

## **INFORME N° 039-05-GRE-OSITRAN**

Para: Walter Sánchez Espinoza  
Gerente de Supervisión (e)

c.c. Jorge Alfaro Martijena  
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz  
Gerente de Regulación

Asunto: Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2005-CD-OSITRAN que aprobó el Mandato de Acceso por el uso de la infraestructura para rampa a favor del Usuario Intermedio Talma Menzies SRL (TALMA)

Fecha : 16 de noviembre de 2005

---

### **I. ANTECEDENTES**

1. Mediante Resolución N° 014-2003-CD/OSITRAN se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)<sup>1</sup>, modificada por la Resolución N° N° 054-2005-CD/OSITRAN.
2. El 3 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión remitió el Memorando N° 071-05-GS-OSITRAN, con la solicitud de mandato de acceso presentada por AEROCONDOR y ATSA para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.
3. El 06 de mayo de 2005, CORPAC envió el Proyecto de Contrato de Acceso para brindar el Servicio de Rampa de Terceros, Proyecto de Contrato de Acceso para brindar el Servicio de Rampa con las Líneas Aéreas – Autoservicio y su propuesta de cargos de acceso para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jaula, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.
4. El 07 de mayo de 2005, CORPAC remitió información sobre los costos unitarios calculados para la determinación del cargo de acceso de los aeropuertos de Arequipa, Cusco, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo.
5. El 06 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 077-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por

---

<sup>1</sup> El Reglamento está disponible en la siguiente dirección: <http://www.ositran.gob.pe/documentos/R014-2003-CD.pdf>

TANS para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.

6. El 11 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 080-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por AVIACIÓN LIDER S.A. y STAR UP S.A. para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.
7. El 12 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 081-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por L.C. BUSRE S.A.C. para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.
8. El 17 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 084-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por TRANSBER IQUITOS S.A.C. para brindar el servicio de rampa en el aeropuerto de Iquitos.
9. El 18 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 086-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por TALMA MENZIES S.R.L. para brindar el servicio de rampa en los aeropuertos de Arequipa, Chiclayo, Cusco, Iquitos, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo.
10. El 05 de julio de 2005, CORPAC envió mediante correo electrónico la información sobre el tráfico de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jaula, Juliaca, Piura, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.
11. El 07 de julio de 2005, CORPAC envió mediante correo electrónico la información sobre el tráfico de Cusco y Tacna.
12. Con fecha 08 de julio de 2005, la Gerencia de Regulación remitió a la Gerencia de Supervisión el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN, mediante el cual se formula la propuesta de cargo de acceso aplicable a los mandatos de acceso solicitados.
13. El 11 de julio de 2005, CORPAC envió respuesta a la comunicación enviada por OSITRAN complementando la información de tráfico de operaciones que envió por correo electrónico.
14. El 01 de agosto de 2005, TANS formuló observaciones al proyecto de mandato de acceso para los servicios de rampa en aeropuertos operados por CORPAC.
15. El 01 de agosto de 2005, mediante cartas MTC.CORPAC S.A. GG-1445-2005/18.C y MTC.CORPAC S.A. GG-1480-2005/18.C, CORPAC presentó observaciones a los proyectos de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de las empresas AEROCONDOR S.A. Y TRANSBER IQUITOS S.A.C., respectivamente.
16. El 02 de agosto de 2005, mediante carta GN-073-05, TALMA manifestó su disconformidad con los costos presentados por CORPAC.

17. El 02 de agosto de 2005, mediante cartas MTC.CORPAC S.A. GG-1473-2005/18.C, MTC.CORPAC S.A. GG-1474-2005/18.C, MTC.CORPAC S.A. GG-1475-2005/18.C, MTC.CORPAC S.A. GG-1476-2005/18.C y MTC.CORPAC S.A. GG-1473-2005/18.C, CORPAC presenta observaciones a los proyectos de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de las empresas AVIACIÓN LIDER, STAR UP, TANS y LC BUSRE, respectivamente.
18. El 03 de agosto 2005, TANS PERÚ S.A. formuló observaciones al proyecto de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de los servicios de rampa de los aeropuertos bajo administración de CORPAC.
19. El 09 de agosto de 2005, TRANSBER Iquitos S.A.C., mediante carta TBI-GG-007-05 comunicó su desacuerdo con los cargos propuestos por OSITRAN.
20. El 25 de agosto de 2005, mediante carta MTC.CORPAC S.A. GG-1644-2005/18.C, CORPAC presenta observaciones al proyecto de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de las empresas TALMA MENZIES.
21. El 26 de setiembre de 2005 se notifica a TALMA la Resolución N°058-2005-CD-OSITRAN, mediante la cual se aprueba el mandato de acceso a favor de ésta para la utilización de infraestructura destinada a la prestación de servicios de rampa en los aeropuertos de Iquitos, Tacna, Chiclayo, Cusco, Arequipa, Tarapoto, Piura, Pucallpa, Juliaca, Puerto Maldonado y Trujillo.
22. El 18 de octubre del año en curso, TALMA presenta un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2005-CD-OSITRAN.
23. Con fecha 31 de octubre, mediante Memorandum N° 181-05-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión solicitó la opinión de OSITRAN con relación a las observaciones formuladas por TALMA referidas al cargo de acceso.

## **II. OBJETIVO**

Emitir un pronunciamiento con respecto al Recurso de Reconsideración presentado por TALMA, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2005-CD-OSITRAN que aprobó el Mandato de Acceso a su favor, para que preste el Servicio Esencial de rampa en los aeropuertos de Iquitos, Tacna, Chiclayo, Cusco, Arequipa, Tarapoto, Piura, Pucallpa, Juliaca, Puerto Maldonado y Trujillo.

## **III. ANALISIS**

24. TALMA ha presentado observaciones al Mandato de Acceso. Adicionalmente, ha presentado observaciones y cuestionamientos a los cargos de acceso propuestos en el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN, el mismo que sirvió de sustento a los cargos propuestos en el Proyecto de Mandato. Es necesario precisar que el informe que sustenta los cargos aprobados en el Mandato de Acceso es el Informe N° 031-05-GRE-OSITRAN, de fecha 7 de setiembre de 2005. En consecuencia, los argumentos expresados por TALMA con relación al cargo de acceso incluido en el Mandato presentan inconsistencias, toda vez que no hace referencia al informe que sustenta los cargos definitivos incluidos en el mandato y que es citado en la parte considerativa de la Resolución impugnada.

### III.1. Respeto al Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN

25. TALMA señala: *el referido informe no contempla costos operativos reales de una empresa eficiente, sin perjuicio de que el numeral 26 señala lo contrario. Todo parecería indicar que se busca incrementar actividades asignadas a los servicios de rampa con lo cual se pretende generar costos adicionales. Este sistema de cargos incentiva la ineficiencia de la entidad prestadora. Por ello estamos en desacuerdo con la metodología y solicitamos que sea revisada a la luz de la observaciones hechas por Apoyo Consultoría S.A. en el informe que adjuntamos como nueva prueba.*

*En efecto, como anota Apoyo Consultoría S.A. al buscar una asignación de costos por actividad, OSITRAN ha incurrido en una serie de deficiencias, entre las que se encuentran el hecho que hay actividades que no resultan separables y por lo tanto no resulta posible repartir de forma completamente objetiva los costos comunes o conjuntos entre las distintas actividades y servicios.*

26. Para estimar cargos de acceso existen, al menos siete metodologías, que han sido recogidas por OSITRAN en la última modificación del REMA<sup>2</sup>. La selección metodológica se realiza en función factores como demanda, limitación y calidad de la información disponible, antigüedad del servicio, entre otros. En este caso particular, un requisito básico para aplicar el modelo de empresa eficiente es contar con una demanda suficientemente grande y la ausencia de déficit entre ingresos y costos, requisitos que no presentan los 8 de 11 servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, objeto del presente procedimiento.
27. En efecto, el reducido nivel de tráfico en 8 aeropuertos (grupo III y grupo IV) distorsiona seriamente los costos unitarios, sea éste estimado bajo la metodología de empresa eficiente, costos incrementales o costo totalmente distribuido. Asimismo, el desarrollo de un modelo de empresa eficiente, no sería viable en el sistema aeroportuario de los 11 aeropuertos con éstas características, pues esto se puede comprobar con el reducido nivel de comparabilidad con los cargos por uso de infraestructura para servicios de rampa en aeropuertos de la región Latinoamericana. En efecto, para ello se requiere construir un modelo sobre la base de una o más aeropuertos eficientes que tengan características tecnológicas y geográficas similares<sup>3</sup>. En suma, la forma de tarificación de cargos para rampa en la región no emplean el modelo que sugiere TALMA.
28. Por otro lado, no es correcto afirmar, como lo hace TALMA que se pretenden aumentar actividades dentro del ámbito del servicio de rampa, pues únicamente se ha considerado y valorado bajo los procedimientos y forma de operación aeroportuaria actual los recursos que se utilizan. En efecto, pueden existir varias formas o conjuntos de actividades para proveer el servicio, pero en el presente caso se han tomando en cuenta los procedimientos actuales, que fueron estimados inicialmente por NERA - Price Waterhouse Coopers en el 2002<sup>4</sup> y actualizados para efectos de este procedimiento. Dichas actividades determinan los costos que son monitoreados por OSITRAN mediante el Manual de Contabilidad Regulatoria.

<sup>2</sup> Anexo N° 3 del REMA, aprobado por Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" el 24.09.05.

<sup>3</sup> Esta metodología podría eventualmente aplicarse en aeropuertos de la dimensión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

<sup>4</sup> Contratados por el Banco Mundial.

29. Por otro lado, el escrito de TALMA y el Informe de APOYO S.A. cuestionan la aplicación el método de costeo ABC (Activity Based Cost), el mismo que es utilizado por un gran número empresas de transporte y servicios aéreos y por los organismos reguladores a nivel mundial<sup>5</sup>. De manera previa a su aplicación, las metodologías de costeo fueron discutidas, comparándose tanto alternativas económicas como contables, llegándose a la conclusión que la metodología más idónea para los fines de regulación de corto plazo es el Costeo Basado en Actividades (ABC). En este campo el Perú muestra importantes avances, los que han sido reconocidos por expertos del Banco Mundial<sup>6</sup>. El costeo ABC, utilizado en el presente procedimiento no ha incorporado la recuperación de inversiones futuras, únicamente los costos operativos. Por lo tanto, este método es válido para estimar cargos para 5 años de vigencia, pues las inversiones y costos operativos incrementales o aquellos no cubiertos serán financiados con recursos derivados de transferencias a favor de CORPAC, situación que revela que no existe sobrevaluación. Finalmente, debe mencionarse que la metodología aplicada guarda coherencia con la metodología utilizada para la revisión de las tarifas máximas de CORPAC aprobada durante el 2004.
30. Se descarta cualquier sobreestimación en el nivel de los cargos, pues como se puede apreciar el Cuadro N° 7 del Informe N° 031-05-GRE-OSITRAN el Valor Actual Neto de los ingresos menos los costos operativos del servicio de infraestructura de rampa, correspondiente a los aeropuertos de la red aeroportuaria de CORPAC comprendidos en el presente procedimiento, es negativo. Esto es indicativo de que los ingresos derivados de los cargos por concepto del servicio de acceso a la rampa, no cubren la totalidad de los costos de red, aun cuando se consideran únicamente los costos operativos y se excluyen las inversiones. Este resultado es suficiente para desvirtuar una eventual sobreestimación del cargo de acceso.
31. Adicionalmente, APOYO observa que la TIR para Cuzco, Iquitos y Arequipa estaría por encima del Costo Ponderado del Capital para dichos aeropuertos del 11.47% consignado en el Informe. Sin embargo, dichos resultados fueron corregidos en el Informe N° 031-05-GRE-OSITRAN, en donde se registran Valores Actuales Netos, cercanos al 0, lo que es equivalente a TIRs cercanos al costo de capital. Por último, debe mencionarse que en todos los aeropuertos sólo se han considerados costos operativos, lo cual indicaría que el verdadero VAN aplicable a estos servicios sería negativo.
32. Finalmente, el Informe de APOYO hace referencia a un error material detectado en el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN, correspondiente al Cuadro N° 5 que se refiere a los ingresos y costos operativos totales de los aeropuertos comprendidos en el presente procedimiento. Cabe señalar que dicho error material no tiene repercusión alguna en los resultados reportados en el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN que propone los cargos de acceso ni en los resultados reportados en el Informe N° 031-05-GRE-OSITRAN

---

<sup>5</sup> Cabe señalar que este método es aplicado también por reguladores de Reino Unido (CAA y OFTEL) y España (AMT).

<sup>6</sup> Videoconferencia del Dr. Antonio Estache en el Seminario Internacional de Costos y Tarifas Portuarias, Lima 9 de setiembre de 2004.

### **III.2. Cargos de acceso en Proyecto de Mandato vs Cargos de acceso en el mandato**

33. TALMA señala que los cargos de acceso no están adecuadamente sustentados, y que no se hizo un estudio real de los aeropuertos, así como tampoco de las actividades a realizarse según el modelo de empresa eficiente. Una evidencia de que los cargos carecerían, según TALMA, de sustento técnico, es que el Mandato de Acceso emitido no obstante indicar que se basa en el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN, contempla cargos diferentes a los recogidos por dicho informe y en el proyecto de mandato, no habiéndose justificado tal modificación
34. TALMA realiza un análisis equivocado, pues los cargos de acceso que constan en el Resolución N° 058-2005-CD-OSITRAN están sustentados en el Informe N° 031-05-GRE-OSITRAN, el mismo que es citado en la parte considerativa de la dicha resolución. Este informe incluye una evaluación de los comentarios y sugerencias de parte de CORPAC y los Usuarios Intermedios con relación al proyecto de mandato. Con ello cual queda desestimada la observación de TALMA.

### **IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

De los elementos analizados, esta Gerencia concluye lo siguiente:

- Por las razones expuestas en el análisis del presente Informe, se considera que las observaciones presentadas por TALMA no ameritan modificar los cargos de acceso establecidos en el Mandato de Acceso para que dicha empresa preste el Servicio Esencial de rampa en los aeropuertos de Iquitos, Tacna, Chiclayo, Cusco, Arequipa, Tarapoto, Piura, Pucallpa, Juliaca, Puerto Maldonado y Trujillo.
- En tal sentido, se recomienda no modificar los cargos del Mandato de Acceso a favor de TALMA, emitido mediante Resolución N° 058-2005-CD-OSITRAN

Atentamente,

**GONZALO RUIZ DÍAZ**  
Gerente de Regulación