

**TEXTO SUSTITUTORIO AL PROYECTO DE LEY 6153/2020-CR APROBADO POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES QUE CREA ALPERU LA LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO DEL PERU**

**Señor Presidente:**

Ha sido aprobado, con fecha 3 de Febrero del 2021, el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el artículo 67° del Reglamento del Congreso de la República el Proyecto de Ley **6153/2020-CR**, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista **LUIS CARLOS SIMEON HURTADO**, por el que se propone crear la Línea Aérea de Bandera de Bajo costo del Perú<sup>1</sup>.

**I. SITUACIÓN PROCESAL**

**a) Antecedentes**

El Proyecto de Ley **6153/2020-CR**, ingresó al Área de Trámite Documentario el 07 de setiembre de 2020.

Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como comisión principal y a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como segunda comisión el 11 de setiembre de 2020.

Fue aprobado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 03 de Febrero del 2021, aprobó el Dictamen de creación de ALPERU que hoy es objeto de un Texto Sustitutorio ante el Pleno del Congreso de la siguiente forma:

**b) Opiniones e información solicitadas**

Se ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones Oficio 0507-2020-CTC/CR, del 11 de setiembre de 2020.
2. Ministerio de Economía y Finanzas, mediante Oficio 508-2020-CTC/CR, del 11 de setiembre de 2020.
3. Asociación Nacional de Gobiernos Regionales, mediante Oficio 509-2020-CTC/CR, del 11 de setiembre de 2020.

---

<sup>1</sup> La línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú **ALPERU** es la Asociación Público Privado APP elegida por el Estado Peruano y manejada por el sector privado para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga en rutas nacionales e internacionales con tarifas aéreas de bajo costo y ejercer preferentemente los derechos de tráfico internacional del Perú de conformidad al artículo 1 inciso b) de este Proyecto de Ley, cumpliendo tres objetivos 1) *ofrecer a los pasajeros nacionales e internacionales con tarifas aéreas de bajo costo y a los productores y exportadores, capacidad de bodega disponible con tarifas de bajo costo* 2) *interconectar en el territorio nacional en rutas principales y secundarias, servir rutas internacionales y* 3) *invertir en el Perú en aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana.*

4. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, Oficio 510-2020-CTC/CR. Del 11 de setiembre de 2020.
5. Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, mediante Oficio 511-2020-CTC/CR.

## II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

**2.1.** El objeto de la presente Ley es la creación como Asociación Público hasta el 20% y privada 80%<sup>2</sup> de capital de la Línea Aérea de Bandera del Perú de bajo costo "**ALPERU**", para la prestación de servicios de transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros y carga, de conformidad a los instrumentos internacionales de aviación que obligan al Perú, a la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley 27261 y su Reglamento, anexos técnicos, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las demás normas complementarias y conexas.

**2.2.** Como antecedente, en el derecho comparado y según fuente [https://es.wikipedia.org/wiki/Compa%C3%B1%C3%ADa\\_de\\_bandera](https://es.wikipedia.org/wiki/Compa%C3%B1%C3%ADa_de_bandera), existen 150 países del mundo que siguen la doctrina de derecho aéreo que reconoce la importancia en la geopolítica y desarrollo de un país al tener una línea aérea de bandera<sup>3</sup> y tienen o han tenido Líneas Aéreas de Bandera con capital estatal, privado o público-privado entre los que cabe destacar: Alemania con Lufthansa con el 21% de capital estatal, Austria con Austrian Airlines propiedad de Lufthansa, Australia con Qantas propiedad privada, Francia que tiene a Air France con 18% de capital estatal, India con Air India de propiedad estatal, Islas Cayman con Cayman Airways propiedad estatal 100%, Jamaica con Caribbean Airlines con un capital estatal en minoría del 16%, Portugal con TAP Air Portugal con una mayoría del 50% de capital estatal, República del Congo con Congo Airways de propiedad estatal, Sudáfrica con South African Airways propiedad estatal, República de China tiene como Línea Aérea de Bandera a China Airlines con capital estatal, Bélgica con Brussels Airlines, inicialmente fue de propiedad estatal y luego fue adquirida por Lufthansa, Bielorrusia con Belavia propiedad estatal, Birmania con Myanmar National Airlines propiedad

<sup>2</sup> Los inversionistas privados-peruanos tendrán preferencia para adquirir las acciones del sector privado y hasta el 15% de las acciones del Estado.

<sup>3</sup> La doctrina jurídica de derecho aéreo, desarrollada en el Instituto Peruano de Derecho Aéreo IPDA y cuya fuente lo encontramos en el Libro Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo considera que la Línea Aérea de Bandera debe ser aquella organización designada por el Estado para instrumentar la política aérea nacional o internacional de un país, ver pág. 15 asiento 87 del Libro Línea Aérea de Bandera de bajo costo [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#).

estatal, Bolivia con Boliviana de Aviación Boa propiedad estatal, Botsuana con Air Botswana propiedad estatal, Brunéi con Royal Brunei Airlines propiedad estatal, Colombia con Avianca propiedad privada, Chile Latam propiedad privada y Argentina aerolíneas Argentinas propiedad estatal, España con Iberia propiedad estatal, Hong Kong con Cathay Pacific minoría 29.99% a través de Air China Limited que es en su mayoría propiedad estatal, Indonesia con Garuda Indonesia mayoría de capital estatal, México con Aeroméxico capital privado, Rusia con Aeroflot con mayoría de capital estatal 51%, entre otras.

### III. MARCO NORMATIVO

- 3.1 Constitución Política del Perú.
- 3.2 Reglamento del Congreso de la República.
- 3.3 Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú
- 3.4 Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 3.5 Ley 27783 Ley de Bases de la Descentralización
- 3.6 Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- 3.7 Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 3.8 Acuerdos Aéreos Bilaterales de Aviación Civil firmados por el Perú.<sup>4</sup>
- 3.9 Tratados Multilaterales de Aviación Civil ratificados por el Perú.<sup>5</sup>
- 3.10 Actas o Memorandas de Entendimiento entre Autoridades de Aeronáutica Civil ratificadas por los Ministros de Transportes del Perú, de conformidad al Art. 82 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú<sup>6</sup>.
- 3.11 Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- 3.12 Decreto Legislativo 1252, Ley de Inversión INVIERTEPE.
- 3.13 Ley 29792 Ley Orgánica de Municipalidades.
- 3.14 Decreto Legislativo 1362, Régimen de Asociación Público-Privadas (APP)

<sup>4</sup> Ver: "Libro Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo I págs. 64-68, Julián Palacin Fernández, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), Empresa Editora Piedul SRL., Lima 1991.

<sup>5</sup> Ver: "Libro Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo I págs. 68-70, Julián Palacin Fernández, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), Empresa Editora Piedul SRL., Lima 1991.

<sup>6</sup> El Art. 82 de la Ley 27261 que faculta al Director General de Aeronáutica Civil del Perú a realizar actas o memorandas de entendimiento, es un instrumento preparatorio y provisional para seguir la ruta jurídica del Art. 56 y 57 de la Constitución para perfeccionarse y convertirse en un tratado si versa sobre los temas previstos en el Art. 56, o convenio aéreo si versa sobre las competencias del Presidente de la República en el artículo 57. En ningún caso le permiten al Ministerio de Transportes hacer una interpretación indebida del Art. 82 de la Ley de Aeronáutica Civil referido, pretendiendo atribuirse las facultades del Congreso Art. 56, o del Presidente de la República del Art. 57 (ver el Informe Jurídico EJP-2016 de fecha 22 de agosto del 2016 de Julian Palacin Fernández, ex Asesor del Ministro de Relaciones Exteriores, al señor Néstor Popolicio Bardales Viceministro de Relaciones Exteriores de 16 de agosto de 2016 y Carta de Sindicato de Pilotos de Avianca Perú E-272386-2019 a la Ministra de Transportes y Comunicaciones de fecha 3 de Setiembre del 2019. Ver <https://es.scribd.com/document/424319879/Carta-del-Sindicato-SIPTRA-Avianca-Peru-a-La-Ministra-de-Transportes-Maria-Jara-Risco>

#### IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

##### a) Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma.

Según el artículo 29 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, las Asociaciones Público-Privadas (APP), en el Perú se constituyen como una de las modalidades de participación de la Inversión privada en la que se distribuyen de manera adecuada los riesgos del Proyecto y se destinan recursos preferentemente del sector privado, para la implementación de proyectos en los que se garanticen niveles de servicios de transporte aéreo regular y no regular, nacional e internacional óptimos para los usuarios.

Esta modalidad se implementa mediante contratos de largo plazo, en los que la titularidad de las inversiones desarrolladas pueden mantenerse, revertirse o ser transferidas al Estado según la naturaleza de alcances del Proyecto y a lo dispuesto en el respectivo contrato.

Estas modalidades pueden ser de concesión, operación y mantenimiento, gestión así como cualquier otra modalidad contractual permitida por la Ley como plantea la actual propuesta; en este caso, una Sociedad Anónima (S.A.)

De acuerdo a lo señalado se trata de una Asociación Público Privadas que no colisiona con el Art. 60 de la Constitución en razón a que el Estado<sup>7</sup> reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta con la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Solo autorizado por Ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial directa o indirecta por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional<sup>8</sup>. **En consecuencia, no se trata de una empresa estatal, es una Asociación Público Privada sin inversión económica y/o gasto público por parte del Estado y que como APP comprende bajo su ámbito servicios públicos de transporte aéreo.** El Estado participa con el 20% de las acciones garantizando los derechos previstos en esta Ley, es decir la actividad aerocomercial **la realizará propiamente la APP "ALPERU" que es una empresa de Aviación que tiene mayoría de capital privado (80%) y que operará aerocomercialmente en las rutas nacionales e internacionales del**

<sup>7</sup> La tesis de los defensores de las megaempresas de aviación que dominan el mercado, sostienen que las líneas Aéreas de bandera solo deben ser estatales, deben recibir subsidios y deben ser deficitarios, entonces les extienden partidas de defunción jurídica, porque además sostienen que la Soberanía Aérea no existe por el liberalismo aeronáutico sin entender que hay países como Francia que tiene Air France y Alemania con Lufthansa con capital mayoritario privado y minoritario estatal, **es decir, este Proyecto de Ley recoge la experiencia positiva de aquellos países del mundo que tienen líneas aéreas de bandera con capital privado mayoritario y minoritario estatal. En definitiva, se trata de una APP regida por el D.L. 1362**

<sup>8</sup> El capital social-privado de la empresa ALPERU como APP podrá tener inicialmente hasta el 80% de capital privado, para promover su creación y desarrollo los primeros años tendrá 20% de capital del Estado que se otorga como garantía de los Derechos previstos en esta Ley. En consecuencia, el Estado promueve la creación de su Línea Aérea de Bandera para que el sector privado realice la actividad aerocomercial. El Estado participa con la garantía de las rutas nacionales e internacionales, lo que nos lleva a afirmar que el Estado no realizará propiamente una actividad subsidiaria porque el servicio de transporte aéreo lo prestará ALPERU que será una empresa manejada por el sector privado y que no tendrá inversión pública alguna.

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea “ALPERU” la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

***Perú con la garantía para sus inversionistas privados de acuerdo a lo establecido por esta Ley<sup>9</sup>.***

En el ámbito del desarrollo aerocomercial del mercado peruano de transporte aéreo de pasajeros y carga en la última década, ha existido una posición de dominio aéreo en la utilización y uso del espacio aéreo peruano por las líneas aéreas de bandera de otros países, impidiendo el desarrollo de las empresas de aviación netamente peruanas<sup>10</sup>; es por ello, que se requiere que de acuerdo al marco normativo se genere más competencia a través de la creación de esta Ley de la Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú “ALPERU” que permitirá se aplique el principio de igualdad de oportunidades con múltiple designación para acceder a las rutas internacionales del Perú y en las rutas nacionales, para la interconexión tan necesaria de los pueblos y regiones del Perú<sup>11</sup>, con tarifas aéreas Low Cost.

En materia de servicios de transporte aéreo nacional<sup>12</sup>, se debe destacar por ejemplo que en muchas circunstancias los usuarios peruanos que viajen de un día para otro han tenido que pagar tarifas aéreas exorbitantes en rutas nacionales, inclusive mayores a las que pagan en los vuelos internacionales, lo que justifica que el Estado promoviendo una mayor competencia, especialmente a favor de los sectores más necesitados de la población, impulse a través de una APP, de conformidad al D.L. 1362, un mercado aéreo más abierto que incorpore el fenómeno económico del bajo costo aplicado a la Aviación Civil.

***El Estado asociándose a la iniciativa e inversión privada por razones de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional<sup>13</sup>, decide tener una Línea Aérea de Bandera (Low-Cost) de bajo costo, manejada por el sector privado y que responda a los grandes objetivos nacionales, y dentro del***

<sup>9</sup> El Perú al 2023 será un mercado de aproximadamente 9 mil millones de dólares en venta de billetes de pasajes aéreos nacionales e internacionales y capacidad de bodega de carga por año; en consecuencia, con la preferencia de los derechos de tráfico ALPERU en su proyección a partir del 5to año de operaciones aéreas, podría tener el 30% del mercado y facturar más de 3 mil millones de dólares anuales, dándole trabajo directo a mil familias peruanas.

<sup>10</sup> Los derechos de tráfico comercial a nivel internacional, es decir las rutas del Perú en los últimos 12 años tuvieron un cuasi monopolio preferente a través de LATAM del Grupo LAN y AVIANCA PERU – AVIANCA que adquirió TACA PERU, no existieron rutas internacionales disponibles para las demás empresas de aviación 100% peruanas, e inclusive el otorgamiento de quintas libertades a las empresas propietarias de estas subsidiarias, le restaron trabajo en 3ras y 4tas libertades y facturación a las empresas peruanas. <https://www.youtube.com/watch?v=C5RpiHPoRmA>

<sup>11</sup> ALPERU será una empresa con capitales privados al 80% y se precisa que será manejada mayoritariamente por el sector privado, quien con la garantía de esta Ley invertirá teniendo la seguridad jurídica de la preferencia de las rutas internacionales y todas las rutas nacionales que solicite.

<sup>12</sup> El principio de Soberanía aérea del Perú respalda el derecho a tener una Línea Aérea de Bandera, que preste servicios de transporte aéreo nacional e internacional, de acuerdo a los principios, objetivos y normas de esta Ley.

<sup>13</sup> Es de interés público que el fenómeno Low-Cost en la aviación civil internacional que se ha extendido en todo el mundo pueda desarrollarse bajo la política de libre mercado en el Perú y llegar de esta forma a sectores de la población de bajos ingresos, que hoy tienen como única posibilidad de transportarse en el servicio de transporte terrestre y la conveniencia nacional se da en la necesidad de que una Línea Aérea de Bandera invierta en el Perú y opere con aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana y con tripulaciones peruanas.

### ***régimen lícito de las Asociaciones Público Privadas normadas por el D.L. 1362.***<sup>14</sup>

De acuerdo a lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuestas de creación ni aumento del gasto público<sup>15</sup>, se trata de una Asociación Público Privadas (APP), normada por el D.L. 1362 con mayoría de capital privado que es el sector al que se le reparte el mayor riesgo por estar mejor capacitado para administrarlo, por lo que la iniciativa legislativa, materia de estudio cumple con las normas vigentes al no contener ni inversión pública, ni gasto público alguno ya que cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas de que el Congreso de la República no tiene iniciativa de gasto público y en consecuencia esta Ley no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana<sup>16</sup>.

#### **b) Opiniones recibidas**

- **Presidente del Consejo de Ministros (PCM)**, con Oficio 455-2020PCM-SG, de fecha 16/09/2020. El Secretario General de la Presidencia del Consejo de Ministros indica que no le corresponde opinar sobre el presente proyecto de Ley.
- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, con Oficio 1575-2020-MTC/04, de fecha 29/10/2020, adjunta el Informe 1900-2020-MTC/08, por el cual señala observaciones al Proyecto de Ley.
- Además, se ha tenido exposición, por parte de los expertos en el tema, Abogado **Julian Palacin Fernández**, (Ver [https://es.wikipedia.org/wiki/Julian\\_Palacin\\_Fernandez](https://es.wikipedia.org/wiki/Julian_Palacin_Fernandez)). Presidente del Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA) y del Abogado **Luis Núñez Vidal**, Director de Certificaciones y autorizaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la décimo octava sesión ordinaria virtual celebrada el 29 de setiembre de 2020.

<sup>14</sup> Ver: "Julian Palacin: Proyecto de Ley de Línea Aérea de Bandera cumple con el principio de subsidiariedad constitucional" <https://aeronoticias.com.pe/noticiero/julian-palacin-proyecto-de-ley-de-linea-aerea-de-bandera-cumple-con-el-principio-de-subsidiariedad-constitucional/>. ALPERU no será una empresa estatal, será una APP normadas por el D.L. 1362 que dinamizará y sostendrá el crecimiento económico entre el 2024 al 2030 con tarifas aéreas de bajo costo que permitan a los usuarios del Transporte Terrestre con una tarifa aérea similar transportarse en la Línea Aérea de Bandera del Perú en rutas nacionales y posteriormente en rutas internacionales.

<sup>15</sup> Esta iniciativa legislativa no genera gasto público para el Estado ya que el 20% en acciones, que tendrá el Estado es la contraprestación por los derechos previstos en esta Ley y es el sector privado quien invertirá en ALPERU, y utilizará aeronaves, partes piezas y repuestos y en general desarrollará con inversión privada el Proyecto de la Línea Aérea del Perú.

<sup>16</sup> Esta iniciativa es una APP regida por el D.L. 1362 en donde el reparto de las contingencias se realiza bajo el principio de asignar el mayor riesgo al sector privado internacional y/o nacional que está más capacitado para administrarlo. En consecuencia, no generará gasto público y el aporte del Estado del 20% del capital social será la contraprestación por los derechos previstos en esta ley y es el sector privado quien invertirá en la Línea Aérea de Bandera del Perú, tendrá inicialmente el 80% del capital social.

De igual forma, se recibió la exposición del señor Ingeniero **Alfredo Gallegos Bustíos**, Perito Aeronáutico del Colegio de Ingenieros del Perú, en la Décimo novena sesión Ordinaria Virtual, celebrada el 6 de octubre de 2020.

### c) Análisis técnico

El análisis se fundamenta en la publicación del Libro Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del autor, el abogado Julián Palacin Fernández [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#), en donde se desarrolla el marco teórico en el mundo de las Aerolíneas de Bandera designadas por sus respectivos países. Se analiza y estudia el coeficiente de solvencia económica de LAN AIRLINES (Chile), **Ryanair, (Irlanda)**, Iberia (España) Lufthansa (Alemania), British Airways (Inglaterra)<sup>17</sup>, el plan estratégico de la Aerolínea de bandera de Bajo Costo del Perú, el diagnóstico del entorno, y las ventajas y desventajas de una Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo en el Perú, abordándose el análisis técnico con aeronaves Boeing 737-700 y/o con Airbus A-319, con costos preoperativos de la Línea Aérea, costo Ground School simulación, ingreso por segmentos (dólares americanos), con precisión de rutas, ingreso por vuelo/pasajeros, ingreso mensual/pasajeros, ingreso mensual/carga, itinerario operativo, cash flow primer año, cash flow segundo año, costo anual de entrenamiento de simulador, sueldos de personal administrativo, técnico y de tripulantes, costo Ground Support en base principal y secundarias por mes, implementación de la oficina principal y plan estratégico, e informe técnicos sobre número de aeronaves, hora de avión/ por mes, leasing por avión al mes, consumo combustible y galón por hora, etc. (pág. 198 a 258) libro que se anexa a este Dictamen<sup>18</sup>.

### d) Análisis costo - beneficio

La presente propuesta legislativa de crear una Asociación Pública Privada **APP** normada por el D.L. 1362 con capital mayoritario del 80% del sector privado y el 20% del capital que tendrá el Estado no requerirá inversión económica efectiva alguna, y la titularidad de este porcentaje del 20% en acciones será

<sup>17</sup> Ver páginas 21 a 26 sobre líneas aéreas con ventas netas, costos y utilidad neta al 2010, del Libro Línea Aérea de Bandera [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#) en donde en la pág. 24 se analizan a Ryanair de Irlanda que tuvo un coeficiente de solvencia del año 2000 al 2010 con un promedio de 46.86% por año.

<sup>18</sup> Ver Libro Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#) (pág. 198 a 258) y libro que se adjunta a este dictamen, y en donde se desarrolla el análisis de la capacidad técnica con boeing 737-700 y Airbus A319 con ingreso por segmentos en dólares americanos de rutas, ingreso por vuelo de pasajeros, ingreso mensual de pasajeros, ingreso mensual de carga, ingresos operativos, cash flow primer año en dólares americanos, cash flow segundo año en dólares americanos, 6 aeronaves que serían el número de aviones con que se iniciaría la operación 366.67 horas por avión por mes, leasing del avión por mes, consumo de combustible/galón por hora, precio aproximado por galón de combustible, numero de tripulaciones, numero de vuelo por mes por avión, ingresos charter, ingreso por hora break even, margen de utilidad, ingreso total, ingreso de pasajeros al mes, load factor por mes, ingreso por carga al mes, costos variables, combustible, reserva de mantenimiento, mantenimiento en línea, servicios aeroportuarios, ground support, comisión de ventas, catering por pax, transporte personal, sistemas de distribución por pax, etc., en el Airbus A319 Pág 229 del libro [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#) El libro es referencial como estudio base en donde se analiza operar con 6 aeronaves, inicialmente y el Proyecto final de ALPERU dentro de los 10 primeros años será operar con 35 aeronaves, 9 Turboprops y 26 aeronaves Airbus, Boeing, etc.

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea “ALPERU” la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

como contraprestación a los derechos previstos en esta Ley, no generando ni implicando ningún costo, gasto o desembolso alguno para el erario nacional<sup>19</sup>.

El mercado aerocomercial nacional crecerá en el ámbito nacional, **permitiendo que el sistema Low Cost (de bajo costo) antes del 2025, logre que más de 15 millones de ciudadanos peruanos que utilizan el transporte terrestre, por la misma o similar tarifa puedan, transportarse vía aérea en ALPERU la Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú.**<sup>20</sup> Es decir, el pasajero peruano, sustituirá en promedio 12 horas en transporte terrestre por 50 minutos aproximado de vuelo en una moderna aeronave Boeing 737-700 ú 800, Boeing 767 – versión carga, Boeing 787 dreamliner – 8-9 o el -10, o Airbus A319-320 ó A321 LR, A321 neo Extralargo alcance (A321 XRL), o un 330 o el A330 neo, Irkut (MC-200), Fokker 50 o Beechcraft 1900 o aeronaves similares, teniendo en cuenta las aeronaves que son más económicas en el consumo de combustible de aviación para hacer rentables las operaciones nacionales e internacionales con tarifas aéreas de bajo costo<sup>21</sup>.

#### e) Vinculación con la Agenda Legislativa y las políticas de Estado del acuerdo nacional

Esta iniciativa está vinculada con la Agenda Legislativa del Período Anual de Sesiones 2019-2020 y con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- 6° Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración<sup>22</sup>.
- 10° Reducción de la pobreza<sup>23</sup>
- 11° Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación<sup>24</sup>

<sup>19</sup> El sector privado tendrá preferencia en adquirir hasta el 15% de las acciones de participación del Estado.

<sup>20</sup> Ver Libro “Línea Aérea de Bandera de bajo costo”, Julián Palacin Fernández, editado por Aeronoticias, noviembre 2011 <https://es.scribd.com/doc/192155127/Linea-Aerea-de-Bandera>.

<sup>21</sup> El término bajo costo procede de la literatura inglesa y existen 3 acepciones que se relacionan en este contexto: **a)** el bajo precio low fare, **b)** el bajo costo o low cost y el **c)** sin adornos, no frills. Las aerolíneas de este tipo ofrecen vuelos a precios más bajos que las tradicionales. Para esto, ahorran significativamente en sus costos superficiales, eliminando servicios innecesarios sin afectar en nada la calidad y seguridad de las operaciones aéreas. Ver pág. 31 del Libro Línea Aérea de Bandera [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#). El Estado Peruano debe seguir una política aérea que elimine los sobrecostos y reduzca el alto impacto del precio de combustible de aviación. Ver pág. 347 del mismo libro, especialmente garantizará a ALPERU que pueda importar su combustible de aviación sin pagar el sobrecosto antieconómico que se paga en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por hasta 13 centavos de dólar por cada galón de combustible de aviación impuesto por el concesionario Lima Airport Partners LAP. Asimismo, el Estado dará facilidades para que el abastecimiento de combustible pueda hacerse sin estos sobrecostos antieconómicos desde el Aeropuerto Las Palmas de Surco y otros aeropuertos del país.

<sup>22</sup> El desarrollo de la integración de los pueblos y regiones olvidadas del Perú requiere de carreteras que muchas veces sufren los embates de la naturaleza (huaycos), es por ello que el transporte vía aérea de todo el Perú es una esperanza y un sueño de quienes sufren el aislamiento por falta de carreteras en el transporte aéreo; en consecuencia el Estado tiene la obligación de promover una Línea Aérea de Bandera de bajo costo con tarifas aéreas Low Cost manejada por el sector privado.

<sup>23</sup> El Estado no realiza inversión económica alguna, es decir, no hay gasto público para el erario nacional y el 20% de sus acciones se le otorga al Estado Peruano por la garantía de los derechos previstos en esta Ley.

<sup>24</sup> El mercado aerocomercial peruano así como otros países de la Región **fue sometido a un sistema aeropolítico que desnaturalizó el principio de cabotaje previsto en el artículo 7 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944, en donde las aeronaves que no tenían matrícula peruana ingresaban al territorio nacional en vuelos internacionales, operaban dentro del territorio peruano en cabotaje y volvían a salir, creando además preferencias para sus países de origen inclusive en ejercicio de quintas libertades para vuelos internacionales en perjuicio de los trabajadores aeronáuticos peruanos y de la industria aérea peruana, que no permitieron el desarrollo de la Aviación Civil**



Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

- 17° Afirmación de la economía social de desarrollo.
- 18° Búsqueda de la competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica<sup>25</sup>.
- 19° Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

## V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, los Congresistas firmantes, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del siguiente texto sustitutorio al **Proyecto de Ley 6153/2020-CR**, con lo siguiente:

### TEXTO SUSTITUTORIO

#### LEY QUE CREA LA LÍNEA AÉREA DE BANDERA DE BAJO COSTO DEL PERÚ

##### Artículo 1. Objeto de la ley

- a) El objeto de la presente ley es la creación de la Asociación Público Privada (**APP**) que crea la "**Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú (ALPERU)**", con personería jurídica para los efectos de prestar un servicio de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros y carga en el ámbito nacional e internacional, de conformidad a la Constitución Política del Perú, a los instrumentos internacionales de aviación vigentes que obligan al Perú, a la Ley 27261. **Ley de Aeronáutica Civil del Perú, al D.L. 1362 sobre Asociaciones Público-Privadas y su Reglamento, y al Reglamento de la Ley 27261 a los anexos técnicos, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás normas complementarias y conexas.**
- b) El Estado peruano mediante Contrato de estabilidad jurídica, garantiza a los derechos previstos en esta Ley a los inversionistas privados nacionales y extranjeros por hasta el 80% del capital social de **ALPERU**<sup>26</sup>.
- c) **El Estado peruano no desembolsará dinero público alguno en ALPERU S.A.; en consecuencia, no hay gasto para el erario público y como contraprestación a los derechos previstos en esta Ley, el Estado será titular del 20% del capital social de ALPERU que será la Línea Aérea de**

---

**Peruana.** Los Estados del mundo de acuerdo al principio de soberanía le dan preferencia en las rutas internacionales rentables a sus líneas aéreas de bandera y/o designadas. Con esta Ley se le garantiza a los inversionistas privados de **ALPERU** de hasta el 50% de los derechos de tráfico del Perú que son rutas internacionales rentables obligándolos a explotar aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana.

<sup>25</sup> La competitividad aerocomercial del Perú está limitada por las posiciones de dominio y los monopolios privados en concesiones aeroportuarias y en el alto impacto en el costo de combustible de aviación que esta afectado por los sobrecostos, es decir, las tasas de los concesionarios privados de aeropuertos que como política de Estado se tendrá que corregir para que el Perú recupere el Hub de pasajeros y Carga en este caso con la política aérea Low Costo que plantea esta Ley. Ver "Establecer mecanismos de apoyo, que reduzcan el alto impacto del precio del combustible". Libro [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#) . Pag. 347

<sup>26</sup> El sector privado nacional tendrá preferencia en adquirir el 15% del paquete accionario del 20% que tendrá el Estado.

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

**Bandera de bajo costo designada por el Perú<sup>27</sup>**, dentro de una política de libre mercado y le otorgará a través los derechos previstos en esta Ley para que en forma preferente tendrá todas las rutas nacionales que solicite y el mínimo progresivo de hasta el 50% de las rutas, frecuencias y derechos aerocomerciales internacionales del Perú, y hasta el 60% o más según corresponda, de las rutas internacionales del Perú en rutas no servidas o insuficientemente servidas<sup>28</sup>, para lo cual **ALPERU** desarrollará una política empresarial privada, con tarifas aéreas de bajo costo inicialmente a nivel nacional y luego internacional, que promuevan el crecimiento del mercado, el aumento de turismo receptivo y el desarrollo de nuestro comercio exterior<sup>29</sup>.

- d) El Estado Peruano a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones dotará en el proceso de constitución de las oficinas y gastos administrativos durante todo el periodo de constitución y hasta que inicie sus operaciones aerocomerciales, en beneficio del país.
- e) Asimismo, el Estado garantiza a través de la DGAC del Ministerio de Transportes a **ALPERU el reconocimiento y convalidación de los Certificados de Aeronavegabilidad<sup>30</sup>, los certificados de aptitud, licencias, el AOC, y los permisos de operaciones que serán otorgados en el plazo máximo de 30 días de presentado el expediente**, además del desarrollo de una infraestructura de aeródromos y aeropuertos con tarifas Low Cost y la implementación de mecanismos de apoyo que reduzcan los sobrecostos por el alto impacto del combustible de aviación en los aeropuertos<sup>31</sup>.
- f) Salvo lo previsto en el **inciso b)** antes citado, los derechos de tráfico aerocomercial del Perú se mantendrán hasta el vencimiento de los actuales permisos de operación vigentes, de conformidad al Art. 99 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que respondieron a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil y con la opinión de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil, mediante asignación directa, distribución proporcional o

<sup>27</sup> El Estado sin hacer desembolso del gasto público alguno, será titular del 20% de las acciones que se valoran como prestación a los derechos previstos en esta Ley.

<sup>28</sup> Que exigirá un dictamen previo de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil, aprobado por la DGAC.

<sup>29</sup> El Estado peruano desarrollará una geopolítica de aeropuertos Low Cost en el Sur, el Centro y el Norte del Perú, con la finalidad de desarrollar la infraestructura aeroportuaria con tarifas de navegación aérea y aeroportuaria que requiere el desarrollo de este fenómeno económico en el Perú. El Ministerio de Transportes a través de la Dirección de Concesiones negociará con los concesionarios y con CORPAC, adendas que permitan tarifas aeroportuarias y de servicios de navegación aérea Low Cost, a favor de la Low Cost ALPERU, Línea Aérea de Bandera del Perú.

<sup>30</sup> La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de conformidad al artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944, reconocerá y convalidará los certificados de aeronavegabilidad, certificado de aptitud y las licencias al Personal, presentadas por ALPERU para inicio de operaciones.

<sup>31</sup> El precio del combustible de aviación en el Perú ha sido tradicionalmente uno de los más elevados de la Región y los Concesionarios de aeropuertos han puesto sobrecostos en tasas del abastecimiento de combustible de aviación que afectan el principio de economicidad del servicio de transporte aéreo perjudicando a la industria en su conjunto. (Ver Libro [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#) . Pág. 347, se deben establecer mecanismos de apoyo que reduzcan el alto impacto del precio del combustible.

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

concurso público a favor de las líneas aéreas peruanas. Cuando la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes, otorgue el AOC, los permisos de operaciones, certifique las aeronaves, ALPERU **operará sin ninguna restricción en las rutas nacionales y se le otorgarán las Rutas internacionales que solicite y que serán operadas con las preferencias del inciso b)<sup>32</sup> y a solicitud de ALPERU los actuales operadores mantendrán las rutas internacionales cuando corresponda sin quintas libertades y en el porcentaje previsto en esta Ley<sup>33</sup>.**

- g) **ALPERU** negociará Convenios de colaboración interempresarial privado con las empresas de aviación del mundo, que permitan vía código compartido, Contrato de intercambio de aeronaves, Contratos de arrendamiento y otros acuerdos, cumpliendo con los fines de esta Ley y especialmente en la búsqueda de atender las zonas aisladas del país, no servidas o insuficientemente servidas por la oferta privada, para que a través de la inversión privada el mercado aerocomercial peruano, sea más competitivo y de preferencia con tarifas aéreas de bajo costo en beneficio de los pasajeros, del turismo y del comercio exterior<sup>34</sup>.

### **Artículo 2.- Denominación.**

La Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú tiene como denominación social **ALPERU S.A.** cuya identidad abreviada es **ALPERU**.

### **Artículo 3.- Régimen Legal de la Línea Aérea de Bandera del Perú**

**ALPERU S.A.** en adelante **ALPERU**, es una empresa pública-privada<sup>35</sup>-dentro del marco de la legislación que regula las Asociaciones Público privadas normadas por el D.L. 1362, como Sociedad Anónima en la que el Estado peruano tendrá la propiedad del 20% de las acciones<sup>36</sup> y el 80% será

<sup>32</sup> El Art. 7 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 suscrito y ratificado por el Perú y 191 naciones del mundo, establece el derecho de cabotaje a favor de los Estados contratantes y obliga a los Estados a no celebrar acuerdos, que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado. Ver Libro "La OACI y la CLAC en el desarrollo del Transporte Aéreo en la Región" pág. 530, Julián Palacin Fernández, Homenajea al Cincuentenario de la OACI, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), Lima 1994.

<sup>33</sup> El Perú a través de la DGAC del MTC ha firmado actas de entendimiento con Chile 2007-2011 y Colombia 2019 otorgando Quintas Libertades sin restricción que afectaban a las aerolíneas nacionales y a la creación de puestos de trabajo de personal aeronáutico peruano, ya que empresas designadas de esos países además de los derechos de tráfico de Chile y Colombia, operaban quintas libertades restándole mercado a sus subsidiarias nacionales **LAN Perú** y **AVIANCA Perú**, esta última en proceso de liquidación y con deudas laborales pendientes a trabajadores aeronáuticos peruanos.

<sup>34</sup> Ver Libro curso de Postgrado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo III, cap. XXII Cooperación Interempresarial en el Transporte Aéreo págs. 1761 a 1797, Julián Palacin Fernández, editado por Empresa Editora PIEDUL 1992 – Lima

<sup>35</sup> No existirá inversión pública del Estado en ALPERU y el Estado será titular del 20% de las acciones por los derechos garantizados en esta Ley.

<sup>36</sup> El Estado podrá capitalizar y/o invertir las utilidades de en acciones y podrá transferir hasta el 15% de sus acciones al sector privado.

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

inversión privada nacional<sup>37</sup> y/o extranjera, de conformidad a la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley 27261 y su Reglamento<sup>38</sup>.

Las actividades de **ALPERU** se rigen por las normas especiales contenidas en la presente ley, su Estatuto Social, el Decreto Legislativo del Régimen de Asociación Público Privadas – regulado por el D.L. 1362 y su Reglamento, en cuanto le sea aplicable y supletoriamente la Ley General de Sociedades y por la Ley 27261.

Las situaciones laborales de sus trabajadores se rigen por el Régimen de la Actividad privada.

Los ingresos, utilidades, donaciones y recursos de **ALPERU S.A.C.**, de cualquier naturaleza, son intangibles y deben ser usados exclusivamente para su objeto social de la prestación de servicios de transporte aéreo, seguro, eficiente y económico de preferencia con tarifas aéreas de bajo costo, en el servicio regular y no regular de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros y carga.

Los inversionistas peruanos podrán adquirir además hasta el 15% del 20% de las acciones del Estado, quien para las finalidades de las Asociaciones Público-Privadas (APP) mantendrá siempre el 5% del capital social.

Los inversionistas privados tendrán derecho a invertir o reinvertir sus utilidades anuales *y/o retirarlas*<sup>39</sup>, **de conformidad a lo acordado en la Junta General Ordinaria de Accionistas.**

#### **Artículo 4.- Finalidades de la ley**

La finalidad de *la presente ley es promover una Asociación Público Privada creando una línea área de bandera del Perú de bajo costo, en un mercado competitivo, sirviendo rutas nacionales que aseguren la conectividad aérea a pueblos y regiones dentro del territorio nacional y en rutas internacionales promoviendo el turismo interno receptivo y el comercio exterior.*

Promover la prestación de los servicios de transporte aéreo en un mercado aerocomercial abierto y de libre competencia, en donde se presten servicios de transporte aéreo seguros, eficientes y económicos de preferencia con tarifas aéreas de bajo costo, que faciliten la integración interna del Perú y la interconexión con los principales mercados económicos, financieros, culturales y políticos del mundo.

<sup>37</sup> Los inversionistas privados peruanos tendrán preferencia para adquirir hasta el 15% de las acciones del Estado y las acciones que decida transferir los titulares de las acciones del 80% del resto del capital social.

<sup>38</sup> La presente Ley modifica la Ley 27261 y su Reglamento y aumenta la posibilidad de participación del capital extranjero en empresas de aviación hasta el 80%.

<sup>39</sup> La filosofía de esta Ley es que las utilidades del Estado se reinviertan para tener más acciones y transferirlas al sector privado.

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

Promover la imagen del Perú en el mercado turístico nacional e internacional, ***para lo cual firmará convenios de colaboración interempresarial con las líneas aéreas y organismos oficiales y privados –gremios de turismo- de otros países para abrir el mercado peruano a todas las líneas aéreas internacionales y las Low Cost del mundo***, para que haya más competencia que permita aumentar el turismo interno, receptivo y comercio exterior.

Apoyar con la capacidad libre de las aeronaves de **ALPERU** con tarifas aéreas de bajo costo al Estado, a través de las Regiones para cubrir las necesidades regionales en emergencias sanitarias, médicas, de desastres naturales, conflictos sociales, conflicto exterior, transporte de medicinas, oxígeno, alimentos y otros, como línea aérea designada y reserva aérea nacional del Perú.

Garantizar la integración del territorio nacional mediante la prestación de servicios de transporte aéreo en rutas troncales y subsidiarias, para lo cual firmará alianzas estratégicas con líneas aéreas nacionales y/o internacionales que quieran asociarse al desarrollo del mercado aerocomercial y turístico peruano.

#### **Artículo 5.- Soberanía**

El Estado peruano ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta el límite de 200 (doscientas) millas, de conformidad con la Constitución Política del Perú; en consecuencia, los tratados aprobados por el Congreso de la República o celebrados por el Presidente de la República de conformidad al Art. 56<sup>o</sup> y 57<sup>o</sup> de la Constitución o las actas o memorandas provisionales entre autoridades de Aeronáutica Civil firmadas por la DGAC, de conformidad al Art. 82 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que para entrar en vigencia requieren de la ratificación del Ministro de Transportes y Comunicaciones ***y del cumplimiento de dichos artículos de la Constitución***<sup>40</sup>, deben intercambiar derechos aerocomerciales gobernados por el principio de la reciprocidad real y efectiva, con los países del mundo, de conformidad al Art. 98 de la Ley 27261<sup>41</sup>.

***A partir de la vigencia de esta Ley quedan sin efecto las Resoluciones Administrativas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que ratificaron las actas o memorandas de entendimiento firmadas entre las autoridades de Aeronáutica Civil del Perú con Chile del 22 de***

<sup>40</sup> El acto administrativo del Ministro de Transportes, previsto en el artículo 82 de la Ley 27261, requiere el cumplimiento del artículo 56 y 57 de la Constitución.

<sup>41</sup> El Ministerio de Transportes ha ratificado y los Directores Generales de Aeronáutica Civil han firmado actas o memorandas de entendimiento con Chile y Colombia en donde sin reciprocidad entregaron quintas libertades a Colombia y Chile que no tienen validez legal porque debieron seguir la ruta del artículo 57 de la Constitución y ser aprobados por el Presidente de la República, dando cuenta al Congreso. Ver Informe al Congreso <https://www.youtube.com/watch?v=Ug1n1AzuC9I>

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

**marzo del 2007 aprobada por Resolución Ministerial 147-2007-MTC 02 del 23 de Marzo del 2007 y del 7 de Abril del 2011 aprobada por Resolución Ministerial N° 412-2011-MTC/02 en donde por acto administrativo se otorgaron sin reciprocidad real y efectiva segmentos de quinta libertad a este país<sup>42</sup>, asimismo, queda sin efecto el acta o memoranda de entendimiento firmada por el Director General de Aeronáutica Civil del Perú del 17 de Julio de 2019 con Colombia en donde se le entregan quintas libertades a este país, sin reciprocidad real y efectiva<sup>43</sup>.**

### **Artículo 6.- Derechos Aerocomerciales**

**ALPERU** ejercerá de conformidad al **artículo 1 inciso b)**, la preferencia del **50% (Cincuenta por ciento)** de los derechos de tráfico aéreo del Perú a nivel internacional<sup>44</sup>, y podrá realizar convenios de colaboración interempresarial con líneas aéreas nacionales e internacionales, con la finalidad de abrir el mercado aerocomercial peruano y mejorar la conectividad aérea nacional y regional, para lograr una mayor competencia y sobre todo que el Perú tenga una presencia creciente en el mercado Low Cost aerocomercial a nivel mundial.

La designación de rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales nacionales e internacionales a favor de **ALPERU**, no significa un monopolio ni exclusividad y se ejecutará en reciprocidad real y efectiva.

### **Artículo 7.- Igualdad de tratamiento**

De acuerdo, a los principios constitucionales de libre competencia y de igualdad de trato empresarial, corresponde a **ALPERU** el mismo régimen tributario, de incentivos, garantías, seguridades y demás condiciones otorgadas a las demás empresas de aviación peruana con la precisión de la preferencia real y efectiva en el ejercicio de los derechos de tráfico aéreo

<sup>42</sup> Ver GRUPO DE TRABAJO "SEGUIMIENTO DE LOS CONVENIOS SOBRE MATERIA AÉREA SUSCRITOS POR EL PERÚ" INFORME FINAL – Congreso de la República - Periodo Anual de Sesiones 2013 - 2014 [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/comisiones/2013/com2013relext.nsf/pubweb/2A5A9A883784DB1105257C91006AC6FC/\\$FILE/AEREO.PDF](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/comisiones/2013/com2013relext.nsf/pubweb/2A5A9A883784DB1105257C91006AC6FC/$FILE/AEREO.PDF)

Ver: <https://www.youtube.com/watch?v=C5RpiHPoRmA>. El otorgamiento de segmentos de quinta libertad a países limítrofes es un tema de Soberanía, y el Ministerio de Transportes en estas negociaciones aéreas con Colombia 2019 y Chile 2007-2011 en el ámbito administrativo, debió seguir los artículos 56° y 57 de la Constitución Política del Perú, en razón a que el espacio aéreo es patrimonio económico de la nación y su utilización y uso debe revertir en beneficio de la economía peruana.

<sup>43</sup> Ver video <https://www.connuestroperu.com/economia/aviacion/66898-exposicion-de-julian-palacin-sobre-los-intereses-nacionales-del-peru-en-el-espacio-aereo-en-el-congreso-de-la-republica> Ver: Informe del Ministerio de Relaciones Exteriores al Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso respecto al Oficio 021-2015-2016/CRREE-CR del señor Congresista Elías Rodríguez Zavaleta expedida por la Ministra de RREE Ana María Sánchez de Ríos el 14/10/15. 18. Ver Informe del Abogado Julián Palacin Fernández al Ministerio de Relaciones Exteriores Carta EJP-2016 de fecha 22 de Agosto del 2016. Ver Art. 98° inciso d) de la Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

<sup>44</sup> ALPERU tendrá la preferencia de los derechos de tráfico del 50% de las rutas servidas y hasta el 60% de las rutas no servidas o insuficientemente servidas.

del Perú a nivel internacional, previstos en el **artículo 1, inciso a), b), c) y d), e) y f)** y demás concordantes.

### **Artículo 8.- Autonomía**

**ALPERU**, actúa con autonomía administrativa, técnica, económica y financiera de acuerdo con la Política Aérea del Perú, sus objetivos, metas y estrategias que debe ejecutar el Directorio; que puede realizar y celebrar toda clase de actos y contratos para el cumplimiento del bien social con tarifas aéreas Low Cost, de acuerdo a lo dispuesto por la presente ley, su estatuto social, reglamento interno y no se encuentra sujeta a las normas del sistema nacional de control, porque no tiene inversión pública alguna. Sus operaciones de comercio exterior se registrarán por los usos y costumbres del comercio internacional y las normas de derecho internacional generalmente aceptadas.

**ALPERU**, estará excluida del ámbito de competencia del sistema nacional, de inversión pública (INVIRTEPE) y del correspondiente Organismo Supervisor del Estado (OSCE), para las adquisiciones de orden productivo y operativo, y del Fondo Nacional de la Actividad del Estado FONAFE.

### **Artículo 9.- Duración**

El plazo de duración de **ALPERU** es indefinido y solo podrá ser disuelto por acuerdo de la Junta General de Accionistas en el que se señale el proceso para su liquidación, que se informará al Congreso de la República para que cumpliendo las formalidades cumpla con la derogatoria de esta Ley<sup>45</sup>.

### **Artículo 10.- Del Capital**

El capital social inicial de **ALPERU** será **determinado por Contrato de Estabilidad Jurídica entre las partes, en este caso el Estado peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien tendrá el 20% del capital social sin realizar gasto público alguno y como contraprestación a los derechos otorgados en esta Ley<sup>46</sup>**, y los inversionistas privados interesados en asociarse al Estado Peruano, con el 80% del paquete accionario de la Línea Aérea de Bandera de bajo costo del

<sup>45</sup> En el supuesto de que el inversionista privado que tendrá mayoría de capital social, decida la liquidación de la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo por alto interés público y conveniencia nacional, el Estado podría buscar otros inversionistas privados que se interesen por adquirir el 80% o más del paquete accionario del capital social

<sup>46</sup> Ver Resolución Suprema 080-83-TC del Presidente Fernando Belaunde Terry del 5 de Agosto de 1983, que encarga un Proyecto de Política Aérea del Perú a la Comisión de Juristas Expertos en Derecho Aéreo del 5 de Agosto de 1983; que presidió el Abogado Julian Palacin Fernández y que consagro el principio de que la explotación del espacio aéreo es patrimonio económico de la Nación, y ese principio jurídico fundamenta hoy el derecho del Perú a tener una Línea Aérea de Bandera sin inversión pública y con el 20% de acciones en contraprestación a los derechos previstos en esta Ley.

Perú ALPERU, de conformidad a la segunda disposición complementaria final y con los derechos previstos en esta Ley.

Los inversionistas privados nacionales tendrán preferencia en adquirir hasta el 15% del paquete accionario del Estado.

La inversión privada nacional y/o extranjera será el 80% del capital social

Las acciones podrán ser listadas en la Bolsa de Valores de Lima y en las Bolsas Internacionales.

### **Artículo 11.- Otros recursos de aumento de Capital**

El capital de **ALPERU**, así como los futuros aumentos son cubiertos por:

- a) Los excedentes de revaluación de los activos fijos, capitalizados con arreglo a ley.
- b) El valor de los bienes que le sean legados o donados, previa aceptación y valorización, de acuerdo a ley.
- c) La capitalización de utilidades que genere en cada ejercicio fiscal con fines de reinversión en la proporción que determine el Directorio.
- d) Las donaciones privadas nacionales y extranjeras que se realicen en aeronaves, partes, piezas y repuestos o en dinero en efectivo que estarán exoneradas de impuestos durante los primeros 20 años de operaciones de **ALPERU**.

Los funcionarios regionales, directores y los familiares en cuarto grado de consanguinidad están impedidos de trabajar y/o de contratar directa o indirectamente la prestación de servicios con **ALPERU** o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en los que los directores fuesen socios, asociados o empleados, o tuviesen conflicto de intereses relacionados con **ALPERU S.A.C.**

### **Artículo 12.- Organización**

La organización, dirección y administración de **ALPERU** compete a la Junta General de Accionistas, al Directorio y al Gerente General, regidos por lo establecido en la Ley 26887, Ley General de Sociedades.

### **Artículo 13.- Junta General de Accionistas**

Se constituye en el órgano de la empresa que tiene por finalidad informar al Directorio las necesidades de servicio de transporte aéreo e infraestructura aeroportuaria.

La Junta General de Accionistas podrá aprobar y modificar los Estatutos con las instrucciones y/o autorización de PROINVERSION.



#### **Artículo 14.- Conformación del Directorio**

El Directorio de **ALPERU** está constituido por 5 miembros nombrados por 5 años renovables, y se designarán en proporción al capital suscrito y pagado.

Un miembro de nacionalidad y residencia en el Perú, designado por el Presidente de la República ha propuesta del Ministro de Transportes y Comunicaciones, quien será el Presidente de **ALPERU**, responsable de garantizar y ejecutar el Contrato de Estabilidad jurídica que firmarán PROINVERSION con los Inversionistas Privados en **ALPERU** y 4 miembros nombrados por los inversionistas privados, de acuerdo al capital suscrito y pagado, que pueden ser hasta 2 de nacionalidad peruana, y 2 de nacionalidad extranjera.

El Presidente del Directorio peruano que representen al Estado y al sector de inversionistas privados deben tener amplia experiencia en aeronáutica civil, derecho aéreo, política aérea, infraestructura aeroportuaria, ingeniería aeronáutica o administración de empresas aéreas, además de título profesional y colegiatura vigente.

El Directorio designa al Vice Presidente de **ALPERU**, que deberá tener residencia permanente en el Perú.

La Constitución Social de Estatutos de **ALPERU** que se inscribirá en SUNARP después de firmar el Contrato de Estabilidad Jurídica con PROINVERSION, establecerá el funcionamiento de la Sociedad, del Directorio y de los Gerentes y apoderados.

El Presidente de la República a propuesta del Ministro de Transportes, puede remover al Director que representa al Estado en **ALPERU** por renovación y/o por el incumplimiento de los objetivos de Política aérea o falta grave. En estos casos, el reemplazante, será designado en la forma que se detalla en el párrafo tercero de este **artículo 14**, para completar el periodo correspondiente a los que fuesen removidos del cargo.

No pueden ser Miembros del Directorio los incursos en las causales previstas en el **Art. 161 de la Ley General de Sociedades**, con excepción de la contenida en el **inciso 4** de dicho Artículo.

Los directores están impedidos de realizar gestiones comerciales y de contratar directa o indirectamente la prestación de servicios no personales para **ALPERU S.A.C.** o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en las que los directores fueron socios, asociados o empleados o tuviesen conflicto de intereses relacionado al objeto social de **ALPERU S.A.C.**

### **Artículo 15.- Gerente General**

El Gerente General debe ser ciudadano peruano y/o extranjero, con residencia permanente en el Perú, designado por el Directorio. Actúa ejerciendo la representación legal de la empresa, desempeñando las funciones y atribuciones, de acuerdo a la Ley General de Sociedades, a tiempo completo. ***Su designación recae en un profesional con probada capacidad y experiencia en el rubro de aeronáutica civil, debiendo acreditar título profesional universitario, nivel internacional en aviación y experiencia, y cumplir con los mismos requisitos similares que se le exige a los Directores.***

### **Artículo 16.- Disposiciones estatutarias**

El estatuto de **ALPERU S.A.C.** define las atribuciones, obligaciones y responsabilidades del Directorio y los Gerentes y Apoderados, consigna las disposiciones referidas a la estructura de la organización, dirección y administración de la empresa que no han sido consideradas en la presente ley.

### **Artículo 17.- Ejercicio económico**

El ejercicio económico de **ALPERU S.A.C.** se inicia el 1 de enero y concluye el 31 de diciembre de cada año.

### **Artículo 18.- Presupuesto y estados financieros**

**ALPERU S.A.C.** formula y ejecuta su presupuesto por programas de conformidad con los conceptos generales que se aplican normalmente al presupuesto de empresas; asimismo, formula sus estados financieros atendiendo a las características y peculiaridades de sus actividades, rigiéndose por las disposiciones contenidas en la presente ley y su estatuto.

### **Artículo 19.- Apliación de utilidades y distribuciones**

A propuesta del Directorio, la Junta General de Accionistas podrá acordar el retiro o la aplicación de las utilidades netas distribuidas de la empresa, en proyectos de inversión para la modernización y desarrollo en concordancia con las políticas aprobadas por el Directorio.

### **Artículo 20: - Rutas Regionales e infraestructura aeronáutica pública del Estado.**

Para conseguir el objetivo de integración vía aérea de las Regiones, éstas tienen derecho a solicitar al Ministerio de Transportes que les den asistencia técnica a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC y la empresa estatal Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC, para habilitar los aeródromos Regionales,

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

Locales o Municipales que integran la infraestructura aeroportuaria pública del país y el Estado tendrá que cumplir su obligación con cargo al Canon del 46.51% que anualmente paga el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima Airport Partners (LAP) y que debe estar destinado al mejoramiento e infraestructura aeroportuaria nacional de propiedad pública del país.<sup>47</sup>

**Artículo 21: Constitúyase la Comisión transitoria PROALPERU de Inversión Privada de ALPERU**

Funcionará en la sede de PROINVERSION y que promoverá la inversión privada nacional y extranjera en la Línea Aérea de Bandera del Perú **ALPERU** que estará integrada **por 5 miembros**, de la siguiente forma:

- a) El Presidente de ALPERU, quien lo presidirá.
- b) El Presidente de PROINVERSION quien será el Vice Presidente.
- c) Dos representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno propuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, y uno propuesto por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC.
- d) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La Comisión presentará al Ministerio de Transportes su plan de trabajo anual para conseguir los objetivos de lograr uno o varios inversionistas mayoritarios, privados, nacionales y/o extranjeros.

Redactará y negociará para encontrar consenso el Proyecto de Contrato de Estabilidad Jurídica y Constitución Social y Estatutos de **ALPERU**, con la participación de los inversionistas nacionales y/o extranjeros, el mismo que será aprobado por PROINVERSION con conocimiento del Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea del Perú y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC en la utilización del Aeródromo Low Cost de las Palmas en Surco, de conformidad a lo establecido en el artículo 24<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Las Regiones y los municipios tienen que tener habilitados sus aeródromos para lo cual el MTC le debe dar asistencia técnica e invertir en esta infraestructura aeroportuaria pública del Estado para lo cual el Ministerio de Transportes debe tomar las medidas correspondientes, especialmente con el destino de los recursos del CANON 46.51% de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que ha significado en 20 años más de 2 mil millones de dólares de ingresos. Ver Decreto Supremo 019-2007-MTC sobre criterios de clasificación de la infraestructura aeroportuaria pública del país. **ALPERU** requiere una infraestructura aeroportuaria Nacional, Regional y Local Low Cost para servir al país. Hay aeropuertos como Pacasmayo en La Libertad que son estratégicos para la carga-comercio exterior de la producción de Chavimochic y están abandonados por el Estado, y requieren de la inversión de los recursos que recibe el Estado por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

<sup>48</sup> El Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez establecía la cláusula monopólica de que el Estado no debía autorizar un nuevo aeropuerto dentro de los 150 Km, hasta el 2021; sin embargo, el Aeródromo de las Palmas en Surco, no

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

Esta Comisión de Promoción de la Inversión de **ALPERU**<sup>49</sup>, se dirigirá a inversionistas privados del mundo como líneas aéreas de preferencia Low Cost del mundo, a los fondos de inversión y a los principales fabricantes de aeronaves, etc., así como a la empresa norteamericana de aeronaves comerciales Boeing (B737-800-777-787), el fabricante europeo Airbus (A-319-A-320, A321) e IRKUT, la Fábrica de aviones más importantes de Rusia (MC-21-400, MC-21-300 y MC-21-200), invitándolos a asociarse con Inversión privada, o aportes de aeronaves en la Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú, **ALPERU**, otorgándole a los inversionistas las garantías de esta Ley y los derechos de tráfico de un mercado aerocomercial<sup>50</sup> que en el año 2050 sería de 40 millones de pasajeros internacionales y 20 millones de pasajeros nacionales<sup>51</sup>.

**Artículo 22:** Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones presentar un Plan Nacional de Infraestructura aeroportuaria sin monopolios geográficos privados y con servicios de explotación de aeródromos y aeropuertos con servicio de navegación aérea con tarifas Low Cost de bajo costo, buscando implementar un sistema que garantice competencia entre dos aeropuertos en cada Región<sup>52</sup> uno de los cuales ofrecerá tarifas aeroportuarias Low Cost<sup>53</sup>.

**Artículo 23:** El Estado Peruano gestionará a los inversionistas privados, nacionales e internacionales y/o fábricas de aeronaves internacionales que se quieran asociar a **ALPERU**, *áreas en los aeropuertos de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación*

---

es un nuevo aeropuerto, es un viejo aeropuerto construido en muchas décadas atrás y que recibía vuelos internacionales en la década del 60', por lo que jurídicamente no está afectado por esta cláusula de monopolio geográfico que sería anticonstitucional y que ha originado hasta el 2019 una grave congestión por el crecimiento del mercado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

<sup>49</sup> Esta comisión deberá funcionar con la promoción de la inversión en **ALPERU** para lo cual Pro inversión, apoyará su funcionamiento en su sede.

<sup>50</sup> El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez significó 23 millones de pasajeros en el año 2019 <https://www.aviacionlinea.com/2020/05/ranking-los-20-aeropuertos-con-mayor-traffic-del-mundo-en-2019-y-como-los-esta-impactando-el-covid-19/> y se estima que será un aeropuerto de 60 millones de pasajeros en el año 2050, hoy el Aeropuerto de Atlanta en EEUU mueve 110 millones de pasajeros, Beijing mueve 100 millones de pasajeros, Los Ángeles 88 millones de pasajeros, Dubai 86 millones de pasajeros, Tokio 85 millones de pasajeros, Chicago 84 millones de pasajeros, London 80 millones de pasajeros, Shanghai 76 millones de pasajeros, Paris 76 millones de pasajeros, Dallas 75 millones de pasajeros, Ámsterdam 71 millones de pasajeros, Hong Kong 71 millones de pasajeros, Frankfurt 70 millones de pasajeros, New Delhi 68 millones de pasajeros, Singapore 68 millones de pasajeros, New York 62 millones de pasajeros.

<sup>51</sup> Las estadísticas post-covid y antes de esta pandemia nos hacen pensar que dentro de 30 años seremos un mercado nacional e internacional con 60 millones de pasajeros y más de 100 mil millones de dólares anuales en venta de billetes de pasajes aéreos nacionales e internacionales, con la potencial creación de 5 millones de puestos de trabajo.

<sup>52</sup> Los monopolios geográficos privados previstos en los Contratos de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y de los Aeropuertos de Provincias son anticonstitucionales y el MTC es responsable de firmar las adendas contractuales que garanticen la libre competencia entre aeropuertos y el funcionamiento de Aeropuertos y/o Aeródromos Low Cost.

<sup>53</sup> Consideramos que se debe convertir el Aeropuerto de Pisco en Low Cost, se tiene que comenzar a pensar en construir el Aeropuerto Internacional de carga de Pacasmayo para colocar la agroexportación de Chavimochic directamente a los mercados internacionales sin los sobrecostos que significa depender del hub aeroportuario de Lima, necesitamos nuevos aeropuertos de Vícco en Pasco, Orcotuna en Junín y otras Regiones del país, que permitan expandir este fenómeno aerocomercial Low Cost en el mercado peruano.

***Comercial CORPAC y/o aeropuertos concesionados y aeródromos, propiedad pública del país, para el cumplimiento de los fines y objetivos de esta Ley<sup>54</sup>.***

**Artículo 24** : Hasta que Lima Airport Partners (LAP), Concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez cumpla con su obligación contractual que asumió en el año 2001 de construir las áreas de estacionamiento de aeronaves, la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la nueva torre de control y el nuevo terminal, obras que debieron estar terminadas antes del 2020, se autoriza a que el Estado a través de la Fuerza Aérea del Perú FAP y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC habiliten con tarifas aeroportuarias Low Cost, el aeródromo Las Palmas en Surco y gestionen el mismo funcionamiento con tarifas aeroportuarias Low Cost el aeropuerto internacional de Pisco, en ambos casos, para ser utilizados como base y sub-base de operaciones de **ALPERU<sup>55</sup>**.

**Artículo 25**: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) debe garantizar el funcionamiento de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil creada en el Art. 13º de la Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil del Perú para que emita opinión y formule recomendaciones sobre los asuntos vinculados a la Aeronáutica Civil del Perú<sup>56</sup>.

**ARTICULO 26**: A partir de ***la vigencia de la presente Ley se restablece para las empresas de aviación peruanas que no tengan deudas tributarias pendientes, ni procesos judiciales con Aduanas, SUNAT, los beneficios previstos en el artículo 1 de la Ley 29624, siempre que operen con aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana en relación a la Ley que estable el Régimen de Internamiento temporal de aeronaves y material aeronáutico de la siguiente forma<sup>57</sup>***:

<sup>54</sup> El primer problema de la inversión en aviación en el Perú, es el aeroportuario. **Se han concesionado aeropuertos que cobran las tarifas aeroportuarias más caras de la Región y que hacen inviable cualquier inversión, en un contexto en donde además se han creado contractualmente monopolios aeroportuarios privados en espacios geográficos de 150 km, lo que le impide a las Regiones promover infraestructura aeroportuaria Low Cost para que crezca el mercado.**

<sup>55</sup> La construcción de la 2da pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de acuerdo al Contrato de Concesión debió estar lista en el 2012, pero el Ministerio de Transportes entregó los terrenos en el 2018 por lo que estas obras debieron culminar en el 2020, habida cuenta de la grave congestión que tuvo dicho aeropuerto hasta el 2019 por lo que se tiene que habilitar el Aeródromo las Palmas en Surco para la operatividad y parqueo de las aeronaves de **ALPERU**. Hoy la Geopolítica de aeropuertos del Perú nos hace pensar que con miras al 2030, se debería construir el Aeropuerto Low Cost de la Isla San Lorenzo con un Centro Empresarial y hotelero con inversión extranjera. [https://www.youtube.com/watch?v=4\\_84yihNy7I](https://www.youtube.com/watch?v=4_84yihNy7I)

<sup>56</sup> Este Organismo funcionó hasta el 2007, en donde la Ministra de Transportes de la época lo cerró porque tuvo una posición incómoda a los intereses de ese gobierno a quien se les recomendó no otorgarles a Chile quintas libertades sin reciprocidad real y efectiva o compensación económica.

<sup>57</sup> Consideramos que la Ley 29624, cumplió con su objetivo, es decir, el desarrollo de la Aviación Nacional, sin embargo, se considera que esto no es suficiente, ya que a partir del fenómeno Low Cost en beneficio de los usuarios peruanos se requerirá importar más de 300 aeronaves que sostengan el crecimiento económico del mercado y del país hacia el 2030, en consecuencia, consideramos que se debe restablecer el régimen de admisión temporal de aeronaves y material aeronáutico por el plazo de 5

## 26.1. Restablecimiento de beneficios

Restablécense los beneficios previstos en el artículo 1 de la Ley 29624, Ley que establece el régimen de admisión temporal de aeronaves y material aeronáutico por el plazo de 5 años contados a partir de la vigencia de la presente Ley<sup>58</sup> para las empresas de aviación peruanas que no tengan deudas con la SUNAT y/o procesos judiciales en trámite por el cobro de las mismas con esta entidad del Estado .

26.2. Se aplica a **ALPERU** y a las personas naturales o jurídicas de acuerdo a lo establecido en la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, sus normas modificatorias y complementarias que utilicen aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana, dedicadas al transporte aéreo de pasajeros y carga, transporte aéreo especial, trabajo aéreo, así como aviación general, aeroclubes, escuelas de aviación, aviación aerodeportiva, y talleres de mantenimiento de aeronaves y estaciones reparadoras ubicadas en el territorio nacional, en lo que les sea aplicable<sup>59</sup>.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**PRIMERA.** - La designación del Directorio de **ALPERU S.A.** se realiza dentro de los treinta (30) días siguientes a la promulgación de la presente ley.

**SEGUNDA.** - El monto del capital inicial del 20% del Estado no significará gasto público alguno y se valorizará como contraprestación de los derechos previstos en esta Ley y el 80% de la inversión privada será determinado en el Contrato de Estabilidad Jurídica firmado por el Estado Peruano, representado por el Presidente de PROINVERSION<sup>60</sup> con los inversionistas privados, por el Ministerio de Economía y Finanzas previo

---

años a partir de la vigencia de la presente Ley; manteniendo el régimen de beneficios para los operadores que no tengan procesos judiciales ni deudas tributarias con Aduanas, Sunat y que operen con aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana.

<sup>58</sup> A diferencia del Dictamen en el Proyecto de Ley 551/2016-CR y su texto sustitutorio, para el crecimiento del parque aéreo nacional se restablecen los beneficios previstos sólo para las empresas de aviación peruanas que operen con aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana y en beneficio además de los aeroclubes, escuelas de aviación, aviación Aerodeportiva, talleres de mantenimiento de aeronaves y estaciones reparadoras ubicadas en el territorio nacional que le den servicios a aeronaves de matrícula y nacionalidad peruana en lo que les sea aplicable. Ver: [https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Dictámenes/Proyectos\\_de\\_Ley/00551DC09MAY20161216..pdf](https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/00551DC09MAY20161216..pdf)

<sup>59</sup> El parque aéreo peruano requiere para sostener el crecimiento económico del Perú al 2030, que se incorpore en el parque aéreo nacional, 100 aeronaves Boeing 737-700 u 800, Boeing 747-carguero- y/o Airbus A319-320 ó 321 y/o 330, Irkut (MC-21-400, MC-21-400, MC-21-300 y MC-21-200), y/o Dash 8-400Q, Fokker 50 o Beechcraft 1900 o aeronaves similares, en números 200 aeronaves Turboprops de menos de 9 pasajeros para la operación regional, rutas subsidiarias jerarquizadas y operaciones Regionales Niche, etc. (ver pág. 333-338 Libro Línea Aérea de Bandera [LIBRO LINEA AEREA DE BANDERA DE BAJO COSTO](#))

<sup>60</sup> EL Proyecto y las coordinaciones para la firma del Contrato de Estabilidad jurídica con los inversionistas privados y serán preparados por la Comisión referida en el artículo 21 – Comisión Transitoria PROALPERU

Proyecto Sustitutorio al Dictamen de Ley 6153/2020-CR, Ley que crea "ALPERU" la Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo del Perú.

estudio técnico de expertos designados, previa coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y FONAFE dentro de los (90) días de publicada la presente ley, teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 10 de esta Ley.

**TERCERA.** - Modifíquese el **párrafo 1.2 del Artículo 1** de la Ley 27170, Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, sustituido por el Art. 3 de la Ley 28840, por el siguiente texto:

**"Artículo 1 FONAFE: Objeto**

No se encuentran comprendidos dentro del ámbito del FONAFE:

- Las empresas municipales.
- Las empresas y centros de producción y de prestación de servicios de las universidades públicas.
- El Seguro Social de Salud — Essalud.
- La empresa Petroleros del Perú - PETROPERU S.A.
- La empresa **ALPERU S.A. - ALPERU**<sup>61</sup>

**CUARTA.** - El Reglamento de Contrataciones y Adquisiciones de **ALPERU S.A.C.** será propuesto por el Directorio de la empresa, para su aprobación por el Organismo Supervisor de las contrataciones del Estado (OSCE), en el plazo máximo de treinta (30) días calendario de presentado; vencido el cual, de no haber pronunciamiento, se producirá su aprobación automática. El mismo procedimiento se aplicará para las modificaciones y reformas del referido Reglamento.

**QUINTA.** - El Poder Ejecutivo elabora el reglamento dentro de los (90) días hábiles de publicada la presente ley.

Dese cuenta,

Luis Carlos Simeón Hurtado  
Congresista-Presidente de la Comisión de Transportes

Lima, Junio de 2021

---

<sup>61</sup> **ALPERU** no se financiará con recursos del Estado ni tendrá inversión pública alguna, será una Asociación Público Privada en donde el 80% del capital será privado y financiará todo el Proyecto y la titularidad del 20% de las acciones del Estado será como contraprestación a los derechos establecidos en esta Ley.