

INFORME CONJUNTO N° 00091-2024-IC-OSITRAN

Para : **VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**
Presidenta del Consejo Directivo

CC : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto agrario "Carlos Apoalaya" (AACA) en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo, en el departamento de Junín”.

Referencia : Oficio N° 1654-2023-2024/CTC-CR recibido el 31/05/2024

Fecha : 20 de junio de 2024.

I. OBJETIVO:

1. Emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto agrario "Carlos Apoalaya" (AACA) en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo, en el departamento de Junín” (en adelante, Proyecto de Ley), remitido por el presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República del Perú (en adelante, CRP).

II. ANTECEDENTES:

2. Mediante el Oficio N° 1654-2023-2024/CTC-CR recibido el 31 de mayo de 2024, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del CRP solicitó a la Presidencia Ejecutiva emitir la opinión institucional de este Organismo Regulador respecto del Proyecto de Ley.

III. ANÁLISIS:

III.1. Sobre el Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos

3. El Proyecto de Ley plantea lo siguiente:

“Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional.

Se declara de necesidad pública e interés nacional la Construcción e Implementación del Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya" con las siglas (AACA) ubicado en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de Junín.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.

ÚNICA. Encargar al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Gobierno Regional de Junín para establecer los mecanismos técnicos necesarios para que disponga la ubicación geográfica para la construcción del Aeropuerto agrario "Carlos Apoalaya" - AACA en el departamento de Junín y demás estudios que correspondan.”

4. Nótese, que conforme a lo señalado, se advierte que el objetivo del presente Proyecto de Ley y su respectiva Exposición de Motivos, es la declaración de necesidad pública e interés nacional de la construcción e implementación de un nuevo aeropuerto comercial a ubicarse en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de

Junín, a efectos de apoyar la integración nacional e internacional a través del desarrollo de infraestructura de transporte, en concordancia con el proceso de descentralización del país y de globalización del Estado.

5. De acuerdo con lo señalado en el Proyecto de Ley y su respectiva Exposición de Motivos, esta iniciativa legislativa constituye una propuesta de carácter declarativo, la cual expone la problemática que motiva su formulación, referida a las características inadecuadas para el transporte masivo de pasajeros del Aeropuerto de Jauja, ubicado también en el departamento de Junín, así como a la situación vial de la provincia de Huancayo, la cual actualmente se encuentra saturada y congestionada debido al tráfico vehicular, circunstancia que ha dado lugar a una mayor incidencia de accidentes de tránsito.
6. Asimismo, el Proyecto de Ley materia de análisis precisa que es necesario, a fin de superar las deficiencias y los bajos índices de turismo en el departamento de Junín, y a su vez, lograr la integración de los departamentos de Lima, Huancavelica y Junín, a efectos de contribuir con el intercambio comercial y el desarrollo turístico de la sierra central del país.

III.2. Sobre el ámbito de competencia del Ositrán

7. La Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión en los Servicios Públicos, estableció los lineamientos y normas de aplicación general para todos los organismos reguladores, encontrándose incluido dentro de sus alcances el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán), conforme a lo dispuesto en su artículo 1¹. Asimismo, de acuerdo con el artículo 3²

¹ Ley N° 27332:

“Artículo 1.- Ámbito de aplicación y denominación

La presente Ley es de aplicación a los siguientes Organismos a los que en adelante y para efectos de la presente Ley se denominará Organismos Reguladores:

- a) Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL);
- b) Organismo Supervisor de la Inversión en Energía (OSINERMIN);
- c) Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN); y
- d) Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento (SUNASS).”

² Ley N° 27332:

“Artículo 3.- Funciones

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

- a) *Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas;*
- b) *Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;*
- c) *Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;*
Comprende, a su vez, la facultad de tipificar las infracciones por incumplimiento de obligaciones establecidas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los contratos de concesión, bajo su ámbito, así como por el incumplimiento de las disposiciones reguladoras y normativas dictadas por ellos mismos. Asimismo, aprobarán su propia Escala de Sanciones dentro de los límites máximos establecidos mediante decreto supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro del Sector a que pertenece el Organismo Regulador.
- d) *Función fiscalizadora y sancionadora: comprende la facultad de imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia por el incumplimiento de obligaciones derivadas de normas legales o técnicas, así como las obligaciones contraídas por los concesionarios en los respectivos contratos de concesión;*
- e) *Función de solución de controversias: comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia, entre éstas y sus usuarios o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos, reconociendo o desestimando los derechos invocados; y,*

de la referida Ley, los Organismos Reguladores ejercen dentro de sus ámbitos de competencia las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, así como la función de solución de controversias y reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.

8. Por otro lado, la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley N° 26917), creó al Ositrán como un organismo público descentralizado con personería jurídica de Derecho Público Interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, cuya misión conforme al artículo 3³ de la referida Ley es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.
9. De igual modo, el artículo 5 de la citada Ley N° 26917, establece que el Ositrán tiene como objetivos: **(a) velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte;** (b) velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que Ositrán fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión; (c) resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras, de acuerdo con lo establecido en su Reglamento, y (d) fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras.
10. Asimismo, con relación al ámbito de competencia del Ositrán, este se encuentra definido tanto en el artículo 4 de la Ley N° 26917, que precisa que: **“OSITRAN, ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público”**; como en el artículo 4 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y su modificatoria⁴ (en adelante, REGO), que indica lo siguiente:

“Artículo 4.- Ámbito de competencia del OSITRAN

El OSITRAN es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes.

f) Función de solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.

3.2 Estas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos.”

³ Ley N° 26917:

“Artículo 3.- Misión de OSITRAN

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

3.2. Para este efecto, entiéndase como:

- a) Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y,
- b) Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.”

⁴ Artículo modificado mediante el Decreto Supremo N° 114-2013-PCM.

Asimismo, el OSITRAN es competente para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de las actividades que involucran la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, exceptuando la regulación tarifaria, según la Ley N° 29754.

De manera excepcional, el OSITRAN ejerce sus funciones sobre aquellas actividades o servicios que, por ser de titularidad o ser brindados por Entidades Prestadoras o por empresas vinculadas económicamente a éstas, puedan afectar el adecuado funcionamiento de los mercados de explotación de Infraestructura. Corresponde al Consejo Directivo, mediante resolución motivada, determinar la inclusión de todo o parte de tales actividades o servicios, al ámbito de competencia del OSITRAN, la cual no implica necesariamente la existencia de regulación sobre dicha actividad o servicio.

Se encuentra fuera del ámbito de competencia del OSITRAN, lo siguiente:

- i. La fijación de las tarifas del transporte público o de otros medios de transporte de carga o de pasajeros.
- ii. La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso exclusivamente privado.
- iii. La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura vial urbana y aquella de competencia municipal, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754".

(Énfasis y subrayado agregados.)

11. En adición, el literal m) del artículo 1 del REGO define el término "Infraestructura", según lo siguiente:

"m) **INFRAESTRUCTURA:** Sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los usuarios y por los cuales se cobre una prestación.

La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.

Se encuentran excluidas del concepto de infraestructura para efectos de la presente norma:

- i. La infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales, en tanto dicha utilización corresponda a la ejecución de actividades de defensa nacional y orden interno y no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica.
- ii. La infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754.
- iii. La infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica. En consecuencia, no es infraestructura portuaria de uso privado, aquella a que se refiere el artículo 20 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC."

(Énfasis y subrayado agregados.)

12. De conformidad con el marco normativo expuesto, se advierte que el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca

infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión suscritos en el marco de la normativa vigente, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por las Leyes antes mencionadas.

13. En tal sentido, y en concordancia con el marco legal citado, se advierte que el Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR **no se encuentra dentro del ámbito de competencia de este Organismo Regulador**, al encontrarse referido a declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción e implementación de un nuevo aeropuerto que estaría ubicado en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de Junín, razón por la cual, no corresponde emitir opinión al respecto.
14. En ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del REGO⁵, corresponde señalar que el Ositrán supervisa -entre otros aspectos- el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión. Así, en atención a lo señalado en el Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos respecto a declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción e Implementación del Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya" ubicado en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de Junín, resulta pertinente analizar lo establecido en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú⁶, respecto de las disposiciones contractuales siguientes:

“CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

CLÁUSULA 2

OBJETO, OTORGAMIENTO Y AMBITO DE LA CONCESION

(...)

2.5. “Garantía del Estado. (...)

*Asimismo 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 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.”*

⁵ REGO:

“Artículo 21.- Función Supervisora

*El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios. Asimismo, el OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o Resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas.
(...).”*

⁶ Cabe indicar que se ha tomado en consideración a los citados contratos de concesión debido a la proximidad que tendría el Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya" ubicado en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de Junín con las áreas de concesión del Aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera ubicado en Pisco y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ubicado en el Callao, Lima, los cuales son operados por las Sociedades Concesionarias Aeropuertos del Perú S.A. y Lima Airport Partners S.R.L., en el marco de los contratos de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, respectivamente. Nótese que, si bien el Aeropuerto Coronel FAP Alfredo Mendivil Duarte ubicado en Ayacucho también se encontraría próximo al Aeropuerto de Agrario "Carlos Apoalaya", este es operado bajo el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, el cual no contempla la referida garantía a favor del Concesionario. Finalmente, respecto del Aeropuerto "Francisco Carlé" ubicado en Jauja, cabe indicar que este al encontrarse bajo la administración de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., no se encuentra sujeto a un contrato de concesión que establezca las garantías antes expuestas.

**“CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE
PROVINCIA DEL PERÚ
CLÁUSULA DÉCIMA
GARANTÍAS**

10.1 Garantía del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO

(...)

10.1.4 El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que **no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial dentro de un radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor de cada Aeropuerto**, siempre y cuando el número de operaciones semestrales en el Aeropuerto no haya superado el 50% de la capacidad operativa de su pista de aterrizaje. Será potestad del OSITRAN determinar a quién corresponderá llevar a cabo la medición para estos propósitos.”

(Énfasis y subrayado agregados.)

15. En ese sentido, a partir de lo antes expuestos se desprenden las siguientes premisas:

- Respecto del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se advierte que el Concedente se obligó 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 hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1.**
- A su vez, respecto del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, se observa que el Concedente garantizó a Aeropuertos del Perú S.A., **que no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial dentro de un radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor de cada Aeropuerto**, siempre y cuando el número de operaciones semestrales en el Aeropuerto no haya superado el 50% de la capacidad operativa de su pista de aterrizaje.

16. Así, se recomienda tomar en consideración **las garantías otorgadas por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente.**

IV. CONCLUSIONES:

17. En virtud de lo expuesto en el presente Informe podemos arribar a las siguientes conclusiones:

- (i) De acuerdo con el marco normativo antes vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
- (ii) El Proyecto de Ley N° 7907/2023-CR no se encuentra dentro del ámbito de competencia del Ositrán, al encontrarse referido a declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción e implementación de un nuevo aeropuerto

comercial, el cual será denominado Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya", a ubicarse en el distrito de Huasicancha, provincia de Huancayo y departamento de Junín, razón por la cual, no corresponde emitir opinión al respecto.

- (iii) Sin perjuicio de las competencias del Ositrán, se recomienda tomar en consideración las garantías otorgadas por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente., a fin de que la futura ubicación del Aeropuerto Agrario "Carlos Apoalaya" no contravenga lo establecido en dichos contratos.

V. RECOMENDACIÓN:

18. Se recomienda remitir el presente Informe al presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, para los fines pertinentes.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídicos
Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
TITO JIMÉNEZ CERRÓN
Jefe de Asuntos Jurídicos Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
LUIS PAREDES RAMIREZ
Supervisor de Operaciones II (e)
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
PAUL TAMAYO PEREYRA
Abogado Senior
Jefatura de Asuntos Jurídico Regulatorios y
Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
OSCAR OCHOA OCHOA
Especialista Legal
Jefatura Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
**MARÍA DE LOS ÁNGELES FUSTAMANTE
GUTIÉRREZ**
Asistente Legal
Jefatura de Asuntos Jurídicos Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Se adjunta lo siguiente:
— Proyecto de Oficio de Presidencia del Consejo Directivo.

NT 2024076661