

INFORME N° 046-06-GRE-GAL-OSITRAN

Para: Ernesto Mitsumasu Fujimoto
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Felix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Asunto: Solicitud de interpretación del Numeral 2.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

Fecha: 11 de diciembre del año 2006

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD/OSITRAN se excluyó el servicio de uso de instalaciones de carga aérea en las infraestructuras aeroportuarias, de los alcances del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
2. Mediante Resolución N° 073-2005-CD-OSITRAN, se estableció el cargo máximo por uso de instalaciones de carga aérea dentro del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCh).
3. Mediante Resolución N° 060-2006-CD-OSITRAN se estableció la Tarifa Máxima para el uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCH, para el período comprendido entre el 1° de enero y 31 de diciembre de 2007.
4. El 24 de octubre del año 2006, mediante Escrito S/N, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) solicitó a OSITRAN la interpretación del Numeral 2.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, con relación al extremo referido al pago por concepto de uso de instalaciones en el Aeropuerto.
5. El 06 de diciembre de 2006, en la sesión de Consejo Directivo correspondiente, los señores directores requirieron a la administración que realice una precisión en las conclusiones del Informe N° 045-2006-CD-OSITRAN.

II. OBJETIVO

6. Emitir opinión respecto a la solicitud de interpretación del Numeral 2.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, referida al pago por concepto de uso de instalaciones en el AIJCh.

III. SOLICITUD DE INTERPRETACION

III.1. Pretensiones del Concesionario

7. La solicitud de interpretación del Numeral 2.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, remitida por LAP a OSITRAN, tiene como objetivo precisar que ***“el pago por concepto de uso de instalaciones del Aeropuerto para carga aérea es una tarifa, y no un cargo de acceso, que se aplica de forma neutra y universal por kilogramo de carga sobre toda mercancía que ingrese, pase o salga del Aeropuerto para efectos del transporte aéreo de carga, con independencia de que dicha mercancía provenga de un depósito de carga ubicado dentro o fuera del Aeropuerto”***.

III.2. Argumentos del Concesionario

8. De acuerdo a lo mencionado por LAP, la Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD/OSITRAN excluyó el uso de instalaciones de carga aérea en las infraestructuras aeroportuarias, de los alcances del Reglamento Marco de Acceso a las Infraestructuras (REMA). En este contexto, el Concesionario manifiesta que el cobro por el uso de las instalaciones de carga en el AIJCH *“(...) se trata de una tarifa, que por su naturaleza y según lo previsto en la definición 1.55 y en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión y en las definiciones del REMA y del Reglamento General de Tarifas (RETA), es cobrada a los Usuarios Finales de dicha infraestructura –esto es, a quienes envían o reciben la carga aérea-“*.
9. En opinión de LAP, esta tarifa se aplica de forma neutra y universal por kilogramo de carga que ingrese, transite o salga del aeropuerto, y se sustenta en una serie de servicios e instalaciones que esta empresa ofrece en relación con los servicios de carga.
10. Para sustentar la afirmación anterior, el Concesionario señala diversos argumentos que estarían en concordancia con la interpretación propuesta por éste, y que se encuentran relacionados a la aplicación del régimen tarifario por el uso de instalaciones de carga, y a lo establecido en el Contrato de Concesión, los que en síntesis son los siguientes:
 - En los últimos años, OSITRAN ha establecido la tarifa por el uso de las instalaciones de carga en función a los kilogramos de carga que ingresen, transiten o salgan del AIJCH.
 - El Numeral 2.2 del Apéndice 4 del Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que el Concesionario cobrará US \$ 0,01, durante los años 2000 y 2001, por cada kilogramo de carga de exportación, importación y carga embarcada y desembarcada en vuelo nacional, bajo el concepto de uso de instalaciones.
 - El primer párrafo del Numeral 2.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que los ajustes de la tarifa por el uso de instalaciones de carga

no deberán afectar la competitividad entre los depósitos externos e internos.

En opinión de LAP, *“(...) la aplicación de una tarifa por todo kilogramo de carga tiene la ventaja de ser universal y neutra, de modo que es aplicable a toda carga sin distinción alguna, así tenga que circular o no por el edificio de mercancías y con independencia de que el respectivo depósito de carga se encuentre dentro o fuera del Aeropuerto”*. De esta manera, el Concesionario sostiene que la neutralidad que caracteriza a una tarifa cobrada por kilogramo de carga, no afecta la competitividad de los distintos depósitos de carga.

- El primer párrafo del Numeral 2.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión señala también que los ajustes de la tarifa por el uso de las instalaciones, deberán permitir el desarrollo de depósitos de carga dentro del Aeropuerto.
 - De acuerdo a lo manifestado por el Concesionario, *“(...) la aplicación universal de una tarifa por todo kilogramo de carga no impide ni desincentiva el desarrollo de depósitos de carga dentro del Aeropuerto, sino lo contrario: promueve la no discriminación y, finalmente, la libre competencia, ya que es la misma tarifa que se cobra por todo kilogramo de carga aérea que hace uso de las instalaciones y servicios de carga que pone a disposición el Aeropuerto.”*
 - Adicionalmente, LAP sostiene que *“(...) en ninguna parte del Contrato de Concesión se señala o siquiera se da a entender que los almacenes ubicados dentro del Aeropuerto no están sujetos al pago por uso de instalaciones. Todo lo contrario. Esta posibilidad se encuentra directamente negada por la nota contenida en el numeral 2.2 del Apéndice 4 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en donde se señala que cuando se desarrolle almacenes de carga dentro del Aeropuerto se seguirá considerando el derecho por uso de instalaciones (...)”*.
11. En opinión del Concesionario, lo mencionado en el párrafo anterior es consistente con lo establecido en el Numeral 2.2.5 del Anexo 3 del Contrato de Concesión, en el sentido que la definición de operaciones de carga aérea implica la circulación de las mercancías, en general, dentro del AIJCH, interpretando la tarifa cobrada como un peaje.
 12. En otras palabras, LAP sostiene que *“(...) toda la carga deberá respetar los procedimientos de seguridad y tendrá a su disposición los servicios relacionados con la carga que pone a disposición el Aeropuerto. Ello ocurrirá así la carga provenga de o se dirija hacia almacenes ubicados dentro o fuera del Aeropuerto o, incluso, así transite o no por el Edificio de Mercancías”*.
 13. En este contexto, el Concesionario señala que las operaciones de transferencia de carga en el AIJCH están sujetas a los procedimientos de acceso, los procedimientos de operaciones en el Área de Transferencia de Carga, y los procedimientos de seguridad para las operaciones en el Área de Transferencia de Carga.
 14. En concordancia con lo anterior, LAP manifiesta que aquellas mercancías que se movilicen a través de los almacenes ubicados dentro del AIJCH, deberán respetar los procedimientos establecidos por el Concesionario y aprobados por la Autoridad Aeronáutica (la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC).

De esta manera, las mercancías que utilizarán los depósitos ubicados en el interior del aeropuerto, utilizarán algunos de los servicios relacionados a la carga que el Concesionario pone a su disposición (servicios de iluminación, circuito cerrado de televisión, señalización, sonido, perifoneo, información de arribos y salidas, control de accesos, seguridad, entre otros).

15. Adicionalmente, LAP menciona que *“el hecho de que, con el desarrollo de los depósitos de carga aérea dentro del Aeropuerto, algunos depósitos no llegaran a utilizar el Edificio de Mercancías, no implica de forma alguna que dejen de tener a disposición las instalaciones aeroportuarias y los servicios relacionados a la carga. Es más, la prestación de servicios de carga en áreas distintas al Edificio de Mercancías, podrá repercutir en costos adicionales a tener en cuenta para determinar la tarifa por concepto de uso de instalaciones del Aeropuerto”*.
16. Por último, el Concesionario manifiesta que actualmente existen casos (transporte de dinero y valores, por ejemplo) en los que las mercancías destinadas a la exportación o importación no circulan por el Edificio de Mercancías, lo que no modifica su condición o naturaleza de carga. De esta manera, LAP manifiesta que *“(…) también a dichas mercancías les debe ser aplicable la tarifa por concepto de uso de instalaciones, que no solo toma en cuenta el uso mismo de las instalaciones, sino también los diversos servicios relacionados con la carga que el Concesionario pone a disposición del Usuario Final en el Aeropuerto”*.

IV. ANALISIS DE LA SOLICITUD DE LAP

IV.1. La función de OSITRAN de interpretar los contratos de concesión

17. La Ley N° 26917, otorga a OSITRAN la siguiente función específica, aún cuando no es una de *“las partes”* del contrato de concesión:

<<Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

e) **Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación (...)>>**

En ese sentido, el marco normativo regulatorio, de cumplimiento obligatorio para LAP conforme lo establecido en el propio contrato de concesión; establece que corresponde a OSITRAN interpretar los contratos de concesión de la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito, pues éste constituye el título que otorga a la empresa concesionaria el derecho de realizar todas las actividades comprendidas en el ejercicio de explotar económicamente los Bienes de la Concesión.

18. El Consejo Directivo de OSITRAN es el órgano competente para interpretar, con alcance general, el título mediante el cual LAP ejerce el derecho de explotación económica del AIJCh, de conformidad con lo establecido en el Numeral 14 de la Sección “Consejo Directivo”, del Manual de Organización y

Funciones de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 046-2006-CD-OSITRAN.

IV.2. Otras funciones de OSITRAN relevantes en el presente caso

19. De acuerdo al Literal d) del Artículo 5° de la Ley N° 26917 (Ley de creación de OSITRAN), uno de los objetivos de OSITRAN es <<**Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte** por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales, en beneficio de los usuarios.>>
20. Asimismo, de acuerdo al Artículo 8° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S. N° 044-2006-PCM y modificado mediante D.S. N° 057-2006-PCM, uno de los principios que rige la actuación de OSITRAN es denominado “Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura”, según el cual: <<La actuación del OSITRAN se orientará a promover las inversiones que contribuyan a aumentar la cobertura y calidad de la INFRAESTRUCTURA. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la INFRAESTRUCTURA sean equitativos y razonables.>>
[El subrayado es nuestro]

IV.2. Análisis regulatorio

21. Como se ha mencionado anteriormente, la solicitud de interpretación de LAP tiene como objetivo precisar que el cobro por el uso de las instalaciones de carga en el AIJCH es una tarifa aplicable a toda mercancía que ingrese, circule o salga del recinto aeroportuario, independientemente de que provenga de depósitos ubicados dentro o fuera del recinto aeroportuario.

IV.2.1. Pago por el uso de instalaciones de carga es una tarifa

22. Lo primero que se debe señalar es que el contrato de concesión no contiene una estipulación que establezca expresamente la naturaleza del pago por concepto de uso de instalaciones de carga aérea, ya sea como una tarifa o como un cargo de acceso.

En esa medida, dicha calificación se sometió a la interpretación que en su momento efectuó OSITRAN, de aquellos aspectos involucrados en el pago por dicho concepto conforme al contrato de concesión, al ser contrastados con los alcances del marco normativo regulatorio de OSITRAN.

23. El Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 034-2001-CD-OSITRAN, entró en vigencia el 1 de enero del año 2002. La versión original del REMA consideró, como Servicios Esenciales aeroportuarios, a las actividades de procesamiento y distribución de carga, pero no determinó las Facilidades Esenciales correspondientes.
24. Posteriormente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, el REMA fue modificado el 23 de septiembre del año 2003¹. Esta

¹ Entró en vigencia el 1 de noviembre del mismo año.

nueva versión consideró a las áreas de procesamiento y distribución de carga, y a las actividades procesamiento y distribución de carga, como Facilidades y Servicios Esenciales, respectivamente.

25. En este contexto, de acuerdo a la normativa legal vigente en ese momento, el acceso a las Facilidades Esenciales necesarias para brindar el servicio de procesamiento y distribución de carga, se sometió a la aplicación del REMA.

Por lo tanto, el pago por el uso de instalaciones de carga en el AIJCH fue calificado como un cargo de acceso.

26. En concordancia con lo anterior, mediante la Resolución N° 015-2003-CD-OSITRAN del 30 de septiembre del año 2003, se aprobó la Directiva "Reajuste Anual por Concepto de Uso de Instalaciones de Carga en el AIJCH", que contenía el procedimiento y los plazos que se aplicaban a la autorización del reajuste anual del cargo de acceso por concepto de uso de instalaciones de carga aérea.
27. De la misma manera, mediante los Informes N° 06-04-GRE-OSITRAN y N° 053-04-GRE-OSITRAN, aprobados mediante las Resoluciones N° 04-2004-CD-OSITRAN y N° 046-2004-CD-OSITRAN, respectivamente, se establecieron los cargos de acceso por concepto de uso de las instalaciones de carga aérea en el AIJCH, para los años 2004 y 2005.
28. El 20 de septiembre del año 2005, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, se aprobó una nueva modificación al REMA. Según la Exposición de Motivos de la mencionado Resolución, "(...) con la aprobación de las modificaciones del REMA y con la aprobación del Reglamento General de de Tarifas de OSITRAN, mediante la Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN se cuenta con el marco regulatorio para la revisión de la tarifa por uso de instalaciones de carga en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (...)"
29. De esta manera, la Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN consideró que toda vez que el RETA establece las normas y procedimientos para la fijación y revisión de tarifas, el marco regulatorio quedó precisado, separando los Servicios Esenciales de los servicios asociados a la explotación de la infraestructura, al cual corresponde el pago por uso de instalaciones. Por lo tanto, dicho servicio se sometió a la aplicación del RETA.

En otras palabras, tal como sostiene LAP en su solicitud de interpretación, el pago por el uso de instalaciones de carga dejó de calificarse como un cargo de acceso, y debe considerarse, de acuerdo al marco legal vigente, como una tarifa.

IV.2.2. Tarifa neutral y universal por uso de instalaciones de carga

30. El Numeral 3 del Apéndice 1 del Anexo 5 estableció el cobro por uso de instalaciones de carga aérea nacional e internacional, para los años 2000, 2001 y 2002.
31. Mediante los Informes N° 06-04-GRE-OSITRAN y N° 016-04-GRE-OSITRAN del 26 de enero y 30 de marzo del año 2004, respectivamente, la Gerencia de

Regulación determinó el cargo de acceso por uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCH para el año 2004.

32. En dichos informes, el *servicio de procesamiento y distribución de carga aérea* se define como “(...) *el manipuleo, pesaje y transferencia de la carga de exportación e importación que fluye entre el transporte aéreo y el terrestre en el recinto del edificio de mercancías (...)*”.
33. En este contexto, los Informes N° 06-04-GRE-OSITRAN y N° 016-04-GRE-OSITRAN consideran que el servicio de procesamiento y distribución de carga incluye los servicios de transferencia de mercancía desde el lado tierra hacia el lado aire y viceversa, así como el servicio de orientación.
34. El primero de los precitados servicios, implica la utilización de la infraestructura y la prestación de los equipos siguientes:
 - Patio de maniobras: área común ubicada en la zona tierra, para la posición de los vehículos de carga y descarga hacia y desde la mesa de transferencia.
 - Equipo MTD (*Moving Truck Dock*): máquina que transfiere automáticamente los *pallets* de exportación e importación hacia y desde los vehículos de carga.
 - Balanza.
 - Mesa de transferencia con ocho puertas con sus respectivos canales de transferencia en dirección de los *dollies*, tanto para carga como para descarga.
 - Montacargas al servicio las 24 horas.
 - Iluminación.
35. El segundo servicio involucrado en el *servicio de procesamiento y distribución de carga*, es el denominado servicio de orientación de carga, el que por su parte, cuenta con, pero no se limita a los siguientes sistemas:
 - Circuito cerrado de televisión (CCTV).
 - Señalización vertical y horizontal.
 - Sistema de sonido.
 - Sistema de información de arribos y salidas de las aeronaves cargueras.
 - Sistema de perifoneo.
 - Sistema de control de accesos.
 - Servicio de seguridad las 24 horas.
 - Sistema contra incendios.
 - Sistema de rayos X para carga suelta.
 - Sistema de facturación y reportes.
 - Servicios higiénicos.
 - Servicio de limpieza.
 - Servicio de rescate y extinción de incendios.
 - Especialista en mercancía peligrosa.
 - Área delimitada para interferencia ilícita.
 - Área techada que evita la exposición al sol de la carga perecible.
 - Otras instalaciones: oficina de la Aduana Aérea con atención las 24 horas.

36. Cabe resaltar que ambos informes excluyeron de la delimitación del servicio relevante, los servicios relacionados al área común de circulación de vehículos y *dollies* en la zona aire, ya que ésta corresponde al cargo de acceso cobrado por el uso de la plataforma para brindar los servicios de Rampa.
37. Posteriormente, el Informe N° 053-04-GRE-OSITRAN determinó el cargo de acceso por el uso de instalaciones de carga para el año 2005. Dicho Informe, considerando la misma delimitación del servicio relevante que los informes anteriores; estableció el mencionado cobro en US \$ 0,0180 por kilogramo de carga que ingrese, transite o circule por el recinto aeroportuario.
38. Es necesario mencionar, adicionalmente, que el Informe N° 053-04-GRE-OSITRAN, menciona que LAP ha postergado sistemáticamente la construcción y operación del Edificio de Mercancías del AIJCH. No obstante lo anterior, *“(…) un porcentaje de algunos costos asociados a la nueva infraestructura ha sido considerado en el flujo de caja bajo análisis; es decir, se está reconociendo mayores costos operativos a los actuales hasta el año 2008. La razón por la que se ha considerado estos costos reside en que se reconoce que la construcción de parte del total de la inversión programada en el Edificio de Mercancías podría estar generando mayores costos operativos”*.
39. El mencionado Informe señaló adicionalmente que, para el periodo 2006-2008, la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea sería determinada actualizando el cobro de US \$ 0,0180 por kilogramo de carga, mediante la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América.
40. En resumen, la tarifa que abonan actualmente los usuarios finales por la utilización de las instalaciones de carga aérea en el AIJCH (US \$ 0,0192 por kilogramo de carga), incluye los servicios que presta actualmente LAP relacionados al procesamiento y distribución de carga; así como una parte de la inversión que realizará el Concesionario en el Edificio de Mercancías hasta el año 2008.
41. De acuerdo a lo anterior, estas Gerencias coinciden con lo manifestado por el Concesionario, en el extremo que se refiere a que la tarifa por uso de las instalaciones de carga debe aplicarse a cada kilogramo que ingresa, circula o sale del recinto aeroportuario, independiente si proviene o se dirige a almacenes dentro o fuera del AIJCH. Es otras palabras, la tarifa por uso de las instalaciones de carga aérea debe caracterizarse por su neutralidad.
42. Sin embargo, cabe resaltar que estas Gerencias discrepan con LAP en el extremo de su interpretación que se refiere a que la aplicación de la tarifa debe ser universal, es decir, *debe aplicarse la misma tarifa por uso de instalaciones de carga a cada kilogramo que ingrese, transite o salga del recinto aeroportuario*.
43. En efecto, se debe señalar que la aplicación de la tarifa por kilogramo de carga aérea debe respetar el principio de pago proporcional al uso de la infraestructura. Al respecto, efectivamente no es relevante la ubicación que pudiera tener el depósito de carga, sino que aquella carga que utilice con mayor intensidad las instalaciones de carga del AIJCH, deberá abonar un pago mayor que aquella que las use con menor intensidad.

44. Actualmente, el Edificio de Mercancías del AIJCH no se encuentra en funcionamiento, por lo que la carga que ingresa, transita o sale del recinto aeroportuario utiliza la misma infraestructura (vías internas y zona aledaña a la plataforma) y, por ende, recibe los mismos servicios relacionados a esta última (básicamente los denominados servicios de orientación).
45. En este contexto, la tarifa aplicada a cada kilogramo de carga actualmente, sí se caracteriza por su neutralidad (dado que no afecta la competitividad relativa de los almacenes de carga).
46. En la misma línea de argumentación y considerando la información actualmente disponible, una vez que el Edificio de Mercancías de LAP entre en funcionamiento, se deberá considerar que toda carga que utilice los servicios de transferencia deberá abonar la tarifa por uso de instalaciones de carga vigente en ese momento, en la medida en que use toda la infraestructura de carga disponible.
47. Para tal efecto, al evaluarse el uso efectivo de la infraestructura, OSITRAN velará porque los sistemas de cobro correspondientes, sean concordantes con la aplicación del principio de análisis costo beneficio a que se refiere el Artículo 12° del Reglamento General de OSITRAN, según el cual, el análisis de las decisiones normativas o reguladoras de OSITRAN tomará en cuenta los efectos de éstas, por ejemplo, en la administración de las estructuras tarifarias.
48. Un ejemplo de los supuestos de uso diferenciado de la infraestructura, es el caso del transporte de valores², cuya normativa especial obliga a las empresas de transporte a llevar o recoger la carga de la plataforma, y realizar directamente las actividades de estiba y desestiba correspondientes, así como el correspondiente a animales vivos, casos en los que no se podría utilizar los servicios de la mesa de transferencia. En concordancia con lo anterior, la carga aérea constituida por los referidos bienes no utilizaría los servicios del Edificio de Mercancía de LAP, por lo que la tarifa que cobrará LAP a este tipo de carga no es aplicable en estos casos, como en otros de similar naturaleza.
49. Si bien es cierto que podrían existir dos tarifas por el uso de las instalaciones de carga del AIJCH, ello no afectaría en modo alguno la posición competitiva de los almacenes ubicados dentro o fuera del AIJCH, en la medida en que se aplicaría un mismo cobro a la carga del mismo tipo; y el usuario pagaría un cargo que se encuentra asociado con la utilización de la infraestructura aeroportuaria y, por lo tanto, con los servicios que efectivamente le son prestados.
50. En esa línea, es necesario considerar que con relación a la eliminación de los sobrecostos, el Artículo 4° del Decreto Ley N° 25988, establece lo siguiente:

<<Artículo 4.- A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Ley, las entidades de la Administración Pública de todo nivel, las empresas de propiedad directa o indirecta del Estado **o las empresas privadas que prestan servicios públicos**, así como las universidades públicas y privadas, **quedan obligadas a eliminar todo tipo de cobros que realicen u obligaciones que impongan a las empresas e interesados por**

² Lingotes de oro y dinero, por ejemplo.

servicios que no prestan efectivamente, o que no tienen una justificación técnica.>>

[El subrayado es nuestro]

51. Adicionalmente, en su solicitud de interpretación el Concesionario menciona también la hipotética construcción de un centro de carga en una zona aledaña al AIJCH. En tal caso, suponiendo que la mencionada infraestructura contara con un Edificio de Mercancías, y que la carga ingresara a la plataforma por una puerta especialmente acondicionada, ésta debería abonar una tarifa proporcional al uso de las instalaciones de carga dentro del AIJCH (es decir, no incluiría los servicios de transferencia).
52. Sin embargo, se debe señalar que la construcción de un Edificio de Mercancías en alguna zona aledaña al aeropuerto, podría generar competencia en el mercado de servicios de procesamiento y distribución de carga.

En tal virtud, en la medida que se cumplan las previsiones del RETA³ en materia de desregulación de tarifas, la parte de la tarifa que se refiere al uso de instalaciones de carga correspondiente a los servicios de transferencia podría desregularse, en caso de evidenciarse una competencia efectiva.

53. En ese escenario, coexistirían una tarifa por el uso de instalaciones de carga provistas en condición de monopolio, y un precio por los servicios del Edificio de Mercancías del AIJCH. Por tanto, aquella carga que no utilizara este último abonaría la precitada tarifa, mientras que aquella carga que sí los use pagaría la tarifa más el precio correspondiente.
54. En ambos casos, el cobro de la tarifa o en su caso, de la tarifa más el precio correspondiente, no afectaría la posición competitiva de los almacenes ubicados dentro o fuera del AIJCH, en la medida en que se aplicaría un mismo cobro a la carga del mismo tipo; y el usuario final pagaría en estricta correspondencia con la utilización de la infraestructura aeroportuaria y, por lo tanto, con los servicios efectivamente prestados por LAP.
55. En resumen, la tarifa cobrada por el uso de las instalaciones de carga aérea deberá aplicarse a todo kilogramo de mercancía que ingrese, o salga del AIJCH de manera neutral (no afectando la posición competitiva de los almacenes de carga ubicados dentro o fuera del recinto aeroportuario), y respetando el principio de pago proporcional a la utilización de la infraestructura y servicios efectivamente ofrecidos por LAP.

³ Al respecto, el RETA establece lo siguiente:

<<Artículo 14º.- Desregulación

OSITRAN de oficio o a solicitud de las Entidades Prestadoras deberá abstenerse de establecer una regulación tarifaria o suprimirá la regulación tarifaria vigente, **siempre que se verifique la existencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado respectivo y la regulación ya no resulte necesaria**, debido a que la competencia entre los agentes económicos de los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público puede asegurar tarifas sostenibles y razonables en beneficio de los usuarios.>>

V. CONCLUSIONES

Del análisis efectuado en las secciones previas, estas Gerencias extraen las siguientes conclusiones:

1. Si bien el contrato de concesión no establece expresamente si el pago por concepto de uso de instalaciones de carga aérea es una tarifa o un cargo de acceso, de manera consistente con lo establecido en el contrato, la Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN excluyó el pago por concepto de uso de las instalaciones de carga en el AIJCH del ámbito de aplicación del REMA, y lo sometió a la aplicación del Reglamento de Tarifas de OSITRAN (RETA).
2. El servicio de procesamiento y distribución de carga incluye los servicios de transferencia de mercancía desde el lado tierra hacia el lado aire y viceversa, así como el servicio de orientación.
3. Están excluidos del alcance del precitado servicio, los servicios relacionados al área común de circulación de vehículos y *dollies* en la zona aire, ya que ésta corresponde al cargo de acceso cobrado por el uso de la plataforma para brindar los servicios de Rampa.
4. La tarifa por uso de las instalaciones de carga dentro del AIJCH debe aplicarse a cada kilogramo que ingresa, circula o sale del recinto aeroportuario, independiente si proviene o se dirige a almacenes dentro o fuera del AIJCH. Por tanto, dicha tarifa debe caracterizarse por su neutralidad.
5. Asimismo, la aplicación de la tarifa por kilogramo de carga debe respetar el principio de pago proporcional al uso de la infraestructura y servicios efectivamente brindados por LAP, por lo que aquella carga que utilice con mayor intensidad las instalaciones de carga del AIJCH, deberá abonar un cargo mayor que aquella que las use con menor intensidad.
6. El criterio de uso efectivo de la infraestructura se aplicará concordantemente con la aplicación del principio de análisis costo beneficio de las decisiones normativas o reguladoras de OSITRAN, con el fin de que éstas consideren, en su momento, los efectos correspondientes en las estructuras tarifarias.

VI. RECOMENDACIONES

Someter a consideración del Consejo Directivo de OSITRAN el presente informe y con base a los fundamentos que éste contiene, proponer la interpretación del alcance del Numeral 2.2 del Anexo N° 5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el extremo referido al pago por uso de instalaciones de carga aérea, en el sentido siguiente:

<< El pago por concepto de uso de instalaciones de carga dentro del Aeropuerto, tiene la naturaleza de una tarifa y deberá aplicarse de manera neutral a todo kilogramo de carga que ingrese o salga del Aeropuerto (sin afectar la posición competitiva de los almacenes de carga ubicados dentro o fuera del recinto aeroportuario), y respetando el principio de pago proporcional a

la utilización de la infraestructura y servicios efectivamente
brindados por el Concesionario.>>

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

MC-PB-jb
REG.SAL.GRE-GAL-13173-06
MP: