

## **INFORME N° 008- 06-GRE-GAL-OSITRAN**

Para : Gonzalo Ruiz Díaz  
Gerente General (e)

De : Lincoln Flor Rojas  
Gerente de Regulación (e)

Félix Vasi Zevallos  
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Proyecto de Ley para exonerar a las aeronaves de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del pago de los servicios de aterrizaje y despegue y Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR)

Referencia : Oficio N° 057-2006-MTC/02, Oficio N° 1402-SGMD-A-VCS

Fecha : 6 de marzo de 2006

---

### **I. ANTECEDENTES:**

- Con fecha 20 de enero del año 2006, el Vice Ministro de Transportes remitió a OSITRAN el oficio N° 057-2006-MTC/02, mediante el cual requiere opinión de la Institución con relación al Proyecto de Ley de la referencia, el mismo que se adjunta al precitado oficio.
- El mencionado Proyecto de Ley fue remitido por el Ministerio de Defensa al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con el fin de requerir la opinión del sector. En tal virtud, al amparo de la competencia de OSITRAN para operar el sistema tarifario de la infraestructura de transporte de uso público, el Vice Ministro de Transportes solicita a esta Institución que emita la opinión técnica correspondiente.

### **II. OBJETO:**

El objeto del presente informe es emitir un pronunciamiento con relación a los alcances de la propuesta legal del Ministerio de Defensa, para exonerar a las aeronaves de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, del pago del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), el servicio de aproximación y el servicio de aterrizaje y despegue en los Aeropuertos del territorio nacional.

### III. ANALISIS DE LA PROPUESTA LEGAL:

#### III.1. CONSIDERACIONES GENERALES DE ORDEN LEGAL:

1. Una primera consideración respecto a la propuesta legal materia de comentario en el presente informe, es la que se refiere a quién es el órgano competente en materia tarifaria, relativa a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (lo que incluye la infraestructura aeroportuaria, portuaria, ferroviaria y vial, de alcance nacional).

En efecto, OSITRAN es el órgano a quien corresponde regular los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras<sup>1</sup> que explotan infraestructura de transporte de uso público; cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.

Del mismo modo, parte importante del ámbito de competencia de OSITRAN es velar por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito.

2. Como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, fijar las tarifas de los servicios que se encuentran bajo su ámbito, *en los casos en que éstos no se prestan en condiciones de competencia*.

En tal virtud, la función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a los siguientes parámetros:

<<Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.>>

3. Dentro del alcance del ejercicio de su función reguladora, corresponde a OSITRAN fijar y revisar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia, establecer los procedimientos y supuestos de aplicación de las tarifas, así como las obligaciones y derechos de las empresas prestadoras de los servicios y de los usuarios.

---

<sup>1</sup> “Entidades Prestadoras” son aquellas empresas públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público (Literal a) del Numeral 3.2. de la Ley N° 26917, Ley de creación de OSITRAN).

4. En tal virtud, OSITRAN es el órgano a quien compete emitir opinión con relación a la propuesta legal del Ministerio de Defensa, de conformidad con las funciones que le han sido asignadas conforme a Ley, y de acuerdo a los principios legales que rigen su actuación.
5. En consecuencia, una primera observación que se debe hacer con relación al proyecto legal, se refiere a quién es al corresponde establecer los usuarios obligados al pago de las tarifas: En principio, son las Empresas que prestan los servicios, de conformidad con el marco legal establecido por OSITRAN y contando con la aprobación de éste.

En ese sentido, no es correcta la previsión contemplada en el proyecto legal respecto a que el MTC “regulará” quienes son aquellos afectados al pago de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación, deben hacerlo las Entidades Prestadoras o en su caso, OSITRAN.

6. Una segunda consideración de fondo, se refiere a que uno de los parámetros esenciales del modelo de Economía Social de Mercado adoptado por la Constitución Política de 1993, es el relativo al *rol económico del Estado*, consagrado en el Artículo 59° de la norma constitucional. Según dicho principio, “*El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria.*”

En este orden de ideas, es claro que el Estado tiene parámetros de actuación que le impiden crear sobre-costos en la realización de actividades económicas por parte de los particulares, o introducir en el proceso de prestación de servicios o producción de bienes, consideraciones o finalidades ajenas al proceso de prestación o producción mismo.

7. Asimismo, una condición básica de ejercicio de las actividades económicas y de la ordenación jurídica de la Economía, es el que toda actividad económica que se realiza en el mercado genera costos y que éstos deben ser asumidos por aquellos beneficiarios del servicio o producto correspondiente, *por lo que en principio, todo aquel que se beneficia con la prestación de un servicio debe pagarlo.*

Al respecto, Francisco VILLAR ROJAS<sup>2</sup> señala lo siguiente:

<<Es sabido que ningún servicio público es gratuito. No lo es la asistencia sanitaria tampoco el alumbrado público ni la televisión pública. En cuanto todo servicio supone una prestación es evidente que tiene un coste que debe ser cubierto. Cuestión distinta es cómo y, en su caso, quién y en qué medida financia cada uno de ellos. Básicamente, la decisión supone optar entre su financiación con cargo a los presupuestos generales y por tanto, con base a impuestos, o bien hacer recaer todo o parte del coste sobre los usuarios. De la diversidad de formas de financiación da cuenta un rápido repaso de algunas leyes reguladoras de los servicios públicos.>>  
[el subrayado es nuestro]

---

<sup>2</sup> En: “Tarifas, Tasas, Peajes y Precios Administrativos (Estudio de su Naturaleza y Régimen Jurídico)”, Francisco José, VILLAR ROJAS; pp. 1 – 2. Editorial COMARES, Granada, 2000.

8. Con relación al régimen de tarifas de los servicios públicos, una primera consideración es la que se relaciona a la naturaleza de éstas. Al respecto, Gaspar, ARIÑO ORTIZ<sup>3</sup> señala lo siguiente:

<<La tarifa de un servicio público es el precio o contraprestación que los diferentes usuarios pagan por el servicio que reciben. No es una tasa, ni un impuesto, sino un precio, aunque éste sea un precio público, administrativamente fijado. Por ello, uno de los principios tradicionales de tarificación es el siguiente: las tarifas de un servicio público deben corresponder a los costes *reales* del mismo, lo que significa que el conjunto de los ingresos procedentes del mismo debe cubrir el conjunto de los costes *razonables* que sean necesarios para producirlo. (...) de otra parte, se quiere decir que los costes deben ser sufragados por los usuarios, no por los accionistas, ni por los contribuyentes, ni por la Economía en su conjunto recurriendo a préstamos inflacionistas de la banca central; en tercer lugar, se quiere decir también que la tarifa debe cubrir los costes y *nada más que los costes*: es un error económico y un dislate jurídico que la tarifa se convierta en un cajón de sastre donde cabe cualquier cosa: una exacción fiscal encubierta, una subvención a terceros, una protección arancelaria o cualquier otra finalidad *ajena al servicio*.>>

[el subrayado es nuestro]

9. Así, tratándose de tarifas, desde el punto de vista del usuario debe regir el *principio de igualdad* de trato de los administrados (reflejo del principio de igualdad de cargas e igualdad legal), por lo que como contraprestación que es; la tarifa *debe* ser ejecutada (asumida) por aquél beneficiario de la prestación del servicio, es decir por el usuario, *sin importar para ello que el usuario sea un ente público o un agente privado*.

En cambio, desde el punto de vista de la empresa que presta el servicio, es necesario considerar que el marco legal vigente, en aplicación del régimen económico constitucional, establece que “cuando una misma actividad económica es realizada por el Estado y por empresas privadas, iguales condiciones son aplicables a ambos” (Artículo 7º del D.L N° 575).

En consecuencia, si una empresa presta un servicio *tiene derecho a percibir la tarifa correspondiente por parte del usuario*, con independencia que se trate de una empresa privada o de propiedad del Estado aquella que prestó el servicio en cuestión.

10. Todo ello tiene reconocimiento legal. En efecto, el Artículo 12º del mencionado D.L. N° 757 establece lo siguiente:

<<El Estado no establece tratamientos discriminatorios ni diferenciados en materia cambiaria, precios, tarifas o derechos no arancelarios, entre los inversionistas y las empresas en que éstos participen ni basándose en sectores o tipo de actividad económica o en la ubicación geográfica de las empresas. Tampoco podrá establecernos entre las personas naturales nacionales o extranjeras.

---

<sup>3</sup> En: “Principios de Derecho Público Económico”, Gaspar, ARIÑO ORTIZ; pp. 594-595. ARA Editores, Madrid, 2,004.

Ninguna autoridad, funcionario o empleado del Gobierno Central, Gobiernos Regionales o Locales en cualesquiera de sus niveles, ni empresas del Estado, podrá establecer o aplicar tratamientos discriminatorios ni diferenciados, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, bajo responsabilidad.>>

11. Asimismo, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN.

El Numeral 3 del Artículo 3° del RETA, consagra el denominado “*Principio de Sostenibilidad de la Oferta*” en los siguientes términos:

<< 3. **Sostenibilidad de la oferta:** Los niveles de los precios regulados que se establezcan deben asegurar la sostenibilidad de una oferta de servicios de calidad y estimular su desarrollo. El nivel tarifario deberá permitir que se cubra los costos económicos de la prestación del servicio (incluyendo la retribución al capital).>>

[*el subrayado es nuestro*]

12. De manera concordante con el marco legal a que se ha hecho referencia, la prohibición de la exención en el pago de tarifas de los servicios portuarios y aeroportuarios está expresamente establecida.

En efecto, el Artículo 1° del D.L. N° 819, modificado mediante Ley N° 27999 (publicada el 13 de junio de 2003), establece lo siguiente:

<<Artículo 1.- A partir de la entrada en vigencia de la presente norma no se concederá ningún beneficio o exoneración al pago por servicios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC S.A. y la Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. - ENAPU S.A. y por cualquier otro servicio similar prestado por empresas estatales.>>

[*el subrayado es nuestro*]

Asimismo, ningún Convenio o Tratado Internacional podrá contener como obligación del Estado Peruano, beneficios en el pago de las tarifas que se cobran por los servicios brindados en los puertos y aeropuertos de la República, prestados por empresas estatales.

Excepcionalmente, en lo que respecta al pago que se efectúa por los servicios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC S.A. por operaciones de vuelos transfronterizos y transamazónicos, podrán establecerse tarifas promocionales que contribuyan al desarrollo nacional y turístico de dichas zonas, pudiendo inclusive éstas derivarse o ser consecuencia de Convenios o Tratados Internacionales que hayan sido suscritos o se suscriban con cualquiera de los países de la Región, con los que el Estado tenga frontera común.>>

13. En atención a los principios y consideraciones legales expuestos de manera precedente, se debe señalar que el proyecto legal materia de comentario:

- a. Crea una exoneración contraria a la norma legal de prohibición general de exoneraciones o beneficios relativos al pago de los servicios aeroportuarios prestados por los Aeropuertos en el territorio nacional.
- b. Dicha exoneración crea un precedente negativo dentro del marco económico legal relativo a la prestación de servicios aeroportuarios y aeronáuticos, que puede generar incentivos y fundamento para que otros sectores del Estado reclamen la instauración del mismo tipo de beneficio con relación a los servicios aeroportuarios, aeronáuticos o incluso de otro tipo.

En efecto, son muchas las actividades en las que puede sustentarse razones de interés público que impulsen a determinados sectores a solicitar exenciones en el pago de servicios aeroportuarios, portuarios u otros; tales como Salud, Educación, Justicia, etc.

- c. No señala cómo se financiará la inafectación que se propone, al pago de los servicios SNAR, aproximación, y aterrizaje y despegue prestados a las aeronaves de las Fuerzas Armadas (FFAA) y Policía Nacional del Perú (PNP).
- d. En ese sentido, al no señalar cómo se financiará los costos de la prestación de los mencionados servicios o la forma en que se compensará a las empresas que prestan dichos servicios en los Aeropuertos del territorio nacional, la propuesta legal crea en realidad una carga para CORPAC S.A. y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), empresa concesionaria del Aeropuertos Internacional “Jorge Chávez”.

Al respecto, se debe considerar que no existe fundamento legal para gravar a dichas empresas (ya sea CORPAC, de propiedad del Estado, como LAP, empresa privada) con tal carga económica.

- e. Atenta contra lo establecido en el Artículo 59° de la Constitución Política, con relación a que corresponde al Estado estimular la creación de riqueza y garantizar la libertad de empresa, comercio e industria.
- f. Atenta contra el principio de sostenibilidad de la oferta, según el cual las tarifas deben cubrir los costos económicos de la prestación de los servicios.
- g. No define qué se entenderá por “operaciones militares y policiales”, ni lo que se entenderá como “operaciones comerciales”. Ni siquiera se crea los parámetros para establecer tales definiciones, por lo que por vía reglamentaria podría ampliarse prácticamente sin límites, el alcance de la inafectación que se propone.
- h. Propone la condonación de las deudas que hasta la fecha estén en vía de cobranza por parte de CORPAC S.A. Sin embargo, no señala nada respecto a las deudas que pudiera tener las FFAA y PNP con LAP. Con ello, se impone a CORPAC y LAP la obligación de asumir los costos de los servicios que hubieren prestado a las FFAA y PNP, sin contar con ningún sustento ni económico ni legal.

Es necesario mencionar que la deuda mantenida por las Fuerzas Armadas y Policiales por concepto de los servicios de SNAR, aproximación, y aterrizaje y despegue, ascendió a S/.773,6 miles y US\$3,2 millones a fines del año 2005. Como se muestra en el Cuadro N°1, el principal deudor de CORPAC por los servicios mencionados anteriormente es el Ministerio de Defensa.

**Cuadro N° 1**  
**DEUDA DE LAS FUERZAS ARMADAS Y POLICIALES POR SERVICIOS**  
**DE SNAR, APROXIMACION, ATERRIZAJE Y DESPEGUE 1/**

	Moneda nacional (S/. miles)	Moneda extranjera (US\$ miles)
Ministerio de Defensa	487,0	3 077,7
Comandancia de la Fuerza de Aviación Naval		115,7
Dirección de Aviación Policial		13,4
Ejercito Peruano	59,4	3,5
Policía Nacional del Perú	130,3	0,2
Ministerio del Interior	74,2	
Ministerio de Interior (Migraciones)	22,7	0,9
<b>Total</b>	<b>773,6</b>	<b>3 211,4</b>

1/ Al 31 de diciembre del año 2005.

Fuente: CORPAC

Elaboración: gerencia de Regulación

- i. Establece erróneamente que sería el MTC regularía quienes son los agentes afectos al pago de los servicios.

### **III.2. ALTERNATIVAS LEGALES A LA PROPUESTA:**

14. Lo anteriormente señalado no implica en modo alguno que OSITRAN considere que el Estado no cuenta con facultades para fomentar o facilitar el ejercicio de determinadas funciones por parte de determinados entes de la Administración Pública, como es el caso de las FFAA y la PNP.

En efecto, es una obligación prioritaria del Estado el garantizar la seguridad interna y externa, por lo que corresponde al Estado asumir los costos de las actividades que con tales finalidades llevan a cabo los miembros, así como las aeronaves de las FAA y PNP.

15. Para financiar estas actividades de interés público de las FFAA y PNP, el Estado puede válidamente optar entre:
  - a. Incorporar en los presupuestos anuales del Sector Defensa e Interior recursos para cubrir el pago de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación que se presta a las aeronaves de las FFAA y PNP en los Aeropuertos del país;
  - b. Aplicar los mecanismos legales existentes con el fin de que sea el Estado el que asuma los costos de la prestación de tales servicios, vía una compensación a las empresas prestadoras de dichos servicios.

16. Con relación a la primera propuesta, se considera la más conveniente, considerando que ayudará de mejor forma a hacer transparente la gestión de los recursos públicos en su conjunto, así como una forma de contribuir a la aplicación de los principios económicos que sustentan la economía del país. Naturalmente, esa alternativa debe ser gestionada ante el Ministerio de Economía y Finanzas de acuerdo a las normas de presupuesto correspondientes.

17. Con relación a la segunda alternativa, se debe señalar que el Artículo 5° del D.L. N° 819, modificado por el D.L. N° 880, contempla un mecanismo excepcional de exoneración. En efecto, la precitada norma establece lo siguiente:

<<Artículo 5.- En casos excepcionales, por Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se podrá emitir documentos cancelatorios a ser utilizados por ENAPU PERU S.A. y CORPAC S.A. por los recursos dejados o que se dejen de percibir de entidades derivadas receptoras de donaciones, por concepto del pago de tarifas por servicios, previstos en disposiciones legales y/o Convenios o Tratados Internacionales.

"Asimismo, por norma del mismo rango se podrá autorizar la emisión de documentos cancelatorios para el pago de tarifas por servicios portuarios o aeroportuarios prestados por ENAPU S.A o CORPAC S.A respectivamente, en el caso de misiones de Gobiernos Extranjeros u Organismos Internacionales, tomando en cuenta el principio de reciprocidad.">><sup>4</sup>

18. De este modo, si lo que se quiere es beneficiar a las FFAA y PNP por las actividades de interés público que realizan, lo cual es absolutamente válido desde la óptica del Estado, la propuesta legal podría orientarse más bien a ampliar los alcances del Artículo 5° del D.L. N° 819, con el fin de que CORPAC S.A. y Lima Airport Partners S.R.L. puedan utilizar documentos cancelatorios. En este contexto, el Estado compensaría a dichas empresas por esta vía por los recursos dejados o que se dejen de percibir por parte de las FFAA o PNP, como consecuencia de la prestación de servicios aeroportuarios y de aeronavegación en beneficio de dichas entidades.

En tal virtud, sería el Estado quien asumiría el costo de la realización de las actividades a cargo de las FFAA y la PNP, como corresponde, y no las empresas prestadoras de los servicios, ni los usuarios que no son beneficiarios de la prestación de éstos.

De este modo, esos documentos cancelatorios serían utilizados por CORPAC S.A. y Lima Airport Partners S.R.L. para el pago de impuestos que constituyan ingreso del Tesoro Público.

19. Al respecto, el D.S. N° 059-2005-EF que establece el procedimiento para la emisión de documentos cancelatorios para pago de tarifas por servicios portuarios o aeroportuarios prestados por CORPAC S.A. y ENAPU PERÚ S.A.; señala lo siguiente:

---

<sup>4</sup> Párrafo incluido por el Artículo Único del Decreto Legislativo N° 880, publicado el 07-11-96.



#### <<Artículo 1.- Emisión de Documentos Cancelatorios

Facúltese a la Dirección General del Tesoro Público a emitir los “Documentos Cancelatorios – Tesoro Público”, a la orden de CORPAC S.A. y/o de ENAPU PERÚ S.A., según sea el caso, para atender el pago de los servicios portuarios y aeroportuarios que dichas empresas brinden a las Misiones de Gobiernos Extranjeros u Organismos Internacionales. Dichos documentos deberán hacer mención expresa de la frase “Decreto Legislativo N° 880” y podrán ser empleados únicamente en el pago de impuestos que constituyan ingreso del Tesoro Público, no pudiendo ser negociados ni transferidos.>>

### **III.3. CONSIDERACIONES DE ORDEN ECONÓMICO:**

20. Como se ha mencionado anteriormente, el Proyecto de Ley plantea, entre otras cosas, la exoneración de las tarifas cobradas a las Fuerzas Armadas y Policiales por los servicios de SNAR, aproximación, y aterrizaje y despegue. En el ámbito económico, la mencionada exoneración generaría una reducción de los ingresos por servicios aeronáuticos y aeroportuarios de CORPAC y LAP. Según el Análisis Costo-Beneficio de la norma propuesta, *“(...) es lógico que CORPAC S.A. y LAP S.R.L. dejen de facturar los servicios prestados para realización de operaciones militares y policiales; y consecuentemente dejen de percibir algunos ingresos, ocasionales y mínimos, por no tratarse de operaciones regulares con frecuencia predeterminada.”*
21. Cabe resaltar que la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley no presenta cálculo alguno que sustente la afirmación mencionada en el párrafo anterior. En este contexto, la Gerencia de Regulación del OSITRAN, con el objetivo de analizar el probable efecto de la norma propuesta sobre los ingresos de CORPAC, realizó un ejercicio retrospectivo para el año 2004. En otras palabras, se simuló qué hubiera sucedido con los ingresos de los aeropuertos de provincia administrados por CORPAC, en caso la exoneración hubiera estado vigente desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre del año 2004.
22. Como se muestra en el Cuadro N° 2, la exoneración habría generado en CORPAC una reducción de los ingresos por los servicios de SNAR de 13,1%, una caída de los ingresos por los servicios de aproximación de 3,0% y una disminución de los ingresos por los servicios de aterrizaje y despegue de 4,7% para el año 2004. Esta situación es más grave en el caso de los aeropuertos de Pucallpa, Iquitos y Puerto Maldonado (que registran los mayores movimientos de aeronaves militares y policiales).

**Cuadro N° 2**  
**REDUCCION ESTIMADA DE LOS INGRESOS**  
**DE CORPAC POR LA EXONERACION**  
**A LAS FUERZAS ARMADAS 1/**

(%)

	SNAR	Aproximación	Aterrizaje y despegue
Tacna	10,4	1,0	2,7
Cusco	3,8	0,7	1,4
Juliaca	6,5	2,5	3,8
Piura	9,7	2,6	3,9
Pucallpa	38,3	25,5	46,4
Chiclayo	8,5	2,7	3,7
Iquitos	15,3	4,1	6,5
Trujillo	3,3	2,0	4,0
Tarapoto	10,7	3,9	6,8
Puerto Maldonado	12,8	2,3	4,7
Arequipa	4,0	1,1	1,8
Otros	10,3	5,6	4,5
<b>Total</b>	<b>13,1</b>	<b>3,0</b>	<b>4,7</b>

1/ Considera información del año 2004.

Fuente: CORPAC, OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación

23. En términos monetarios, la exoneración habría generado una disminución de aproximadamente S/.1 millón en los ingresos de CORPAC, lo que habría representado 2,2% de los ingresos operacionales de los aeropuertos regionales o el 7,6% de la utilidad bruta de la empresa estatal para el año 2004 (incluyendo todas las operaciones de la misma).
24. En la medida en que los servicios de SNAR, aproximación, y aterrizaje y despegue brindados por CORPAC se encuentran sujetos a regulación tarifaria (tarifas máximas), en el corto plazo, la empresa estatal no podría incrementar la tarifa a los usuarios no militares o policiales, lo que originaría subsidios cruzados tarifario, perjudicando a los usuarios. Es necesario mencionar que estos usuarios no tienen obligación legal de asumir *costos que no están asociados a la prestación de los servicios que éstos reciben*.

#### IV. CONCLUSIONES:

1. En los términos que ha sido planteada, la propuesta se considera contraria a las disposiciones y principios del marco constitucional y del marco legal a cargo de OSITRAN, relativo a la regulación económica de las actividades de explotación de la infraestructura de transportes de uso público.

El Estado cuenta con dos mecanismos que permiten cubrir el pago de los servicios a las FFAA y PNP. La primera es la incorporación en el presupuesto anual del Sector Defensa e Interior de los recursos necesarios para cubrir los costos de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos que se les presta en los Aeropuertos de la República, ya sea por empresas privadas concesionarias o de propiedad del Estado.

El segundo mecanismo alternativo es aplicar lo contemplado en el D.L. N° 819 con relación a la emisión de documentos cancelatorios, a ser utilizados por las empresas prestadoras de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos correspondientes, para el pago de obligaciones que constituyan ingreso del Tesoro Público.

2. La exoneración planteada generaría una reducción de los ingresos de CORPAC en aproximadamente S/.1 millón, lo que representaría el 7,6% de la utilidad bruta de la empresa estatal para el año 2004.
3. Un eventual subsidio cruzado tarifario con el objeto que se impute en las tarifas de los usuarios no que no sean FFAA y PNP los costos de los servicios recibidos por las FFAA y PNP, distorsionaría la tarifa mediante incrementos de las tarifas cobradas por SNAR, aproximación, y aterrizaje y despegue.

#### **V. RECOMENDACIÓN:**

Por las consideraciones expuestas, estas Gerencias consideran conveniente recomendar a la Alta Dirección que apruebe el presente informe y lo remita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con copia al Ministerio de Defensa.

Atentamente,

**LINCOLN FLOR ROJAS**  
Gerente de Regulación (e)

**FELIX VASI ZEVALLOS**  
Gerente de Asesoría Legal

PBD-MCB/gsg  
REG.SAL-GS-GAL-06-2228  
N° Registro: 675

# *Resolución de Gerencia General*

Nº -05-GG-OSITRAN

Lima, de octubre de 2005

La Gerencia General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN;

**VISTOS:** El proyecto de Contrato de Fideicomiso presentado por la empresa concesionaria IIRSA NORTE S.A y el Informe Nº 008-05-GS-GAL-OSITRAN, de las Gerencias de Supervisión y de Asesoría Legal;

## **CONSIDERANDO:**

Que, el 17 de junio de 2005 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación y Explotación de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del "Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana- IIRSA" entre el Estado Peruano actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A.;

Que, mediante el oficio Nº 020/2005-CINSA-OSITRAN, del 6 de octubre de 2005, la empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A, remitió a OSITRAN un Proyecto de Contrato de Fideicomiso, en cumplimiento de lo que establece la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión, para la respectiva aprobación por parte de OSITRAN;

Que, conforme a la cláusula 10.6 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá constituir un fideicomiso o una comisión de confianza bancaria o mecanismo similar aceptado previamente por el Concedente, bajo su cuenta y costo, el mismo que recibirá cada trimestre, el diez por ciento (10%) de los ingresos provenientes del cobro de Peaje, establecido en las cláusulas 8.14 al 8.17 sin incluir IGV, desde el inicio de la Explotación de la Concesión y hasta recaudar un monto total de US \$5 000 000.00 (Cinco millones con 00/100 dólares); el cual tendrá por finalidad contar con los fondos necesarios para que el Concedente realice los pagos que correspondan ante los daños por eventualidades no cubiertos y descritos en la cláusula 10.2 del Contrato de Concesión;

Que, luego de revisado el proyecto enviado, se ha podido advertir que es necesario realizar precisiones y modificaciones que deben incorporarse en el contrato de fideicomiso a suscribirse; con la finalidad de dar mayor coherencia entre el Contrato de Fideicomiso a suscribirse con las demás cláusulas del Contrato de Concesión y con la legislación de la materia.

Que, el literal n) del artículo 55° del Reglamento General de OSITRAN, establece que corresponde al Gerente General las funciones que sean propias de su cargo;

Que, el Manual de Organización y Funciones, aprobado por la Resolución N° 025-2005-CD-OSITRAN, señala en su numeral 7 correspondiente a las Funciones Generales de la Gerencia General que ésta dirige y coordina las acciones de las diferentes áreas a fin de cumplir con los fines y objetivos de la Institución;

Que, luego de la revisión del Informe N° 008-05-GS-GAL-OSITRAN de VISTOS, esta Gerencia lo hace suyo y, en consecuencia, lo incorpora íntegramente a la parte considerativa de la presente Resolución;

**SE RESUELVE:**

**PRIMERO:** Aprobar el Informe N° 008-05-GS-GAL-OSITRAN, por el cual se emite opinión sobre el Proyecto de Contrato de Fideicomiso, remitido por la empresa concesionaria IIRSA NORTE S.A.

**SEGUNDO:** Aprobar, de acuerdo a lo que establece la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión, el proyecto de Contrato de Fideicomiso presentado por la empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A., con las modificaciones y precisiones propuestas en el numeral 3.5 del Informe aprobado por el artículo primero, las que deberán ser incorporadas en el Contrato de Fideicomiso a suscribirse;

**TERCERO:** Comunicar la presente Resolución y el Informe N° 008-05-GS-GAL-OSITRAN a IIRSA NORTE S.A. y al MTC, en su calidad de ente concedente.

Regístrese, comuníquese y archívese.

**JORGE ALFARO MARTIJENA**

**Gerente General**