

INFORME N° 030-05-GRE-OSITRAN

Para: Pablo Valle Cabieses
Gerente de Supervisión

c.c. Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Asunto: Cargo de acceso para autoservicios de rampa en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha : 18 de julio de 2005

I. ANTECEDENTES

1. El 27 de mayo de 2005, la Gerencia de Regulación remitió a la Gerencia de Supervisión el Informe N° 022-2005-CD/OSITRAN, que establece la propuesta de los cargos por uso de rampa en el AIJCH para las empresas que se prestan servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).
2. El 9 de junio de 2005, AEROCONDOR S.A.C., ATSA y L.C. BUSRE S.A.C. presentaron un escrito con observaciones al Proyecto de Mandato de Acceso, que incluye una propuesta de cargo por uso de rampa para el AIJCH.
3. El 22 de junio de 2005, la Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA) presentaron una propuesta de cargos por uso de rampa para las empresas que se auto sirven en el AIJCH.

II. OBJETIVO

4. Determinar el cargo de acceso por el uso infraestructura para la prestación de los autoservicios de rampa en el AIJCH, en base a las observaciones y comentarios recibidos a la propuesta contenida en el Informe N° 022-2005-CD/OSITRAN.

III. ANALISIS

III.1. La propuesta de cargos de acceso planteada en el Informe N° 022-2005-CD/OSITRAN

5. A continuación se resume la propuesta de cargo de acceso para los autoservicios de rampa en el AIJCH formulada por esta Gerencia, mediante Informe N° 022-2005-CD/OSITRAN

III.1.1. Definición del servicio

6. El servicio de rampa o manipulación en tierra (*ground handling*) tiene una acepción extensa que abarca una serie de prestaciones. En el presente caso, el servicio de manipulación en tierra se definirá de acuerdo a lo establecido en el Reporte Final a la Comisión Europea, preparado por SH&E Limited en 2002.

Este estudio establece 11 categorías de servicios considerados en el servicio de manipulación en tierra, que se presenta en el Anexo 1 al final del presente informe.

7. Una o más de las categorías señaladas en dicho anexo pueden ser brindadas por los operadores de servicio de rampa, manipulación en tierra o *ground handling*, excepto las categorías correspondientes a la asistencia de combustible y lubricante y a la asistencia de mayordomía (*catering*).
8. La operación de abastecimiento y almacenamiento de combustible fue entregada en exclusividad a un operador en concordancia con lo establecido por el Contrato de Concesión del AIJCH, mediante un concurso público. El servicio de catering, por un lado, no es un servicio bajo regulación por las condiciones actuales de prestación del servicio y, por otro lado, el mercado ofrece estos servicios a través de empresas diferentes a las que prestan servicios de rampa, manipulación en tierra o *ground handling*, por lo que se encuentra en otro segmento del mercado.
9. La evidencia internacional señala que una sola empresa puede concentrar la provisión de más de una categoría, dependiendo de los intereses y objetivos corporativos de la misma. En el presente caso, se ha considerado pertinente no limitar las decisiones corporativas de las empresas que entren en este mercado, reduciendo el número de categorías de servicios potencialmente provistos por los operadores.
10. La infraestructura empleada para la provisión del servicio de rampa, manipuleo en tierra o *ground handling* comprende todas las instalaciones y vías de acceso necesarias para que los operadores del servicio puedan proveerlo en condiciones normales. Estas áreas servirán para el almacenaje, mantenimiento, estacionamiento y operación de los equipos; por lo tanto considera, tanto las áreas comunes para la operación, como aquellas áreas asignadas en forma temporalmente exclusiva a las empresas que brindan el servicio.
11. El servicio de rampa es considerado como uno esencial, pues sin él no podría completarse la cadena de transporte y emplea en su operación facilidad esencial por lo que es necesario que se le garantice el acceso para que pueda completar sus servicios.
12. El servicio de manipuleo en tierra o *groundhandling* puede ser provisto por empresas de rampa o por empresas de transporte aéreo que se auto-proveen de dicho servicio. El presente informe se centra exclusivamente en la determinación de los cargos de acceso aplicable a las empresas que se auto-proveen del servicio de rampa en el AIJCH.

III.1.2. Servicios de rampa que se prestan las empresas de transporte aéreo

13. De acuerdo a la información proporcionada por cuatro de las siete empresas de que se prestan el servicio de rampa involucradas en el procedimiento, en función al tipo de aeronave que operan, pueden distinguirse con claridad dos grupos de empresas: aquellas cuyas naves utilizan mayoritariamente un número limitado de servicios de rampa (y por ende de infraestructura), un grupo que utiliza un número relativamente mayor de servicios debido a que algunas de sus naves tienen un tamaño relativo mayor. Dentro del primer grupo se encuentran LC Busre y ATSA; mientras en el segundo, se encuentran Aerocóndor y Star Up (básicamente por el uso de naves tipo Boing 737)
14. Resulta evidente que las aeronaves de mayor envergadura utilizan una mayor variedad de servicios y por tanto hacen un uso más intensivo de la infraestructura de rampa que aquellas de menor tamaño.

Cuadro N°1

EQUIPOS UTILIZADOS	TIPO DE NAVE										
	BEECH 90	CHEYENE III PA-42	CARAVAN	FAIRCHILD METROLINER	B-1900	IAI-1125 ASTRA	FOKKER 27	FOKKER 50	ANTONOV 24	AN-26	BOEING 737
PMD EN TM	4.40	5.10	5.60	6.59	7.53	11.02	20.41	20.82	22.50	23.95	54.20
TRACTOR DE REMOLQUE	X	X	X	x	X	X	X	X	X	X	X
BARRA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ESCALERA							X		X	X	X
PLANTA ELECTRICA		X		X	X	X	X	X	X	X	X
CAMION DE AGUAS							X		X		X
CARRETA DE MALETAS				X							X
CAMION DE MALETAS	X		X				X	X	X		X
CARRO DE SERVICIOS	X		X	X			X	X	X		X
CAMION DE CARGA										X	X
	AEROCONDOR	ATSA	AEROCONDOR	LC BUSRE	ATSA	ATSA	AEROCONDOR	AEROCONDOR	AEROCONDOR STAR UP	AEROCONDOR ATSA	AEROCONDOR STAR UP
	EMPRESAS										

III.1.3. Metodología de determinación del cargo por uso de infraestructura

i) Principios generales para la determinación del cargo por uso de infraestructura

15. La determinación del cargo por la utilización de la infraestructura debe seguir los siguientes principios generales:
- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.

- Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - Evitar que los cargos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
16. Cabe mencionar que la determinación de los cargos de acceso debe reflejar el uso de la infraestructura necesaria para la prestación del servicio. En tal sentido, aquellos servicios esenciales que, por sus niveles de escala, hagan un uso proporcionalmente mayor de la infraestructura deben pagar un cargo relativamente mayor que aquellos que hagan un uso menos intensivo de la infraestructura.

ii) Determinación de los cargos cobrados para los autoservicios de rampa

17. Como base para el cálculo de los cargos de acceso se ha considerado el mismo Flujo de Caja Económico (FCE) con el que se determinó los cargos aprobados por la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN, sobre la base de lo establecido en el Informe N° 040-2004-GRE/OSITRAN.
18. Dicho FCE no ha sido modificado en ninguno de sus supuestos a excepción de la distinción entre los servicios de rampa provistos por terceros y los que se prestan en forma integrada las empresas de transporte aéreo. En este caso, el tráfico se ha dividido en dos partes, las aeronaves que se atienden en rampa por empresas dedicadas a la asistencia en tierra y las aeronaves que se atienden por ellas mismas.
19. Los ingresos considerados en el FCE se determinan por la multiplicación de la tarifa por el tráfico. En este caso, los cargos correspondientes a las empresas de transporte que se prestan servicios han sido modificados.
20. Al igual que en el caso de los cargos aplicables a empresas de rampa, los rangos definidos en unidades de peso¹ de las tarifas están relacionados al uso de la infraestructura necesaria para la atención de los diferentes tipos de avión, como se ve el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2
Características de cada nivel de cargo

TIPOS DE AERONAVES	PMD (TM)	LISTA DE EQUIPOS POR CATEGORÍA
Bimotor	Hasta 5.68	Tractor pequeño (el mismo que se usa para jalar carretas equipajeras o dollies); carretas de equipaje, y barra de remolque. Total personal: 1 ó 2 personas
Dassault Mystere Falcon 20, Dassault Mystere Falcon 50, De Havilland Canada Caribou, De Havilland Canada DHC-7, Friendship F-27 MK 100, Friendship F-27 MK 200, Friendship F-27 MK 300, Friendship F-27 MK 400, FH 227,	Hasta 33	Tractor pequeño (el mismo que se usa para jalar carretas equipajeras o dollies); carreta de equipaje, escalera pequeña de pax y barra de remolque.

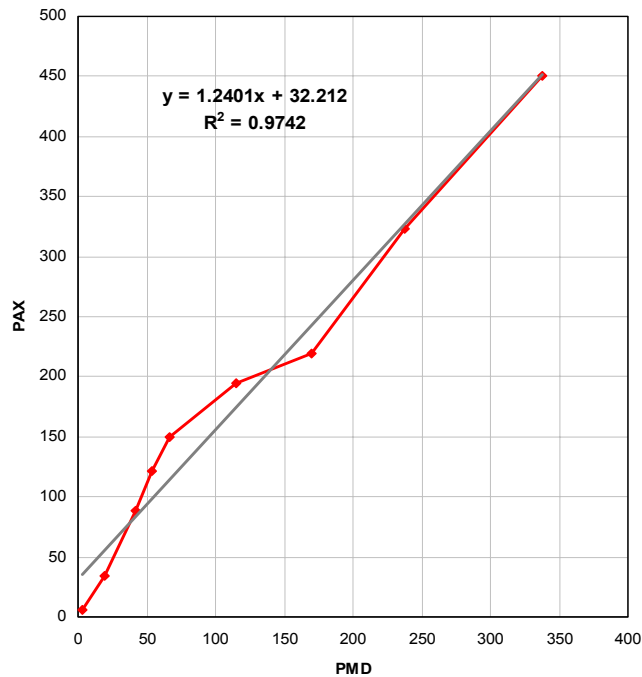
¹ Peso Máximo de Despegue (PMD)

TIPOS DE AERONAVES	PMD (TM)	LISTA DE EQUIPOS POR CATEGORÍA
FH 227-B, Lear Jet LR-25, Lear Jet LR-35, Lockheed L-1329, Jet Star, West Wind II, Sabreliner N-265, DC-3, C-46, C-47, Antonov AN-26, Antonov AN-32, Fellowship F-28 MK-3000, Fellowship F-28 MK-4000, Grumman Gulfstream I, Grumman Gulfstream II, Grumman Gulfstream III, Grumman Gulfstream IV, Handley Page BAE, Herald 200, Ilyushin IL 14, Namco YS-II		Total personal: 2 personas
Douglas DC-9 serie 10-11, Douglas DC-9 serie 10-15, Douglas DC-9 serie 30, Douglas DC-9 serie 40, Boeing 737-100, Boeing 737-200, Tupolev TU-124, TU-134, BAC 111, DC-7, DC-6, DC-4	Hasta 51	Tractor de remolque de aeronaves mediano, barra de remolque, escalera de pasajeros no motorizada, plana eléctrica, arrancador de turbina, carretas de equipaje (04), tractor jalador de carretas (02). Limpieza de cabina: 2-4 personas Total de personal: 4-7 personas
CL-44, IL-18, L-100, T-154, Douglas DC-9 serie 40, Douglas DC-9 serie 50, Lockheed L-188C, Lockheed L-188 ^a	Hasta 56	Lo mismo que el anterior, más 02 carretas, 01 tractor JC, 02 limpiadores de cabina. Total de personal: 6-8 personas
Airbus A320, Airbus A319, B 727-100, B 727-200, Electra, AN-12, Douglas DC-9 Super 80, Ilyushin IL 188-D, L 1649A Star Liner, L-100 Hercules, L-130, MD-80, MD-83, MD-88, Tupolev TU-104, Tupolev TU-114	Hasta 78	Lo mismo que el anterior, más 01 carretas, 02 limpiadores de cabina, las aeronaves mayores dentro de esta categoría pueden usar escaleras motorizadas, 02 fajas transportadoras. Total de personal: 8-10 personas
Airbus A310, Airbus A319 (carga), Airbus A320 (carga), Airbus A321 (carga), B 727-200 (carga), Airbus A300, Boeing 707-320 (carga/pax), Boeing 707-420, Boeing 707-120B, B 720, B 720-B, B 757, B 757-200, B 767-200, Douglas DC8-20, Douglas DC8-30, Douglas DC8-40, Douglas DC8-43-F, Douglas DC8-50, Douglas DC8-50-F, Douglas DC8-51, Douglas DC8-61, Douglas DC8-61-F, Douglas DC8-62, Douglas DC8-62-F, Lockheed 141A Starlifter	Hasta 152	Dos escaleras motorizadas, planta eléctrica, tractor de remolque medio/pesado, barra de remolque, dollies (10); carretas (10), 08 limpiadores de cabina, loader, 04 tractores jaladores de carretas, arrancador de turbina, aire acondicionado (opcional), dos fajas transportadoras. Total de personal: 8-10 personas
Boeing 707 321F, B 717, Douglas DC8-63, Douglas DC8-63F, Ilyushin IL-62, Ilyushin IL-62M, Ilyushin IL-86, Concorde, Lockheed L-1011-1, Tupolev TU-144	Hasta 188	Dos escaleras motorizadas, planta eléctrica, tractor de remolque medio/pesado, barra de remolque, dollies (12); carretas (12), 10 limpiadores de cabina, loader, 04 tractores jaladores de carretas, arrancador de turbina, aire acondicionado (opcional), dos fajas transportadoras. Total de personal: 9-12 personas
Lockheed L-1011-100 Tri-Star, Lockheed L-1011-200, Lockheed L-1011-240, Lockheed L-1011-500, DC 10, Douglas DC-10-10, Douglas DC-10-30, Douglas DC-10-40, Airbus A340-200, Airbus 340-300, Boeing 747 SR, B 767	Hasta 287	Dos escaleras motorizadas, planta eléctrica, tractor de remolque pesado, barra de remolque, dollies 12/15; carretas 04, 10/12 limpiadores de cabina, uno o dos loader, arrancador de turbina, A/C (opc), dos fajas transportadoras, 04 tractores jaladores de equipajes. Total de personal: 12-16 personas
B 747 SP, B 747 100, B 747 200-B, B 747 200 Combi, B 747 200-F, B 747 400, B 777, DC-10 (carga), Antonov AN-124	Más 287	Dos o tres escaleras motorizadas, planta eléctrica 02, tractor de remolque pesado, barra de remolque, dollies 16/20; carretas 06, 12/15 limpiadores de cabina, dos loader, arrancador de turbina (02), A/C (opc), 06 tractores de equipajes. Total de personal: 16-20 personas

21. A su vez, el PMD de las naves tiene una alta correlación con la cantidad de pasajeros que pueden transportar las naves. Dicha relación directa es progresiva, es decir, a medida que aumenta el peso de la nave aumenta más que proporcionalmente la cantidad de pasajeros que puede llevar. Es decir, entre mayor el PMD de la aeronave mayor será el cargo por unidad de peso (TM). Si se toman los puntos medios de cada rango y se le asocia con una cantidad de pasajeros que esa aeronave puede llevar² se encontrará que existe una relación positiva entre ambas variables, tal como se muestra en el siguiente gráfico, al cual se le ha asociado una línea de tendencia lineal simple y un coeficiente de regresión.

² La cantidad de pasajeros consignada es un promedio de los aviones en ese rango de peso, los resultados variarían dependiendo de la muestra de aviones que se tome y de los supuestos sobre la capacidad de las aeronaves.

Gráfico N° 1
Regresión lineal entre Peso y Capacidad de
Transporte de Pasajeros



22. La progresividad en la aplicación de los cargos de acceso se justifica en la medida que naves con mayor escala de operaciones (mayor número de pasajeros) hagan un uso más intensivo de la infraestructura, tanto por la mayor variedad de servicios de rampa que utilizan como por el mayor uso que se hace con cada servicio de rampa, de la infraestructura.
23. En virtud de lo anterior, aquellos servicios esenciales que, por sus niveles de escala, hagan un uso proporcionalmente mayor de la infraestructura deben pagar un cargo relativamente mayor que aquellos que hagan un uso menos intensivo de la misma.

iii) Propuesta de cargo

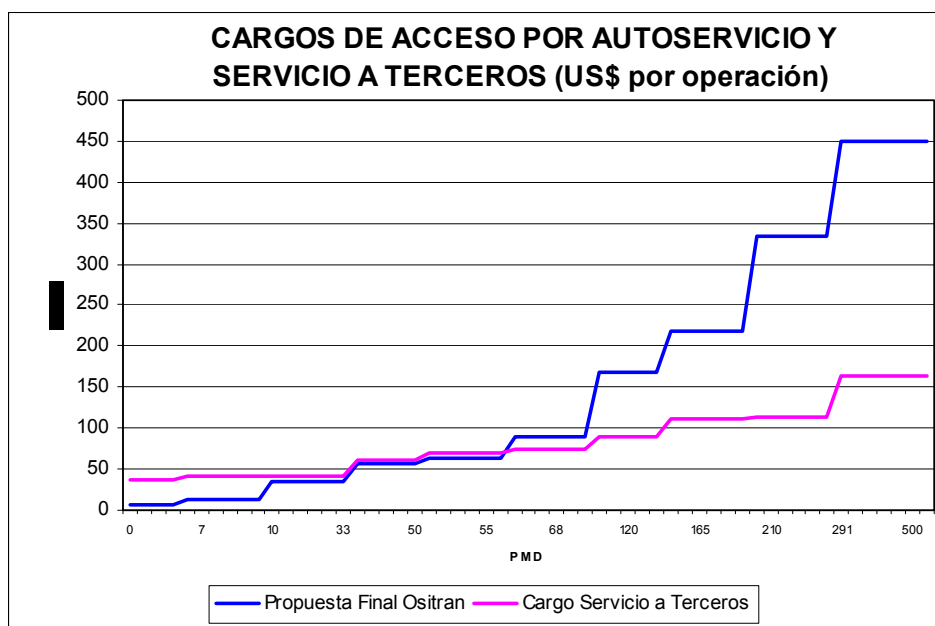
24. Tomando en consideración el peso de la nave, en el Informe N° 022-2005-GRE-OSITRAN se han determinado los nuevos cargos por uso de infraestructura aplicables a los autoservicios de rampa en el AIJCH, los mismos que se presentan en el Cuadro N° 3. Al igual que en el caso de los cargos aplicables al servicio de rampa a terceros, éstos se reajustan durante el año 2007 a una tasa de 4,08%. A partir de dicho año, los niveles se mantienen vigentes hasta la finalización del mandato de acceso, es decir, hasta el año 2011.

Cuadro N° 3
Propuesta de Cargos de Acceso para los Autoservicios de Rampa en el AIJCH

Tipo	Rango (PMD)		Participación Terceros	Cargo Terceros	Participación Autoservicios	Cargo Autoservicios (US\$ por operación)
	Min	Max				
Nivel 1	0	5.68	0%	37.44	11%	6
Nivel 2	5.68	33	0%	40.85	30%	33
Nivel 3	33	51	0%	61.22	19%	55
Nivel 4	51	56	3%	70.26	22%	60
Nivel 5	56	78	48%	74.35	9%	86
Nivel 6	78	152	14%	89.87	7%	161
Nivel 7	152	188	21%	110.29	2%	210
Nivel 8	188	287	14%	114.38	0%	320
Nivel 9	287		1%	163.49	0%	430

25. Es importante señalar que APEA presentó una propuesta de cargos basada en el peso de las aeronaves, la determinación del monto a pagar por el uso de la infraestructura se determinaba por el PMD de la nave. APEA propone un cargo por TM de US \$0.814747. Este cargo fue estimado considerando los costos totales por cubrir por las inversiones y operaciones que demanda la rampa dividido entre el total de TM del tráfico de aeronaves en el AIJCH. Para hallar el número total de unidades de peso, APEA empleó el valor del límite superior de los rangos de PMD, como si todas las naves en ese rango pesaran el límite superior.
26. Lo anterior resulta en una tarifa menor a la que se obtendría si se tomara para calcular el total de unidades de peso el valor promedio de los rangos; considerando este último, se tiene que la tarifa se eleva a US \$0.929111. Por lo tanto dicha propuesta sobreestima el peso total de las naves.
27. El Gráfico N° 2 compara los diferentes cargos resultantes de la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN, los cargos propuestos para los autoservicios de rampa en el AIJCH (\$ Auto Ss) y los cargos propuestos por APEA.

Gráfico N°2



28. Como se aprecia, el nivel de progresividad de la estructura propuesta por esta Gerencia, es mayor que el propuesto por APEA. Ello se debe a que mientras la propuesta de APEA, se aplica al universo total de operaciones de rampa (autoservicios y terceros) la propuesta formulada por la Gerencia sólo se aplica a autoservicios. En la medida que la proporción de aeronaves de mayor tamaño relativo que utiliza servicios de terceros en el AIJCH es relativamente alta comparada con la que se “auto-presta” el servicio de rampa, el crecimiento necesario del cargo a fin de mantener el Valor Presente de los ingresos requeridos en LFCE, en el caso de la propuesta de APEA es menor, al registrado en el caso de la presente propuesta.
29. Cabe señalar que, a diferencia de la estructura vigente para el caso de los servicios de rampa, la estructura propuesta por esta Gerencia para autoservicios es progresiva, mientras que en el caso de los primeros es regresiva. En efecto, en contraste con la estructura vigente para el cargo de acceso aplicable a los servicios de rampa de terceros, el cargo por PMD propuesto mantiene una estructura relativamente estable a medida que el peso de la nave se incrementa. Es decir, la contraprestación total que paga la nave es proporcional a su peso y capacidad de traslado de pasajeros, indicadores que constituyen una buena *proxy* del uso de infraestructura.

III.2. Comentarios de AEROCONDOR S.A.C., ATSA y L.C. BUSRE S.A.C.

30. AEROCONDOR S.A.C, ATSA y L.C. BUSRE S.A.C. han cuestionado el esquema de categorización presentado en el Informe N° 022-2005-CD/OSITRAN de OSITRAN. En particular, éstas proponen una modificación a la categorización de aeronaves por Peso Máximo de Despegue (PMD), así como en el nivel de cargo por uso de infraestructura. El siguiente cuadro muestra las diferencias de los rangos de peso y los niveles de cargo entre la propuesta de dichas empresas y la propuesta de OSITRAN.

Cuadro N° 1
Propuesta de los Transportadores Aéreos de los
Cargos por Uso de Rampa en el AIJCH

Tipo	Propuesta OSITRAN Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN		Propuesta Transportadores Aéreos			
	Rango (PMD) Min	Max	Cargo Autoservicios (US\$ por operación)	Rango (PMD) Min	Max	Cargo Autoservicios (US\$ por operación)
Nivel 1	0	5.68	6	0	5.68	5.28
Nivel 2	5.68	33	33	5.68	8.70	8.08
Nivel 3	33	51	55	8.70	25	23.23
Nivel 4	51	56	60	25	56	52.03
Nivel 5	56	78	86	56	78	72.47
Nivel 6	78	152	161	78	152	141.22
Nivel 7	152	188	210	152	188	174.67
Nivel 8	188	287	320	188	287	266.65
Nivel 9	287		430	287		361.42

31. La propuesta de las líneas aéreas sería aplicable a todas las operaciones en rampa, independientemente si las realiza una empresa de rampa o el mismo transportador aéreo.
32. Como se estableció en el Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN, el presente pronunciamiento de OSITRAN se enmarca exclusivamente dentro del procedimiento de emisión de mandato de acceso para la prestación de autoservicios en el AIJCH formulada por las empresas Aerocóndor, L.C. Busre, Aerotransporte S.A., Aviación Líder, TANS y Servicios Aeronáuticos SIPESA S.A.C. En tal sentido, no se encuentran comprendidas las empresas que prestan el servicio de rampa a terceros.

III.3. Comentarios de APEA

33. En sus comentarios a la propuesta planteada por OSITRAN, APEA formula una propuesta de cargos alternativa. Dicha propuesta, toma en consideración la modificación solamente del segmento de autoservicio de rampa. Al igual que la propuesta anterior, considera tanto la modificación de los niveles de cargos como de la estructura de los mismos.
34. La propuesta de APEA consideró lo siguiente:
 - Toma como base de cálculo de los cargos por uso de rampa el FCE de la Resolución N° 026-2004-CD-OSITRAN.
 - Asume para segmentar el mercado de rampa que el 57% de las operaciones es de auto-asistencia.
 - Contempla la relación directa entre el uso de infraestructura y el peso de la aeronave.
 - Modifica la estructura de cargos, introduciendo un nuevo rango, basado en la calificación de las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP)

35. El siguiente cuadro muestra las diferencias de los rangos de peso y los niveles de cargo entre la propuesta y la propuesta de OSITRAN.

Cuadro N° 2
Propuesta de APEA de los Cargos por uso de Rampa
en el AIJCH

Tipo	Propuesta OSITRAN Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN		Cargo Autoservicios (US \$ por operación)	Propuesta APEA		Cargo Autoservicios (US \$ por operación)
	Min	Max		Min	Max	
Nivel 1	0	5.68	6	0	5.68	7.00
Nivel 2	5.68	33	33	5.68	8.70	11.00
Nivel 3	33	51	55	8.70	33	27.00
Nivel 4	51	56	60	33	51	70.00
Nivel 5	56	78	86	51	56	79.00
Nivel 6	78	152	161	56	78	95.00
Nivel 7	152	188	210	78	152	135.00
Nivel 8	188	287	320	152	188	156.00
Nivel 9	287		430	188	287	192.00
Nivel 10				287		252.00

36. La propuesta de APEA considera la modificación de la estructura de cargos con base a la clasificación de la normativa peruana. Las regulaciones peruanas clasifican a los aviones de acuerdo a las limitaciones de operación de transporte de las aeronaves, de acuerdo al tamaño de las mismas (según peso, asientos y/o carga). Las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP)¹, en su Subparte A – Definiciones y Abreviaturas, considera la categoría propuesta por APEA como nuevo rango en la estructura de cargos cuando define las categorías utilitaria y commuter; la primera contempla aeronaves hasta un PMD de 12,500 lb y la segunda, hasta 19,000 lb. Cabe mencionar que dicha clasificación es consistente con la utilizada por las regulaciones federales Estados Unidos³.
37. Al comparar la clasificación de aeronaves contenida por las RAP (las cuales son consistentes con las regulaciones federales de Estados Unidos), con la utilizada para categorizar las aeronaves que prestan el servicio de rampa; la única diferencia que se aprecia es precisamente la referida a la categoría 3. Mientras las RAP consideran un rango de 5.68 a 8.70 toneladas de PMD como Categoría 2 (y la siguiente categoría de 8,70 a 33,00), la escala utilizada en el caso del servicio de rampa que se presta en el AIJCH va desde 5.68 a 33,00 de PMD.

³ Federal Aviation Regulation (FAR), Parte 23, Sección 23.3 .

38. En tal sentido, APEA para sustentar su propuesta, asocia el uso de equipos con las categorías de aeronaves. Así, diferencia el uso de equipos entre el Nivel 2 y 3 (Cuadro N° 2) de su propuesta, consignando equipos o servicios adicionales como el tractor de remolque mediano, la escalera de pasajeros no motorizada y el servicio de limpieza de cabina; y, mayor número de equipos empleados como la carreta de equipaje.
39. La introducción de una categoría más en la estructura de cargos está de acuerdo con la relación directa existente entre el uso de rampa (representado por el peso de las aeronaves) y el cargo por este mismo concepto. La estructura de cargos pretende ser simple y práctica en su aplicación; siempre y cuando los cargos representen el uso que los agentes económicos hacen de la rampa cuando se brindan servicios de asistencia en tierra. En tal sentido, esta Gerencia concuerda con la incorporación de la nueva categoría propuesta por APEA, sin embargo, discrepa de los niveles de cargos propuestos por dicha Asociación, en la medida que la reducción de los ingresos derivada de la reducción de cargos correspondientes a la segunda categoría, no se compensa de manera uniforme con un incremento en los cargos correspondiente al resto categorías⁴. Con ello se altera, la progresividad de los cargos en la estructura propuesta por OSITRAN.

III.5. Comentarios de LAP

40. LAP no ha presentado objeciones específicas a la metodología y propuesta de cargos de acceso formulada por OSITRAN. No obstante, ha manifestado su desacuerdo con la aprobación de cargos para los autoservicios de rampa, en tanto, OSITRAN mediante Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN aprobó los cargos de acceso aplicable a todas las empresas que prestan el servicio de rampa a favor de terceros así como a aquellas que brindan el servicio de rampa. En tal sentido, LAP cuestiona la fijación misma de cargos de acceso para los autoservicios de rampa
41. Por otro lado, LAP señala que resulta incuestionable la pre-existencia y exigibilidad de los cargos de acceso fijados mediante la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN, y señala que dichos cargos no podrían ser modificados por OSITRAN antes del vencimiento del plazo previsto para su vigencia (es decir el año 2011).
42. Sobre el particular, debemos señalar que no es correcto afirmar que la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN, no puede ser modificada por una Resolución emitida con posterioridad. Por el contrario, todo procedimiento de mandato de acceso culmina con una Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN, la cual puede modificar en parte o totalmente, pronunciamientos emitidos con anterioridad.
43. Debe dejarse en claro, sin embargo, que la aprobación de un nuevo cargo por el concepto de uso de instalaciones de rampa aplicable a las empresas que se auto-proveen dicho servicio, sólo surte efectos a partir de la vigencia de la Resolución que aprueba los nuevos cargos y no con anterioridad a esta. En tal sentido, este pronunciamiento, no altera en nada las obligaciones que las

⁴ Así, por ejemplo, los cargos aplicables a la categoría 3 pasa de US\$33 por operación (propuesta de OSITRAN) a US\$27 (nueva propuesta de APEA).

empresas de transporte aéreo mantengan con LAP, relativas al acceso a la infraestructura de rampa, durante el período de vigencia de los cargos aprobados mediante la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN.

III.6. Propuesta de cargos de acceso por el uso de infraestructura para el autoservicio de Rampa

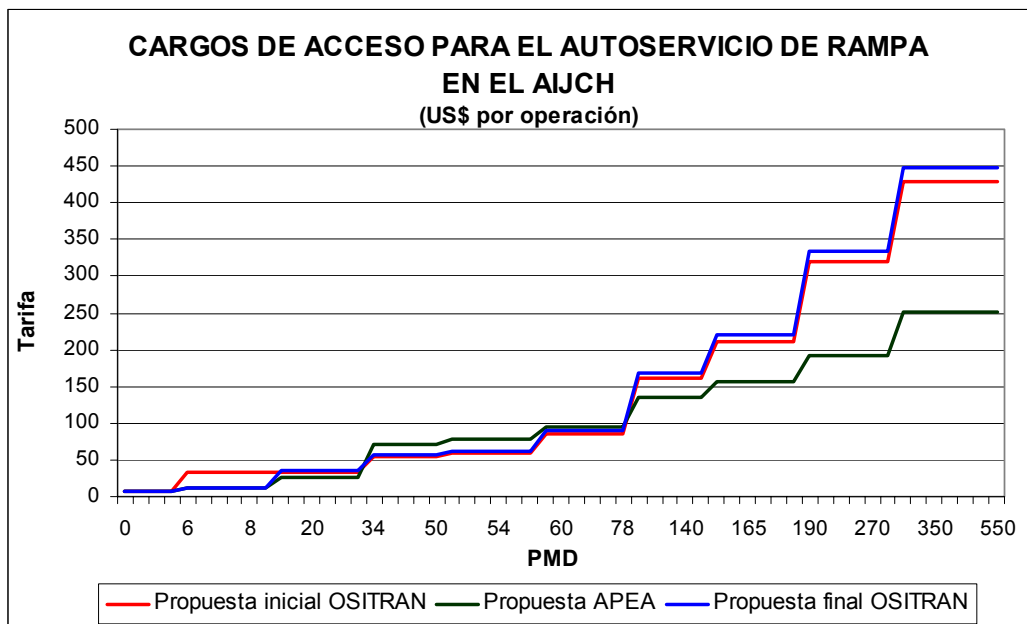
44. Considerando que la categorización empleada por las RAP peruanas y que a su vez éstas concuerdan con categorizaciones utilizadas internacionalmente, esta Gerencia es de la opinión de que existe un sustento basado tanto en criterios técnicos relacionados al uso de infraestructura como en los usos y costumbre; que respaldan la introducción de una categoría separada para aviones de 5.68 a 8.60 toneladas de PMD.
45. La introducción de una nueva categoría ha implicado, sin embargo, una recomposición del cargo de acceso a fin de no alterar el equilibrio económico alcanzado con los cargos propuestos originalmente. A fin de no alterar la estructura de cargos planteada en la propuesta original, dicha recomposición implicó un incremento de los cargos aplicables al resto de categorías a una tasa uniforme.
46. Empleando como base para el cálculo de los cargos el FCE con el que se determinó los cargos propuestos mediante el Informe N° 022-2004-GRE/OSITRAN se obtienen nuevos cargos por uso de rampa para los autoservicios de rampa. Dicho FCE no ha sido modificado en ninguno de sus supuestos.
47. En virtud de la propuesta arriba descrita, los nuevos cargos por el uso de infraestructura para autoservicios de rampa son los siguientes:

Cuadro N° 3
Cargos de acceso por uso de infraestructura para la prestación de autoservicios de rampa en el AIJCH

Tipo	Propuesta OSITRAN Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN		Cargo Autoservicios US \$ por operación)	Cargos de Acceso Aprobados		Cargo Autoservicios US \$ por operación)
	Rango (PMD) Min	Max		Rango (PMD) Min	Max	
Tarifa 1	0	5.68	6	0	5.68	6.26
Tarifa 2	5.68	33	33	5.68	8.70	12.53
Tarifa 3	33	51	55	8.70	33	34.45
Tarifa 4	51	56	60	33	51	57.41
Tarifa 5	56	78	86	51	56	62.63
Tarifa 6	78	152	161	56	78	89.77
Tarifa 7	152	188	210	78	152	168.06
Tarifa 8	188	287	320	152	188	219.21
Tarifa 9	287		430	188	287	334.03
Tarifa 10				287		448.85

48. El Gráfico N° 3, muestra la estructura del cargo aprobada y la contrasta con la propuesta formulada mediante el Informe N° 022-2005-GRE-OSITRAN así como con la propuesta planteada por APEA.

Gráfico N° 3



V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como resultado del análisis descrito en las secciones precedentes, se recomienda incorporar al mandato de acceso para autoservicios de rampa en el AIJCH los cargos que se describen en el Cuadro N° 4. Estos cargos, al igual que en el caso de los cargos de acceso para el servicio de rampa a terceros estarán vigentes hasta el 20 de julio del año 2011 y se reajustarán a una tasa de 4.08% durante el año 2007.

Cuadro N° 4
Cargos de acceso por uso de infraestructura para la prestación de autoservicios de rampa en el AIJCH

Tipo	Cargos de Acceso Aprobados		
	Rango (PMD)		Cargo Autoservicios (US \$ por operación)
	Min	Max	
Tarifa 1	0	5.68	6.29
Tarifa 2	5.68	8.70	12.53
Tarifa 3	8.70	33	34.45
Tarifa 4	33	51	57.41
Tarifa 5	51	56	62.63
Tarifa 6	56	78	89.77

Tipo	Cargos de Acceso Aprobados		
	Rango (PMD)		Cargo Autoservicios US \$ por operación)
	Min	Max	
Tarifa 7	78	152	168.06
Tarifa 8	152	188	219.21
Tarifa 9	188	287	334.03
Tarifa 10	287		448.85

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

ANEXO 1

CATEGORÍAS DE SERVICIO DE ASISTENCIA EN TIERRA A LAS AERONAVES

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión comprenden:

Servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario y el suministro de locales a sus representantes;

Control de las operaciones de carga, los mensajes y las telecomunicaciones; Manipulación, almacenamiento, mantenimiento y administración de las unidades de carga;

Cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario.

2. La asistencia a pasajeros comprende toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, la llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular el control de billetes y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación.
3. La asistencia de equipajes comprende la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución.

4. La asistencia de carga y correo comprende:

En cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias;

En cuanto al correo, tanto de llegada como de salida, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.

5. La asistencia de operaciones en pista comprende:

El guiado de la aeronave a la llegada y a la salida;

La asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados; Las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra;

La carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal;

La asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados;

El desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios;

El transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave comprende:

La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua;

La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave;

El acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.

7. La asistencia de combustible y lubricante comprende:

La organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas;

La carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.

8. La asistencia de mantenimiento en línea comprende:

Las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo;

Las operaciones particulares exigidas por el usuario;

El suministro y la gestión del material necesario para el mantenimiento y de las piezas de recambio;

La solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.

9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación comprenden:

La preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar;

La asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo;

Los servicios posteriores al vuelo; La administración de la tripulación.

10. La asistencia de transporte de superficie incluye:

La organización y ejecución del transporte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, excluido todo transporte entre la aeronave y cualquier otro lugar en el recinto del mismo aeropuerto;

Cualquier transporte especial solicitado por el usuario.

ANEXO 2: FLUJO DE CAJA DETERMINACIÓN DE CARGOS DE ACCESO PARA AUTOSERVICIOS DE RAMPA EN EL AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ingresos por autoservicios				1,183,229	1,230,558	1,279,781	1,385,223	1,468,336	1,556,436	1,649,822
Ingresos por terceros				1,368,086	1,422,809	1,479,722	1,601,637	1,697,735	1,799,599	1,907,575
Total Ingresos				2,551,315	2,653,368	2,759,502	2,986,860	3,166,071	3,356,036	3,557,398
Retribución				1,186,642	1,234,108	1,283,472	1,389,218	1,472,571	1,560,926	1,654,581
Tasa regulatoria				25,513	26,534	27,595	29,869	31,661	33,560	35,574
Total Retribución + Tasa Regulatoria				1,212,155	1,260,641	1,311,067	1,419,087	1,504,232	1,594,486	1,690,155
Total Ingresos Netos				1,339,160	1,392,726	1,448,435	1,567,773	1,661,839	1,761,550	1,867,242
Mantenimiento				-27,558	-5,325	-7,234	-26,604	-50,396	-8,189	-26,604
Servicios de Terceros				-146,514	-149,679	-152,912	-156,215	-161,276	-166,502	-171,897
Honorarios Operador				-71,429	-71,429	-71,429	-71,429	-71,429	-71,429	-71,429
Servicios Básicos				-7,843	-8,012	-8,185	-8,362	-8,633	-8,913	-9,202
Depreciación y Amortización				-24,774	-24,783	-24,783	-24,783	-24,783	-24,783	-24,783
Amortización de inversiones 2001				-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256
Amortización de inversiones 2002				-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614
Amortización de inversiones 2003				-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890
Amortización de inversiones 2004-2006					-188	-8,211	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073
Costos indirectos				-247,336	-252,679	-258,137	-263,712	-272,257	-281,078	-290,185
Costos no imputables				-91,091	-91,091	-91,091	-91,091	-91,091	-91,091	-91,091
IGV de compras comunes				-6,696	-6,840	-6,988	-7,139	-7,370	-7,609	-7,856
Total Egresos				-776,001	-762,786	-781,730	-912,168	-950,069	-922,426	-955,878
Impuestos				-145,858	-163,155	-172,677	-169,802	-184,349	-217,333	-236,043
Utilidad				417,300	466,786	494,029	485,803	527,422	621,791	675,321
Inversiones			-3,966,028	-4,884	-200,575	-2,444,696				
Depreciación y Amortización				24,774	24,783	24,783	24,783	24,783	24,783	24,783
Amortización de inversiones				152,761	152,948	160,971	262,834	262,834	262,834	262,834
Total Inversiones	0	0	-3,966,028	172,650	-22,844	-2,258,942	287,617	287,617	287,617	287,617
Flujo de caja	0	0	-3,966,028	589,950	443,942	-1,764,914	773,419	815,039	909,407	962,937

VPN	0
TIR	12.02%
wacc	12.02%

Incremento de tarifa	4.08%
Nivel de la tarifa actual	100.00%

%

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos por autoservicios	1,929,299	2,045,057	2,167,761	2,297,826	251,106	263,661	276,844	290,687	305,221	320,482	336,506
Ingresos por terceros	2,230,715	2,364,558	2,506,432	2,656,818	290,337	304,853	320,096	336,101	352,906	370,551	389,079
Total Ingresos	4,160,015	4,409,616	4,674,193	4,954,644	541,443	568,515	596,941	626,788	658,127	691,033	725,585
Retribución	1,934,864	2,050,956	2,174,014	2,304,455	251,830	264,422	277,643	291,525	306,101	321,407	337,477
Tasa regulatoria	41,600	44,096	46,742	49,546	5,414	5,685	5,969	6,268	6,581	6,910	7,256
Total Retribución + Tasa Regulatoria	1,976,465	2,095,053	2,220,756	2,354,001	257,245	270,107	283,612	297,793	312,683	328,317	344,733
Total Ingresos Netos	2,183,550	2,314,563	2,453,437	2,600,643	284,198	298,408	313,328	328,995	345,444	362,716	380,852
Mantenimiento	-22,405	-23,130	-23,880	-24,654	-2,465	-2,532	-2,600	-2,670	-2,743	-2,817	-2,893
Servicios de Terceros	-183,216	-189,152	-195,281	-201,608	-20,161	-20,705	-21,264	-21,838	-22,428	-23,033	-23,655
Honorarios Operador	-71,429	-71,429	-71,429	-71,429	-7,143	-7,336	-7,534	-7,737	-7,946	-8,161	-8,381
Servicios Básicos	-9,808	-10,125	-10,453	-10,792	-1,079	-1,108	-1,138	-1,169	-1,201	-1,233	-1,266
Depreciación y Amortización	-24,783	-24,783	-24,783	-24,783	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478
Amortización de inversiones 2001	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256
Amortización de inversiones 2002	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614
Amortización de inversiones 2003	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890
Amortización de inversiones 2004-2006	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073
Costos indirectos	-309,293	-319,314	-329,660	-340,341	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034
Costos no Imputables	-91,091	-91,091	-91,091	-91,091	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109
IGV de compras comunes	-8,373	-8,644	-8,924	-9,214	-921	-946	-972	-998	-1,025	-1,053	-1,081
Total Egresos	-983,230	-1,000,502	-1,018,334	-1,036,744	-340,225	-341,083	-341,964	-342,868	-343,797	-344,752	-345,732
Impuestos	-310,883	-340,342	-371,692	-405,050	0	0	0	0	-427	-4,653	-9,096
Utilidad	889,437	973,719	1,063,411	1,158,849	-56,027	-42,675	-28,635	-13,874	1,220	13,312	26,024
Inversiones											
Depreciación y Amortización	24,783	24,783	24,783	24,783	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478
Amortización de inversiones	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834
Total Inversiones	287,617	287,617	287,617	287,617	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312
Flujo de caja	1,177,054	1,261,336	1,351,028	1,446,466	209,285	222,637	236,677	251,438	266,532	278,624	291,337

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos por autoservicios	353,331	370,998	389,548	409,025	429,477	450,950	473,498	497,173
Ingresos por terceros	408,533	428,959	450,407	472,928	496,574	521,403	547,473	574,847
Total Ingresos	761,864	799,957	839,955	881,953	926,051	972,353	1,020,971	1,072,019
Retribución	354,351	372,068	390,672	410,205	430,715	452,251	474,864	498,607
Tasa regulatoria	7,619	8,000	8,400	8,820	9,261	9,724	10,210	10,720
Total Retribución + Tasa Regulatoria	361,969	380,068	399,071	419,025	439,976	461,975	485,074	509,327
Total Ingresos Netos	399,895	419,890	440,884	462,928	486,075	510,379	535,897	562,692
Mantenimiento	-2,971	-3,051	-3,133	-3,218	-3,305	-3,394	-3,486	-3,580
Servicios de Terceros	-24,294	-24,950	-25,624	-26,315	-27,026	-27,756	-28,505	-29,275
Honorarios Operador	-8,607	-8,840	-9,078	-9,323	-9,575	-9,834	-10,099	-10,372
Servicios Básicos	-1,300	-1,336	-1,372	-1,409	-1,447	-1,486	-1,526	-1,567
Depreciación y Amortización	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478	-2,478
Amortización de inversiones 2001	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256	-4,256
Amortización de inversiones 2002	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614	-1,614
Amortización de inversiones 2003	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890	-146,890
Amortización de inversiones 2004-2006	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073	-110,073
Costos indirectos	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034	-34,034
Costos no Imputables	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109	-9,109
IGV de compras comunes	-1,110	-1,140	-1,171	-1,203	-1,235	-1,268	-1,303	-1,338
Total Egresos	-346,738	-347,772	-348,833	-349,924	-351,043	-352,193	-353,374	-354,587
Impuestos	-13,768	-18,679	-23,841	-29,268	-34,973	-40,970	-47,274	-53,899
Utilidad	39,389	53,439	68,210	83,737	100,058	117,215	135,250	154,206
Inversiones								
Depreciación y Amortización	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478	2,478
Amortización de inversiones	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834	262,834
Total Inversiones	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312	265,312
Flujo de caja	304,701	318,751	333,522	349,049	365,371	382,528	400,562	419,518