículo 3 de la Ley 3519, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2017.*
- v. No corresponde priorizar proyectos de inversión mediante una Ley, considerando que es el Poder Ejecutivo, en este caso a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien sobre la base de políticas públicas y en razón a supuestos presupuestales prioriza los proyectos de inversión.”*  
(las negritas son nuestras).

Como apreciamos la opinión es desfavorable a la iniciativa legislativa.

✓ **Municipalidad de Barraco**

Mediante oficio 110- 2017/GM/MDB, de fecha 27 de diciembre de 2017, recibido 5 de enero del 2018 por esta comisión, expresando sus observaciones y preocupaciones por las afectaciones a los ciudadanos residentes de este distrito.

- Se recogen las siguientes opiniones, **consignadas en el Dictamen de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha** contra las Drogas

✓ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

La Comisión de Transportes y Comunicaciones reproduce un extracto de la opinión recogido en el dictamen de la comisión principal:

**“El Informe 582-2017-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el cual contiene los Informes 100-2017-MTC/12.LEG, 0565-2017-MTC/12.08 y 584-2017-MTC/12.07, veamos cada uno de estos informes técnicos:**

**- Informe Legal 100-2017-MTC/12.LEG; sustenta los siguientes aspectos:**

- i) *La propuesta de autorización del uso del aeródromo ubicado en la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial, tal como está planteada, colisiona con el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Concesionario Lima Airport Partners SRL, el cual establece, en su Cláusula 2.5, que el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 km. de la ubicación del aeropuerto y hasta los 7 años posteriores al inicio de la puesta en operación de la mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1.*
- ii) *Asimismo, en virtud de la misma cláusula, el Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a 5,700 kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.*
- iii) *De acuerdo con la Resolución 010-2010-CD-OSITRAN, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no incluye a los aeródromos en la limitación, sino únicamente de aeropuertos. Sin embargo, tal como está planteado el proyecto normativo, el uso de la infraestructura de Las Palmas para la aviación comercial implicaría una habitualidad en la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga, lo que determinaría la conversión del aeródromo en un aeropuerto.*
- iv) *Es así que este supuesto sería de aplicación la limitación prevista en la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión y el aeropuerto tendría que limitarse a recibir aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos kilogramos.*

- v) *El artículo 3 del proyecto de ley sería innecesario debido a que, tal como lo establece el artículo 28.1 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, el funcionamiento de todo aeródromo debe ser autorizado por la DGAC conforme a la reglamentación pertinente, fijando las condiciones de su operación. Asimismo, el artículo 47 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por el Decreto Supremo 050-2001-MTC, señala que el inicio de las operaciones de los aeropuertos y aeródromos públicos y privados está sujeto a la obtención por el explotador del correspondiente Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios, conforme a los requerimientos y exigencias establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.*
- vi) *La propuesta no se sustenta en estudios técnicos, económicos y sociales que evidencien la viabilidad de operar la Base Aérea Las Palmas como un aeropuerto destinado a recibir vuelos comerciales.*
- vii) *El proyecto de ley vulnera el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. Asimismo, en tanto existe normatividad especializada aplicable para la autorización y certificación de la infraestructura aeroportuaria en el país.*
- viii) *Respecto de la declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción y pronta finalización del aeródromo de Grocio Prado, el artículo 1 del proyecto de ley indica que la provincia de Chincha se encuentra en el departamento de Huancavelica, error que no se repite en la Primera Disposición Complementaria Final y Transitoria, la cual menciona correctamente, que aquella se encuentra en el departamento de Ica.*
- ix) *Con relación a la construcción y finalización del aeródromo de Grocio Prado, aun cuando dicho proyecto reviste un interés sectorial que beneficiará a la actividad aeronáutica civil, aquel debe desarrollarse conforme al marco contractual que existe actualmente y prevé sus propios mecanismos de solución de controversias y con respeto de las decisiones judiciales que, al respecto, pudieran originarse.*

*Por lo expuesto, se concluye que el proyecto de ley tiene observaciones que no permiten su viabilidad.*

**- Informe 0565-2017-MTC/12.08 del Director de Regulación y Promoción**

- i) *Respecto de la autorización del uso del aeródromo de la base aérea de Las Palmas para la aviación comercial, el proyecto de ley colisiona con lo establecido en el numeral 2.5 (Garantía del Estado) de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, modificada mediante la Cláusula Tercera de la Adenda N° 6 del*

*mencionado contrato. En ese sentido, la autorización del aeródromo de la Base Aérea de Las Palmas permitiría el uso de aeronaves que superen las limitaciones detalladas en el numeral 2.5. de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión.*

- ii) En relación con las condiciones y exigencias mínimas para la certificación de los aeródromos materia del proyecto de ley y descritos en el artículo 3 del mismo, ya existen regulaciones y procedimientos de certificación sobre la materia, razón por la cual lo que este artículo busca establecer es innecesario.*
- iii) Respecto de la declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción del aeródromo de Grocio Prado, cabe señalar que la situación actual del sector de la aviación peruana posee una gran importancia para el país. No obstante, una de sus limitaciones reside en la escasa infraestructura aeroportuaria adecuada existente.*
- iv) Debido a esta carencia, el sector aeronáutico no tiene a su disposición aeródromos y campos de vuelo que puedan ser utilizados como centros de operaciones con instalaciones acordes a las características especiales de sus vuelos y flota aérea, la cual en su gran mayoría está conformada por aeronaves con peso máximo de despegue por debajo de 5,700 kilogramos.*
- v) La aviación general se favorece cuando sus operadores utilizan aeródromos y/o aeropuertos secundarios, menos restrictivos en términos de usos de horarios (slots) y controles de aeronaves, facilitando la realización permanente de sus operaciones. Actualmente, es una problemática la congestión existente en el aeropuerto internacional Jorge Chávez.*
- vi) El aeródromo de Grocio Prado aún no ha sido concluido, por lo que los problemas de congestión del aeropuerto internacional Jorge Chávez no se solucionarán en el corto plazo con la construcción futura de un aeródromo nuevo, como sería el aeródromo de Grocio Prado. Por tal motivo, esta infraestructura solo representaría una alternativa para solucionar el problema antes mencionado cuando se encuentre concluida y con las autorizaciones necesarias para iniciar operaciones.*

*En consecuencia, se concluye que el proyecto de ley tiene observaciones.*

*(...)”*

**“El Informe 3826-2017-MTV/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, establece que:**

- *La Exposición de Motivos del proyecto de ley no contiene un análisis de la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa legislativa planteada, así como tampoco sobre los costos o presupuestos que implica ejecutar la referida propuesta normativa. Por tal motivo, no cumple con los artículos 2 y 3 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo 008-2006-JUS.*
- *Los incisos a) y b) del artículo 4 de la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el MTC es competente de manera exclusiva en materias de aeronáutica civil e infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional, respectivamente.*
- *El numeral 1 del artículo 6 de la referida ley, dispone que, en el marco de sus competencias exclusivas, el MTC tiene como función específica, entre otras, planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte aéreo y transporte multimodal, así como la aeronavegación y seguridad de la aeronáutica civil.*
- *En virtud del segundo párrafo del artículo 4 y del inciso 3 del artículo 7 de dicha ley, el MTC tiene competencia compartida con los gobiernos regionales y locales conforme a sus leyes orgánicas y sectoriales, en infraestructura de transporte de alcance regional y local, así como planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.*
- *Por otro lado, en virtud del literal k) del artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, la “DGAC”) del MTC, es competente, entre otros, para otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento.*
- *De manera complementaria, el artículo 44 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo 050-2001-MTC, establece que la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeródromos, requiere de autorización previa de la DGAC.*
- *Según el Decreto Legislativo 1252, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de inversiones y deroga la Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo 027-2017-EF, los proyectos de construcción de nueva infraestructura se ejecutan como consecuencia de la viabilidad declarada a través de estudios de pre inversión. Para ello, los Sectores*

*establecen mecanismos de coordinación y articulación con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, con la asistencia técnica de la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones, y, en el caso de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, el Programa Multianual de Inversiones debe enmarcarse en las competencias de sus niveles de gobierno respectivos, conforme a la normativa de la materia y respetando los planes sectoriales nacionales.*

- *En ese sentido, la priorización y programación de proyectos de inversión pública es facultad del MTC en el marco de sus planes de desarrollo, de sus recursos disponibles y de la programación multianual de inversiones.*
- *Sin perjuicio de ello, la DGAC y la Dirección General de Concesiones de Transportes, han observado el proyecto de ley debido a que:*
  - i) *Vulnera el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez suscrito entre el MTC y Lima Airport Partners S.R.L.;*
  - ii) *Irroga gasto público, en la medida que su implementación implica adecuar las instalaciones del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas, para recibir vuelos comerciales; y,*
  - iii) *No se sustenta en estudios técnicos, económicos y sociales que evidencien la viabilidad de operar la Base Aérea de Las Palmas, así como la construcción del aeródromo de Grocio Prado.*

*Por ello, la Oficina General de Asesoría Jurídica concluye que, desde el punto de vista legal, **debe observarse el Proyecto de Ley 1557/2016-CR.***”

✓ **Ministerio de Defensa**

La Comisión igualmente resalta que en el dictamen de la Comisión principal se ha recogido el detalle de la opinión vertida por el ministerio de Defensa Nacional (remitida mediante el Oficio 1723-2017-MINDEF/DM, remitido por el ex Ministro de Defensa, Jorge Nieto Montesinos, que contiene el Informe Legal 2237-2017-MINDEF/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa) concluyendo **que el proyecto de ley no resulta viable.**

#### **I.4 Opiniones ciudadanas recibidas, por la Comisión de Defensa Nacional**

- **La Urbanización Country Club de Villa y Lotizaciones la Encantada de Villa,** mediante carta dirigida a la Comisión, sostienen que el proyecto de ley no tiene en consideración lo siguiente:

- a) La zona en que se ubica esta base aérea y alrededores ha vivido en las últimas décadas poblamiento urbano intensivo residencial, por lo cual su propuesta resultaría, no sólo un grave **atentado contra la calidad de vida y la seguridad de los ciudadanos que vivimos en lo que sería la ruta de aterrizaje hacia Las Palmas, sino también afectaría el área reservada de los Pantanos de Villa, lo cual constituye un ecosistema que sirve de refugio a aves migratorias y permanentes.**
- b) Es importante hacer notar que las aves representan un factor de riesgo para las aeronaves que pretenden circular por el espacio aéreo de la zona. Pero ello no puede ser razón que justifique un fin comercial en perjuicio de una reserva ecológica protegida desde hacer muchos años a nivel internacional por la Convención de RAMSAR, un acuerdo internacional que busca la protección de las áreas naturales a nivel global.
- c) En dicho contexto, resultaría de grave envergadura la afectación a la flora y fauna del área natural de los Pantanos de Villa, como consecuencia del incremento de vuelos comerciales en la zona. Actualmente, la realización de vuelos de entrenamiento de la FAP afecta la calidad de vida y seguridad de la flora y fauna de la reserva, aunque estos se realizan con una frecuencia baja; resultando inimaginable lo que ocurriría si el proyecto de ley tuviese alguna acogida.
- d) En ese sentido, no es apropiado que se busque solucionar los problemas de gestión de una concesión privada, perjudicando la calidad de vida de otros ciudadanos, afectando un área natural protegida y usando los bienes públicos para fines privados.
- **El ciudadano Fernando Juan Amador Loayza Gárate**, se manifiesta en contra del proyecto de ley en la medida que considera que la verdadera causa del problema reside en los altos costos de la aviación privada en el Perú. Además, señala que los vuelos turísticos que antes se regían bajo la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP) 131 ahora deben cumplir con la RAP 135. Por otro lado, al ser la Base Aérea Las Palmas una base militar, ésta se ajusta a la RAP 139. Precisa también que un vuelo de traslado no es lo mismo que un vuelo comercial y que el proyecto sí irrogaría gasto público, debido a que las instalaciones de la base aérea tendrían que adaptarse para proporcionar el servicio de aviación comercial. Finalmente, señala que el proyecto de ley va en contra de los términos de la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión.
  - **La ciudadana Teresa Suarez Cárdenas**, se manifiesta en contra del proyecto de ley debido a que considera que, con la adopción del mismo, se afectaría derechos de las personas, en tanto se cambiaría el carácter residencial de la zona en la que viven.
  - **El ciudadano David Felipe Escobar Baccaro**, se manifiesta a favor del proyecto de ley pero señala que para que este pueda implementarse tendrían que introducirse mejoras en términos de infraestructura y modificarse el contrato de concesión, de lo contrario no sería viable.

## II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Esta iniciativa legislativa declara buscar atender la demanda aerocomercial existente en el país, proponiendo:

- a) Autorizar el uso del aeródromo de la Base Aérea FAP “Las Palmas” - EOFAP “José Abelardo Quiñones” para la aviación comercial.
- b) Declarar de necesidad y utilidad pública la construcción y pronta finalización del aeródromo ubicado en el distrito de Grocio Prado, provincia de Chincha, departamento de Ica.

En la exposición de motivos se justifica el proyecto en el incremento del tráfico aéreo en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, la falta de capacidad del concesionario Lima Airport Partners (en adelante, “LAP”) para construir una segunda pista de aterrizaje y terminal de pasajeros, así como la congestión, demoras y retrasos en los servicios aeropuertos.

Señala que una salida de vital importancia es la habilitación de la base aérea de Las Palmas, a fin que sea utilizada como aeropuerto para los aviones privados, las operaciones de turismo aéreo y las ambulancias aéreas.

Asimismo, el proyecto de ley propone declarar de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo ubicado en el distrito de Grocio Prado, provincia de Chincha, departamento de Ica, como una segunda alternativa.

## III. MARCO NORMATIVO

### 3.1 Normativa nacional

- Constitución Política del Perú
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Decreto Supremo 050-2001-MTC, Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil
- Decreto Legislativo 1252, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de inversiones
- Ley 28611, Ley General del Ambiente
- Decreto Supremo 012-2009-MINAM, que aprueba la Política Nacional de Ambiente

## IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

### 4.1 Análisis de la propuesta legislativa

#### a) Sobre la Base Aérea “Las Palmas”

Esta es una base militar de propiedad del Estado, administrada por la Fuerza Aérea del Perú y ubicada en el distrito de Santiago de Surco, provincia y departamento de Lima, mediante Resolución Suprema 368 del 30 de junio de 1931, se resolvió que *Escuela Central de Aviación Jorge Chávez* y que la base se llamaría Base Aérea “Las Palmas”. Cabe señalar que, en el año 2009, mediante Resolución Directoral N° 062-2009-MTC, se autorizó el funcionamiento del aeródromo “Las Palmas” para uso privado por el plazo de dos años, renovable en caso el aeródromo continúe brindando seguridad a las operaciones áreas. Para ello, **se contó con el informe favorable previo** de la Dirección de Seguridad Aeronáutica, Informe N° 105-2009-MTC/12.04.

En la actualidad, la Base Aérea “Las Palmas” cumple también las funciones de taller de mantenimiento y reparación del SEMAN, por lo cual recibe aeronaves en sus instalaciones para dichos fines. Al respecto, cabe precisar que este servicio proporcionado en la Base Aérea “Las Palmas” **no constituye aviación comercial**.

#### b) Sobre la Cláusula de Garantía del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Es importante hacer referencia a la Cláusula de Garantía del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, suscrito con fecha 14 de febrero de 2001, entre el Estado peruano y el Concesionario Lima Airport Partners S.R.L., establece lo siguiente:

**“2.5. Garantía del Estado.** *El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.*

*Asimismo, el Concedente se obliga a **no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto nacional e internacional de uso público** que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga **en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1.** El concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar*

*la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del concesionario.” (la negrita y subrayado es nuestro)*

La Comisión concluye que la Base Aérea “Las Palmas” se encuentra ubicada a **20 kilómetros del aeropuerto internacional Jorge Chávez**, vulnerando así la iniciativa legislativa<sup>1</sup> la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Es importante señalar que de conformidad con la Resolución 010-2010-CD-OSITRAN, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez **no incluye a los aeródromos en la limitación, sino únicamente de aeropuertos.**

Esta la garantía tiene como finalidad reducir el riesgo comercial de demanda asumido por el concesionario en la construcción de la segunda pista de aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez. Así, tal como lo señala el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) en la opinión de la Adenda N° 6, la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, es una medida de mitigación contractual otorgada por el Estado a fin de que el concesionario pueda asegurar la demanda necesaria y recuperar la inversión.

Las opiniones recibidas nos llevan a colegir que si bien existe una necesidad de descongestionar el aeropuerto internacional Jorge Chávez; también debemos considerar el impacto que podría generar el ruido y contaminación de las aeronaves en los distritos de Santiago de Surco y Chorrillos zona de influencia de la Base Aérea “Las Palmas”, ya que se encuentre rodeado de construcciones de viviendas, especialmente en el área de proyección de la superficie de aproximación al umbral de pista 20. Así mismo, el hecho que en la actualidad arriben a la Base Aérea “Las Palmas” aeronaves para efectos de recibir mantenimiento o reparación, difiere de la aviación comercial, la cual requiere de contar con una infraestructura específica a fin de atender una aeronave comercial sea de pasajeros y/o carga.

Debemos tener en cuenta que en virtud del artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, la DGAC del MTC es competente para otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento. Por su parte, el artículo 44 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo 050-2001-MTC, **establece que la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeródromos, requiere de autorización previa de la DGAC.**

Por las consideraciones expuestas la Comisión considera que:

---

<sup>1</sup> El artículo 2.

- a) La iniciativa vulnera el artículo 62 de la Constitución Política<sup>2</sup> al afectar un Contrato que claramente establece que no se puede establecer un aeropuerto comercial dentro de los 150 kilómetros del ya existente concesionado como es el Aeropuerto Jorge Chávez.
- b) El proyecto de ley no proporciona una fundamentación sustentada en estudios técnicos, jurídicos y económicos que evidencien la viabilidad de operar la Base Aérea “Las Palmas” con fines de aviación comercial. Sin los estudios técnicos y autorizaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil **DGAC**, no se pueden sustituir estos por ley, porque estaríamos contraviniendo nuestras normas y poniendo en riesgo las vidas de la población y de los futuros usuarios
- c) Se debe tener también en cuenta que esta base aérea alberga a las principales Unidades de Comando, Administración, Abastecimiento, Mantenimiento y Reparación, así como a las Escuelas de Formación de la FAP; siendo importante para la Seguridad y Defensa Nacional, así como para el apoyo en Seguridad Ciudadana y Defensa Civil. Asimismo, es una instalación en la cual se conducen operaciones militares del Comando de Operaciones FAP (COMOP), el Comando Operacional Aéreo (COA) y el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CCFFAA), por lo que se requiere de exclusividad, seguridad y acceso restringido al público.
- d) Afectaría la tranquilidad y seguridad de los ciudadanos de San Borja y Chorrillos, así mismo constituye contaminación sonora para los pantanos de villa y las reservas de la zona<sup>3</sup>, por ser apostadero de aves migratorias, procedentes de la Región Neártica Austral y de los Andes Peruanos.

**En consecuencia, por las consideraciones expuestas, la Comisión considera que el proyecto de ley no es amparable, por lo que no se debe aprobar en este extremo.**

---

<sup>2</sup> Constitución Política del Perú

**Artículo 62.** *La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley.*

*Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente.*

<sup>3</sup> Categorizada como zona reservada mediante Resolución Ministerial N° 00144-89-AG/DGFF. Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 055-2006-AG se le categorizó como refugio de vida silvestre.

### **c) La declaración de necesidad de la construcción del aeródromo de Grocio Prado**

Sobre este extremo es menester señalar que, en el año 2009, mediante Resolución Ministerial N° 119-2009-MTC/2, el Poder Ejecutivo declaró de interés nacional el proyecto de construcción de un aeródromo de uso público, así como de las instalaciones necesarias para el desarrollo de actividades formativas de la aviación civil, en el distrito de Grocio Prado, provincia de Chincha, departamento de Ica.

Esta Resolución Ministerial del MTC establecía que el proyecto de aeródromo comprende un terreno de 11'766,758.34 metros cuadrados, el cual se encuentra ubicado a la altura de los kilómetros 181 y 183 de la carretera Panamericana Sur.

Por esta razón la propuesta de construir y finalizar el aeródromo de Grocio Prado responde a una necesidad que ha sido reconocida previamente, con el debido sustento técnico y que, dado que la problemática de la aviación comercial en nuestro país persiste, se mantiene vigente. Sin embargo, debemos señalar que existe una controversia judicial relativa al patrimonio fideicometido que el Estado peruano constituyó para efectos de la construcción del aeródromo de Grocio Prado. Por ello, las acciones que el Estado pueda realizar para la construcción y finalización del aeródromo de Grocio Prado, deberán respetar cualquier contrato celebrado anteriormente y que se encuentre vigente, así como toda controversia legal y judicial existente.

Por las consideraciones expuestas la Comisión considera viable este extremo del proyecto de ley que propone que se declare de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado. Ergo, debemos elaborar una propuesta legal sustitutoria.

## **IV.2 Propuesta con Texto Sustitutorio**

La Comisión recomienda que en el extremo de la fórmula legal referido a la autorización del uso del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas debe ser retirado por no ser viable a tenor de las consideraciones expuestas; en cuanto al extremo declarativo del aeródromo de Grocio Prado en la Provincia de Chincha, siendo una norma declarativa la comisión la considera viable; por lo que se proponer un texto sustitutorio que de conformidad con el manual de técnica legislativa deberá contener: la reestructuración del nombre de la norma, proponemos como título sustitutorio: “Ley que declara de interés y necesidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado en la Provincia de Chincha, Departamento de Ica” y la redacción de un artículo único.

## **V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer, en términos cuantitativos, los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas

variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios de la misma.

La propuesta contenida en el proyecto de ley respecto de la declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción y finalización del aeródromo de Grocio Prado, no representa un incremento de gasto al erario nacional en la medida que se trata de un proyecto de carácter declarativo que tiene como propósito que el Poder Ejecutivo pueda reconocer la prioridad, adoptar las medidas y planificar la forma de financiamiento para la construcción y finalización del referido aeródromo.

## VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, propone la **APROBACIÓN** con **TEXTO SUSTITUTORIO** del dictamen recaído en el Proyecto de **Ley 1557/2016-CR, “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL AERÓDROMO DE GROCIO PRADO EN LA PROVINCIA DE CHINCHA, DEPARTAMENTO DE ICA”**.

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

### **LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL AERÓDROMO DE GROCIO PRADO EN LA PROVINCIA DE CHINCHA, DEPARTAMENTO DE ICA**

#### **Artículo 1. Declaración de Necesidad y Utilidad Pública**

Declárese de necesidad y utilidad pública la construcción y finalización del aeródromo de Grocio Prado en la Provincia de Chincha, Departamento de Ica.

**Dese cuenta**  
**Sala de sesiones**

**Lima, abril de 2019.**