

## **INFORME N° 022-2001-GEE-OSITRAN**

A : Armando Chamorro Plazolles  
Gerente de Estudios Económicos

Asunto: Acceso a Operadores de Rampa

Fecha : 10 de octubre del 2001

---

### **ANTECEDENTES**

1. El 14 de febrero del 2001, se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", entre el Estado Peruano -representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción- y el consorcio integrado por Frankfurt Flughafen Main AG, Bechtel Enterprises Limited y COSAPI S.A.
2. El contrato de concesión establece diversos mecanismos para la asignación de espacios y derechos de operación en el aeropuerto. En el caso de los servicios de apoyo a las aeronaves en tierra (servicios de rampa o *ground handling*), el literal a. del numeral 1.2 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del anexo 5 del Contrato establece que este servicio podrá ser brindado por terceros y que la selección de los operadores se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Asimismo, se señala que el concesionario podrá brindar este servicio en forma directa (sin subasta) o a través de una de las filiales, la que se constituye en operador. En este caso, el pago que deberá efectuar la filial operadora al concesionario será el promedio de los otros operadores. También se señala que las tarifas de estos servicios se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda, para lo cual el concesionario deberá permitir el ingreso de otras empresas. Por último, se indica que los ingresos del concesionario por este concepto no podrán ser menores al 10% de la facturación del operador secundario, y que OSITRAN podrá actualizar este porcentaje de acuerdo con la realidad del mercado.
3. En cumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión, el concesionario convocó durante el mes de agosto a la subasta por el servicio de rampa en el AIJCH, para lo cual remitió las bases al OSITRAN y las puso a la venta, y organizó una charla informativa.
4. La revisión inicial de las bases, en las que se somete a concurso un número de derechos de operación menor al número actual de operadores, así como las opiniones recibidas de algunos potenciales postores, motivaron que el 29 de agosto OSITRAN comunicara al concesionario la necesidad de suspender el proceso convocado, al tiempo que le solicitaba la sustentación de la reducción establecida al número de operadores.

5. Ante tal requerimiento, el concesionario envió una comunicación indicando que la limitación del número de operadores se basa fundamentalmente en aspectos de seguridad; específicamente señala que la concurrencia limitada de operadores se justifica por lo siguiente:
  - La generación del concepto de Rampa Limpia reduciendo los equipos de las empresas de servicio de rampa
  - La ejecución de Mejoras de Infraestructura que generará una mayor congestión en la rampa, aumentando los riesgos de accidentes y exigirá una mejor asignación de los espacios disponibles dando prioridad a los estacionamientos de aeronaves
  - La práctica internacional

#### **OBJETIVO**

6. Definir el esquema y herramientas necesarios para regular la selección de los operadores de servicios de rampa en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de tal manera que los usuarios puedan elegir al mejor operador a través de la competencia de precios y calidad de servicio, respetando las normas y estándares técnicos, de calidad y de seguridad internacionalmente aceptados dentro del marco del reglamento de acceso de OSITRAN.

#### **PROCESO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE ACCESO AL CASO DE LA SELECCIÓN DE OPERADORES DE RAMPA**

7. Los criterios considerados en el análisis del proceso de selección de los operadores de rampa para el AIJC están previstos en el Reglamento de Acceso, documento en elaboración.
8. Considerando los procedimientos establecidos en el Reglamento de Acceso se define que el proceso de selección de los operadores de rampa se encuentra en la etapa de revisión y aprobación de las bases para el señalado concurso (artículo 40 del reglamento de Acceso)
9. Los espacios necesarios para que los operadores de rampa realicen sus actividades son considerados como facilidad esencial según el Anexo 2 del Reglamento de Acceso. Asimismo, los operadores de rampa han revelado su intención de continuar operando en el AIJC. El concesionario pretende limitar el número de operadores de rampa a tres y asignar estos espacios a través de una subasta para lo cual envió las bases correspondientes a OSITRAN para su revisión y aprobación.
10. OSITRAN considera pertinente respetar la justificación que presenta el concesionario para limitar la concurrencia de operadores de los servicios de rampa a tres operadores; sin embargo, atendiendo a comentarios, sugerencias y observaciones de los operadores en el mercado, considera pertinente hacer modificaciones a las bases del concurso.

## CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

11. La asistencia en tierra a las naves incluye una serie de servicios; como servicios de rampa, servicios al pasajero y otros servicios en tierra. Los servicios de rampa tradicionalmente consideran la carga y descarga de equipaje, carga y correo, transporte de equipaje y correo, la limpieza interior de las naves, agua y desagüe y el remolque de las naves. Los servicios al pasajero comprenden la emisión y chequeo de boletos, manejo y chequeo de pasajeros, transporte de pasajeros y tripulación, servicios VIP y rastreo de equipaje. Los otros servicios en tierra corresponden a servicios especiales como el manejo de la tripulación, planeamiento de la carga, chequeos de peso y balance, preparación de vuelo, chequeo de ULD, atención a naves corporativas, entre otros.

Esta cadena puede extenderse a casi cualquier tipo de servicio o asistencia que requiera una aerolínea una vez que llega a un punto de conexión o destino; disminuyendo los costos de operación de las aerolíneas. La tendencia mundial en estos servicios es la consolidación de los mismos en un solo operador. Inclusive la integración de servicios se extiende al manejo y almacenamiento de carga.

12. Las aerolíneas pueden optar por contratar los servicios de un operador de rampa o darse el servicio a sí mismas, dependiendo de dos factores, el costo del servicio y la calidad del mismo. El autoservicio se justifica para aquellas aerolíneas de gran tamaño y con alta frecuencia de operaciones a nivel mundial o para aquellas que no encuentran en el mercado local operadores del nivel requerido por su casa matriz.

En opinión de las aerolíneas, el autoservicio en el AIJC no es una opción por considerar por el tamaño de las operaciones en el Perú, a excepción de casos especiales.

13. La estandarización del servicio, a través de normas y requerimientos aceptados internacionalmente, determina que el producto sea global y que existan ventajas competitivas en contar con un socio estratégico global o que una multinacional pueda incursionar en mercados locales con éxito. Por lo mismo, se hace muy difícil que una empresa netamente local y sin experiencia ingrese a este mercado.

14. La tendencia en el mercado es a la globalización de las operaciones de asistencia en tierra, la mayoría de empresas que brindan el servicio de rampa son globales o, por lo menos, regionales. Las cuatro empresas que operan en el mercado peruano son multinacionales o tienen socios estratégicos con operaciones a nivel mundial o regional. Estas empresas y socios cuentan con una amplia experiencia en el mercado internacional, una gran cartera de clientes y operaciones en una amplia gama de aeropuertos en el mundo.

15. Además de las normas internacionales, las empresas de rampa en el Perú tienen que cumplir con las normativas de la DGAC.

16. El proceso de toma de decisiones de las aerolíneas para seleccionar el operador de rampa adecuado a sus necesidades considera las decisiones corporativas tomadas por las centrales de operación o casas matrices; por lo que las negociaciones en el ámbito local están fuertemente marcadas por este elemento. Sin embargo, se dan casos en los cuales las decisiones locales priman sobre las corporativas en la selección del operador tomando en cuenta la calidad de servicio, precio del servicio y beneficios colaterales.
17. Los eventos del pasado 11 de septiembre, han determinado que las aseguradoras a nivel mundial eliminen la cláusula sobre la cobertura de daños por terrorismo y guerra de todos los contratos que éstas tienen con las aerolíneas y, en general, con todos los operadores en el sector. Esto implica un serio problema para la continuidad de las operaciones de las líneas aéreas y de la comunidad aeroportuaria en general; en primer lugar, no podrían cumplir con los requerimientos de seguro mínimo exigidos y, por lo tanto, tendrían que cortar sus operaciones; en segundo lugar, por la misma razón no podrían usar para sus operaciones naves en leasing, para el caso de las aerolíneas; y, por último, tendrían que declararse en bancarrota si es que los daños causados por un accidente exceden la cobertura actualmente establecida.

Por otro lado, el tráfico de pasajeros a nivel mundial ha caído y las frecuencias de vuelo han disminuido, lo que afecta a todos los operadores aeroportuarios. Estos hechos tendrán un efecto en los costos de las operaciones aeroportuarias, por la necesidad de mayores medidas de seguridad.

18. El nivel de inversión inicial necesaria para competir en el mercado de rampa en el AIJC oscila entre 3 a 4 millones de dólares, en opinión de los actuales operadores. La mayor parte de la inversión la constituyen los equipos para asistir a las naves en tierra. A continuación se presentan las principales características de los equipos:
- Alta especialización de los equipos, no pueden ser usados con otro fin que no sea el servir aviones.
  - Posibilidad de repotenciar equipos lo que permite que los equipos tengan una vida útil larga.
  - Existe un mercado de segunda mano para los equipos: repotenciados y usados; y, por lo tanto, se aprecia una gran movilidad de los mismos.
  - Los precios de los equipos tanto nuevos como repotenciados son similares (un equipo repotenciado cuesta el 80% del precio de un equipo nuevo)
  - Los equipos, como son importados, no pueden salir del aeropuerto sino estarían obligados a pagar los impuestos correspondientes.
  - El mantenimiento técnico de los equipos se realiza in-house, todos los operadores disponen de un taller de reparación y mantenimiento de los equipos.

Equipo (nuevo)	Precio (en US \$)
Push-back	250,000
Loader	130,000
Main deck loader	250,000
Air start unit	150,000

19. LAP tiene como socio y operador del AIJC a FRAPORT. Hay que considerar las operaciones de FRAPORT en el mundo y la posibilidad que sus filiales entren al mercado nacional. La tabla siguiente muestra sus operaciones en el mundo:

Localización del Aeropuerto	Tipo de operación
Brisbane	Inversionista
Hong Kong	BOT
Manila	BOT
Atenas	BOT
Turquía	Administración del terminal
Madrid, Tenerife, Palma de Mallorca, Alicante, Ibiza, Menorca	Servicios al pasajero rampa, operación de vuelos, carga
Lisboa, Porto, Faro	Servicios al pasajero, rampa, carga
Atenas, Saloniki, Kavala, Heraklion, Corfu, Rodas, Cíania	Servicios al pasajero, rampa, rastreo de equipaje
Viena	Servicios al pasajero, rampa
Saarbrücken	Operación aeroportuaria
Hanover	Operación aeroportuaria
Hahn	Operación aeroportuaria
Estocolmo	Manejo de carros porta-equipaje

La operación en España la realiza a través de Ineuropa Handling una compañía donde FRAPORT tiene el 20% de participación. En Portugal, a través de Portway Handling de Portugal S.A., donde tiene el 40% de participación. FRAPORT participa con una 18.3% de Goldair Handling en Atenas, uno de los socios en este *joint venture* es GlobeGround.

20. En la actualidad existen 4 operadores de servicios de rampa: SERLIPSA, TALMA-OGDEN, GLOBE GROUND, PERU DISPATCH.

SERLIPSA y TALMA OGDEN tienen servicios integrados de rampa y almacenamiento de carga. GlobeGround y PERU DISPATCH tienen una sola línea de negocio: la de servicios de rampa. La integración de servicios es una práctica muy común en el mundo; muchas empresas consideran el ofrecer soluciones integrales (*one-stop solution*) a las aerolíneas como una ventaja competitiva. Sin embargo, en el mercado peruano, existe la percepción que las empresas integradas en los servicios de rampa y carga mantienen los precios de rampa artificialmente bajos con el fin de conseguir clientes para su negocio de manejo y almacenamiento en carga.

21. GlobeGround brinda servicios de pasajeros y tráfico, de rampa, manejo de carga, seguridad aérea, ingeniería aeroportuaria y especiales; y, opera en más de 109 aeropuertos en todo el mundo atendiendo a más de 400 clientes. GlobeGround es una empresa integrante del grupo Lufthansa Aviation Group.

En Latinoamérica operan en Chile, Bogotá, Caracas, México, Manta, Guayaquil, Quito y Lima. La operación de Perú es una subsidiaria de la chilena.

La casa matriz en Chile brinda servicios al pasajero (despacho de pasajeros, ticketing, objetos perdidos y recepción de pasajeros y servicios especiales) y a las naves (rampa, despacho operacional, supervisión de catering, supervisión de aseo en cabina y mantenimiento de línea). Cuenta con certificaciones reconocidas a nivel mundial, tales como ISO 9002 e ISO 14000 y AHS 1000 aprobadas e implementadas por IATA.

La operación en el Perú sólo brinda servicios de rampa; pero podría ampliar sus operaciones al manejo de carga pues tiene el conocimiento para hacerlo.

22. SERLIPSA es una empresa cuyo negocio central es el manejo y almacenamiento de carga. En 1993, entró al mercado de servicios de rampa comprando a Servi Rampa, empresa de AeroPerú. En setiembre de 1999 entró en *joint venture* con Swissport, una compañía de Swiss Air Services.

Swissport soporta la operación de servicios de rampa en el Perú; desde sus inicios, la dirección de la división de servicios de rampa la lleva un representante de Swissport. Swissport tiene más de 40 años brindando los servicios de rampa, tiene presencia en 125 aeropuertos distribuidos en 25 países en el mundo. En agosto de 2001, Candover Investment PLC, un fondo de inversión inglés, se convirtió en un accionista importante de Swissport.

23. TALMA-OGDEN tiene como negocio central el manejo y almacenamiento de carga. En 1994, TALMA se asocia con OGDEN para brindar servicios de rampa. En noviembre de 2000, el Grupo de Aviación Menzies (MAG) adquiere a OGDEN (compañía de servicios de asistencia en tierra) convirtiéndose en el nuevo socio estratégico de TALMA.

MAG es una subsidiaria de John Menzies PLC, una compañía familiar escocesa con base en Edimburgo, formada en 1995 como la división de servicios de transporte del grupo. MAG creció rápidamente a través de adquisiciones, *joint ventures* y del desarrollo de nuevos negocios, además del crecimiento propio

del grupo. Con la adquisición de OGDEN, MAG se convirtió en una empresa global de servicios de asistencia en tierra, operando en más de 70 aeropuertos alrededor de todo el mundo.

MAG tiene una alianza estratégica con GlobeGround GmbH, y ha desarrollado un portafolio de servicios de aviación para ofrecer soluciones integrales a las aerolíneas. Esta alianza se ha consolidado con la adquisición por parte de GlobeGround de 20% del negocio de manejo de carga aérea de MAG.

MAG maneja tres negocios centrales: manejo y almacenamiento de carga (en 23 aeropuertos en el mundo), servicios al pasajero y de rampa (en 60 aeropuertos en el mundo) y servicios de apoyo a la aviación.

24. Peru Dispatch es una subsidiaria de American Airlines, que atiende a las naves de su casa matriz y a terceros en el AIJC. Peru Dispatch firmó un contrato de operación (17-95-CONT) y alquiler (340-95-CONT) con CORPAC en el año 1995; ambos contratos tienen una duración de 5 años con renovación automática. El contrato de operación se vence en agosto de 2003; y, el de alquiler, en marzo de 2004.

De realizarse la elección del operador de rampa sin considerar esta relación contractual y en los términos establecidos por la propuesta de bases del concesionario, Peru Dispatch tendría una ventaja competitiva frente al resto de operadores por los menores pagos al concesionario pactados en dichos contratos. Esto rompe el equilibrio por la desigualdad de condiciones de operación entre los operadores que finalmente terminen compitiendo en el mercado.

Por otro lado, se debe tomar en cuenta el interés de AEROSAN, una empresa chilena que actualmente opera en el aeropuerto de Santiago, de entrar al mercado de manejo y almacenaje de carga. AEROSAN es una empresa de servicios al pasajero, a la nave y a la aeronavegación. Su capital está formado en un 50% por American Airlines y un 50% por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM), ésta última perteneciente al grupo Compañía Sudamericana de Vapores.

#### **LAS BASES PARA EL CONCURSO DE SELECCIÓN DEL OPERADOR DE RAMPA EN EL AIJC**

25. Las bases que ordenan el proceso de selección de los operadores de rampa deben reflejar las condiciones del mercado donde éstos compiten; y, considerar la posición de dominio del concesionario. Por un lado, deben asegurar buena calidad de servicio y precios finales competitivos; y, por otro lado, deben garantizar que el concesionario no abuse de su posición de dominio como administrador de la facilidad esencial.
26. La existencia de un contrato de operación y de alquiler vigentes con uno de los operadores de rampa genera que existan condiciones de mercado diferentes para los agentes que finalmente operen el servicio de rampa.

### Sobre el número de operadores

27. Las bases presentadas por LAP contemplan la posibilidad de que queden en el mercado tres operadores de rampa; esta posibilidad debe convertirse en un hecho, de tal manera que los espacios de operación resultantes del proceso sean tres, sea que el operador con contrato vigente se haya adjudicado un derecho mediante concurso u opte por continuar operando hasta la terminación de su contrato.
28. OSITRAN acepta, en este caso, el derecho del concesionario de limitar el número de operadores a tres; sujeto a la presentación de la debida sustentación, señalando las causas y temporalidad de la decisión.

### Sobre las condiciones de operación

29. Con la finalidad de garantizar condiciones iguales de operación entre los postores ganadores de la subasta y el operador que mantiene contrato vigente, las bases deberán adecuarse a las condiciones en las que opera el operador con contrato vigente. De tal manera, que las condiciones económicas, técnicas, de operación y arrendamiento del operador con contrato vigente se repliquen para los nuevos operadores de rampa.
30. Las normas técnicas exigidas por el concesionario en el Anexo B, Requerimientos de Niveles de Servicio, deberán ser revisadas para que se adecuen a las normas exigidas por el operador con contrato vigente. La aplicación de las normas OACI y IATA, el reglamento de uso y los procedimientos de operación de plataforma deberán ser iguales para todos los operadores en el mercado luego de la subasta. Por lo tanto, los estándares mínimos requeridos para la operación de rampa serán los mismos definidos en el contrato del operador vigente.
31. La flota y características de la misma requeridas en el Anexo C, Lista de Equipos, deberán ser revisadas para que se adecuen a los requerimientos exigidos al operador con contrato vigente. Por lo tanto, el número y características de los equipos mínimos requeridos para la operación de rampa serán los mismos definidos en el contrato del operador vigente.
32. Los pagos requeridos a los postores por el concesionario en el Anexo D, Cargos Mínimos, deberán ser los mismos exigidos al operador con contrato vigente. De esta manera, la variable de competencia definida en las bases como el mayor pago al concesionario, queda como un porcentaje fijo ofrecido por los postores. En su lugar, se recomienda que la variable de competencia sea el pago inicial por el derecho de operación (mayor *up-front*).
33. Para igualar las condiciones de operación, se recomienda reducir el plazo de los derechos de operación subastados hasta agosto de 2003. Cumplido este plazo el concesionario podrá realizar una subasta bajo condiciones diferentes a las actuales. De otra manera, si el concesionario considera pertinente mantener el plazo de cinco años, deberá efectuarse una nueva subasta por el espacio que deja el operador con contrato vigente en el 2003.

### Sobre los procedimientos

34. La garantía de seriedad de propuesta no debe constituir una barrera a la entrada de postores.
35. Los plazos para que los postores realicen las gestiones correspondientes y pertinentes a la subasta deben ser razonables, dando la oportunidad y tiempo para que los mismos las atiendan con diligencia.
36. La garantía de seriedad de impugnación debe ser eliminada ya que ésta se emite a favor del concesionario, el mismo que resuelve la procedencia de la impugnación. En el caso que el concesionario decida mantener la garantía de seriedad de impugnación, éste deberá establecer en las bases que será OSITRAN o un Arbitro elegido entre las partes que resuelva la procedencia de la impugnación.
37. Los seguros exigidos deberán tener en cuenta las dificultades que están pasando los operadores aeroportuarios por los eventos del 11 de septiembre último.
38. El concesionario no deberá agregar costos administrativos sobre los definidos por las normas legales vigentes peruanas.

### Elementos adicionales

39. Se omite toda referencia a las facilidades para la operación que brinda el concesionario, como la provisión de combustible de los operadores de rampa dentro del aeropuerto. En la actualidad, los operadores de rampa tienen que ingresar el combustible del exterior para cargar sus equipos.
40. Las bases deben señalar expresamente la decisión de LAP o de alguna de sus filiales o empresas vinculadas de participar o no en el mercado de servicios de rampa, indicando el momento de tal entrada.
41. Las bases deben señalar las condiciones bajo las cuales las líneas aéreas podrán darse autoservicio; y explicar la situación actual de operación.

Atentamente

**ANA OLIVA CHACON**