

PROYECTO DECLARATIVO DE ANTEPROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE YPERU, NOMBRE COMERCIAL CHASKA PERU

- I. Proyecto Declarativo de anteproyecto de Ley de creación de **YPERU (CHASKA PERU)**, Línea Aérea de bandera de bajo costo del Perú como Asociación Público-Privada, sin inversión pública y con inversión privada nacional y extranjera, presentada por el Congresista Abel Reyes Cam de la bancada de Perú Libre.

- 1.1 El presente Anteproyecto de Ley, se basa en la necesidad de que los pueblos y regiones del Perú se interconecten vía aérea en un mercado de libre competencia a través de una Línea Aérea de Bandera low-cost, que se inspira en el Libro Línea Aérea Bandera de bajo costo <https://es.scribd.com/doc/192155127/Linea-Aerea-de-Bandera>

- 1.2 Los antecedentes parlamentarios de este Anteproyecto de Ley se basan en el Proyecto de Ley 6153-2020 del Presidente de la Comisión de Transportes del Congreso de la República 2020, Congresista Luis Carlos Simeón Hurtado de la bancada de Acción Popular, aprobado en la Comisión de Transportes del Congreso de la República y que tuvo como consultor jurídico al Abogado Julián Palacin Fernández, autor del Libro Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú, que hoy es nuestro consultor en la creación de “YPERU” (**CHASKA PERU**).

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%¹ de capital de la Línea Aérea de Bandera del Perú de bajo costo “YPERU” (**CHASKA PERU**), 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_bander_a, existen 150 países del mundo que siguen la doctrina de derecho

¹ Los inversionistas privados-peruanos tendrán preferencia para adquirir las acciones del sector privado y hasta el 15% de las acciones del Estado.

aéreo que reconoce la importancia en la geopolítica y desarrollo de un país al tener una línea aérea de bandera² 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 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.³
- 3.9 Tratados Multilaterales de Aviación Civil ratificados por el Perú.⁴
- 3.10 Actas o Memorandas de Entendimiento entre Autoridades de Aeronáutica Civil ratificadas por los Ministros de Transportes del

² 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](#).

³ 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.

⁴ 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.

Perú, de conformidad al Art. 82 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú⁵.

- 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)

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 puede 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 Estado⁶ 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 nacional⁷. **En consecuencia, no se trata de una empresa estatal, es una**

⁵ El Art. 82 de la Ley 27261 que faculta al Director General de Aeronáutica Civil del Perú a realizar actas o memorandos 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>

⁶ 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*

⁷ El capital social-privado de la empresa YPERU (CHASKA PERU) 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

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 “YPERU” (CHASKA PERU) que es una empresa de Aviación que tiene mayoría de capital privado (80%) y que operará aerocomercialmente en las rutas nacionales e internacionales del Perú con la garantía para sus inversionistas privados de acuerdo a lo establecido por esta Ley***⁸.

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 peruanas⁹; 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 “YPERU” (CHASKA PERU), 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 Perú¹⁰, con tarifas aéreas Low Cost.

En materia de servicios de transporte aéreo nacional¹¹, 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 nacional¹², decide tener una

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 YPERU (CHASKA PERU) que será una empresa manejada por el sector privado y que no tendrá inversión pública alguna.

⁸ 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 YPERU 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.

⁹ 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>

¹⁰ YPERU (CHASKA PERU) 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.

¹¹ 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.

¹² 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.

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 régimen lícito de las Asociaciones Público Privadas normadas por el D.L. 1362.¹³

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 público¹⁴, 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 peruana¹⁵.

b) Opiniones que se deberán recibir

- **Presidente del Consejo de Ministros (PCM),**
- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**
- Indecopi en defensa de los derechos de los consumidores
- Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA)
Expertos en Derecho Aéreo, aeropuertos y aviación comercial de reconocida trayectoria nacional e internacional en defensa de la Soberanía aérea del Perú.

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)¹⁶, 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,

¹³ Ver: “Julián 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.

¹⁴ 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 YERU, y utilizará aeronaves, partes piezas y repuestos y en general desarrollará con inversión privada el Proyecto de la Línea Aérea del Perú.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

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 Dictamen¹⁷.

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 como contraprestación a los derechos previstos en esta Ley, no generando ni implicando ningún costo, gasto o desembolso alguno para el erario nacional¹⁸.

El mercado aerocomercial nacional crecerá en el ámbito nacional, **permitiendo que el sistema Low Cost (de bajo costo) antes del 2027, 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 YPERU (CHASKA PERU) la Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú.**¹⁹ 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 costo²⁰.

¹⁷ 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.

¹⁸ El sector privado tendrá preferencia en adquirir hasta el 15% de las acciones de participación del Estado.

¹⁹ 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>.

²⁰ 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 YPERU (CHASKA PERU) 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**

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 integración²¹.
- 10° Reducción de la pobreza²²
- 11° Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación²³
- 17° Afirmación de la economía social de desarrollo.
- 18° Búsqueda de la competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica²⁴.
- 19° Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, consideramos que el Congreso de la República y Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes, debería hacer suyo y apoyar este Anteproyecto y posterior Proyecto de Ley a presentarse y en todo caso tener estos antecedentes que están en el Congreso en el Proyecto de Ley **6153/2020-CR**, presentado por el Congresista Luis Carlos Simeón Hurtado de la bancada de Acción Popular 2020, aprobado en la Comisión de Transportes del Congreso de la República y que tuvo como consultor jurídico al Abogado Julián Palacin Fernández, que es nuestro consultor en este Anteproyecto de Ley y posterior Proyecto de Ley para crear la Línea Aérea de Bandera de bajo costo del Perú **“YPERU” (CHASKA PERU)**, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.

Lima, 28 de diciembre del 2021

Congresista Abel Reyes Cam

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 y se debe exigir el cumplimiento del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para que el concesionario LAP cumpla con construir un nuevo terminal de 35 millones de pasajeros antes del 2025, lo que nos permitirá que con el terminal actual e 18 millones de pasajeros, tengamos un terminal de 53 millones de pasajeros y aspiremos en el 2035 a ser un hub con 50 millones de pasajeros anuales, desplazando al aeropuerto de Chile y de Colombia, como lo sostiene el Instituto Peruano de Derecho Aéreo.

²¹ 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.

²² 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.

²³ 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 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 les garantiza a los inversionistas privados de YPERU (CHASKA PERU) 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.

²⁴ 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 está 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**