

INFORME N° 051-04-GRE-OSITRAN

Para: Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Lincoln Flor Rojas
Gerente de Regulación (e)

Ana Oliva Chacón
Analista de Regulación

Asunto: Reconsideración presentada por AEROCONDOR, ATSA, LAN PERU, AVIACIÓN LIDER y TRAVEL AIR contra la Resolución que fija tarifas máximas de CORPAC S.A.

Referencia: Recurso de Reconsideración contra Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN sobre cobro de tarifas de Servicios CORPAC.

Fecha : 24 de agosto de 2004

1 ANTECEDENTES

- 1.1. El 22 de mayo de 2004 se publica en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN que fija las Tarifas Máximas para los servicios que presta CORPAC bajo régimen de regulación..
- 1.2. El 12 de junio de 2004, CORPAC S.A. publica su tarifario donde establece las tarifas a cobrar por los servicios que presta.
- 1.3. El 03 de agosto de 2004, AEROCONDOR, ATSA, LAN PERU, AVIACIÓN LIDER y TRAVEL AIR, en adelante los Operadores Aéreos, presentan un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 015-2004-CD/OSITRAN.
- 1.4. El 16 de agosto de 2004, la Gerencia de Asesoría Legal emite el Informe N° 079-04-GAL-OSITRAN que declara improcedente el Recurso de Reconsideración presentado por ATSA, LAN PERU y AVIACIÓN LIDER por ser extemporáneo. Asimismo, señala que AEROCONDOR y TRAVEL AIR deben atenerse a lo dispuesto por la Resolución N° 032-2004-CD-OSITRAN ya que estas empresas ya habían presentado un recurso de reconsideración el pasado 28 de junio de 2004.

2 OBJETIVO

Evaluar la procedencia de las observaciones contenidas en el Recurso de reconsideración presentado por las empresas AEROCONDOR, ATSA, LAN PERU, AVIACIÓN LIDER y TRAVEL AIR, en adelante los Operadores Aéreos.

3 ANÁLISIS DEL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN (RR)

El RR presentado por los Operadores Aéreos en su parte considerativa señala que la Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN de la referencia estableció los siguientes actos, los mismos que califica de ilegales e improcedentes:

- El establecimiento de nuevos niveles de tarifas por parte de OSITRAN.
- El establecimiento de un nivel de tarifa máximo para el servicio de aproximación.
- La consideración del Aeropuerto María Reiche de Nazca en el Grupo III para la aplicación de tarifas.

Asimismo, el RR expone los fundamentos de hecho y derecho que sustenta su solicitud para que se deje sin efecto la resolución en cuestión.

En la siguiente parte del presente informe se analizará las consideraciones presentadas por los Operadores Aéreos, siguiendo el orden y nomenclatura empleada para un mejor entendimiento.

FUNDAMENTOS DE HECHO

A. FUNDAMENTOS DE HECHO RESPECTO A LA ELEVACIÓN DE TARIFAS

A.1. La elevación de tarifas no guarda la más mínima relación con el índice inflacionario anual del país

El RR señala que los incrementos de tarifa aplicados por CORPAC no guardan relación con el índice inflacionario del país.

Al respecto cabe señalar que el RR confunde la aplicación de las tarifas, realizada por CORPAC, de la determinación de los niveles máximos de las mismas, función de OSITRAN. En este sentido, es importante aclarar que una vez establecido los niveles máximos de las tarifas, la entidad prestadora está en libertad de fijar sus tarifas en el nivel que ésta considere pertinente, siempre y cuando las tarifas que aplique no superen los niveles máximos establecidos por el Organismo Regulador.

Por otro lado, es importante precisar que OSITRAN llevó a cabo una revisión integral del sistema tarifario de CORPAC, el que presentaba graves distorsiones y no guardaban consistencia con los principios tarifarios de sostenibilidad de la oferta, eficiencia y equidad, lo que ponía en riesgo la sostenibilidad en el tiempo de las operaciones aeroportuarias. La metodología, como las reglas y principios empleados se establecieron en los Lineamientos Metodológicos de Fijación y Revisión de Precios Regulados, aprobados por OSITRAN mediante la Resolución N° 009-2002-CD/OSITRAN del 24 de mayo de 2002.

Como es de conocimiento público el sistema tarifario anterior fue establecido entre 1991 a 1998, el mismo que no cubría los costos de operación y de recuperación de inversiones, lo que confirma el Estudio Tarifario realizado por OSITRAN.

Según las prácticas internacionales, el nivel máximo de las tarifas se determina sobre la base de la aplicación de los principios tarifarios antes mencionados, mediante la aplicación de modelos de proyección de tráfico y modelos financieros, modelos de costeo, entre otros. Dichos modelos emplean la información de la empresa, la que pasa por un procedimiento de validación.

La aplicación del índice de inflación, como de otros índices de reajuste, es posible si se cuenta con tarifas máximas reales, las cuales requieren mantener su nivel constante en el tiempo. Las siguientes revisiones tarifarias de los servicios que presta CORPAC considerarían un ajuste por inflación, deducido de las ganancias de productividad de la empresa, pudiéndose obtener como resultado una disminución real de las tarifas.

En suma, no se trata de una actualización tarifaria, sino de una revisión integral, que incluye la corrección de subsidios, entre otras distorsiones.

A.2. Necesaria programación y planificación anticipada de todo incremento de tarifas a efectos de no afectar el turismo nacional

El RR señala que todo incremento de tarifas debe ser previsto, planificado y programado con la debida antelación.

Cabe mencionar que el proceso de participación de los usuarios en la fijación y revisión de tarifas que realiza OSITRAN se rige en el Perú por lo establecido en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los procedimientos regulatorios de tarifas y por procedimientos aprobados por OSITRAN.

La Ley N° 27838 establece la forma y condiciones de participación de los usuarios en los procedimientos tarifarios, así como los procedimientos impugnatorios existentes. En ese sentido, se ha realizado la prepublicación de la propuesta tarifaria por 30 días con el objeto de recibir comentarios, aportes y observaciones. Posteriormente, se ha realizado 5 Audiencias Públicas Descentralizadas. En las audiencias se sustentó la metodología y la propuesta y se recibieron comentarios que han sido evaluados antes de tomar la decisión de aprobación.

Los nuevos niveles máximos de tarifas se prepublicaron en el diario El Peruano el 27 de diciembre de 2003, y el informe completo de revisión tarifaria se publicó en la página Web de OSITRAN. Las Audiencias Públicas se realizaron durante los meses de febrero y marzo de 2004 en las ciudades con los aeropuertos que registran mayor número de pasajeros, como son: Cusco, Arequipa, Iquitos y Lima. Además, se realizó una Audiencia Pública en Chiclayo, un aeropuerto con menor movimiento de pasajeros, representativo de los aeropuertos regionales menores, pero con un mayor potencial de dinamismo en carga.

Adicionalmente, se realizaron reuniones con el Comité Consultivo de Usuarios de Aeropuertos, en el que se encuentran representadas las líneas aéreas, con la finalidad de informar del proceso de revisión de tarifas y de recabar opiniones. Esto indica claramente que los usuarios si estaban al tanto del proceso.

Desde el momento de la prepublicación del estudio, el 27 de diciembre de 2003, hasta su aplicación por parte de CORPAC, el 12 de junio de 2004, han transcurrido 5 meses y medio.

No obstante lo anterior, se tomará en cuenta su observación para futuras revisiones tarifarias.

A.3. La norma legal publicada atenta contra el criterio de racionalidad establecido en la ley de crecimiento a la inversión privada

El RR señala que de acuerdo al Artículo 30 del Decreto Legislativo No. 757 el monto de los derechos o tarifas que cobre una institución pública o cualquier organismo de derecho público o que preste un servicio público no podrá exceder del costo real del servicio.

El Artículo 30 del Decreto Legislativo No. 757, citado por los Operadores Aéreos, se refiere a la aprobación de normas legales destinadas a unificar, reducir y simplificar drásticamente todos los procedimientos y trámites administrativos que se siguen ante los ministerios, instituciones y organismos públicos, y otras entidades de la Administración Pública de cualquier naturaleza, ya sean dependientes del Gobierno Central, Gobiernos Regionales o Locales; y, que, por lo tanto, tienen una naturaleza distinta al cobro de las tarifas por servicios aeroportuarios que realiza CORPAC S.A. en su calidad de empresa pública de derecho privado, la que se regula por la Ley General de Sociedades.

No obstante lo anterior, y considerando que el RR trató de señalar que las tarifas máximas determinadas por el regulador son irracionales, ya que exceden el costo real de los servicios, cabe resaltar que no es tal. En efecto, el Estudio Tarifario muestra que, en algunos casos, los niveles máximos de tarifas son iguales al costo real del servicio; y, en otros, son menores. Este último es el caso de las tarifas máximas establecidas para los grupos de aeropuertos II, III, IV y V donde los costos operativos, sin considerar la inversión que constituye un costo económico, no son cubiertos por las tarifas máximas.

A.4. Actual situación crítica de la aviación mundial

El RR establece que la situación crítica de la aviación debió ser considerada en la determinación de tarifas máximas por parte del regulador.

El estudio que determina los niveles de tarifas máximas consideró la situación crítica de la red aeroportuaria, donde se verificaba que las tarifas establecidas no cubrían ni los costos operativos relacionados a la prestación del servicio, lo que pone en riesgo la sostenibilidad de los servicios en los próximos años.

Por otro lado, la situación de la aviación mundial se ha visto afectada por hechos determinantes como es la desregulación económica del mercado de transporte aéreo, lo que ha llevado a una competencia muy intensa, de las líneas aéreas. En este ambiente, sólo aquellas líneas aéreas capaces de competir en el mercado son aquellas que perennizan su estancia en el mismo. Hechos como los ocurridos en setiembre de 2001, sólo agudizaron o

apresuraron la quiebra o cierre de empresas de transporte aéreo menos competitivas, como también afectaron seriamente a los aeropuertos..

La observación no aporta consideraciones en la revisión y determinación de las tarifas máximas.

A.5. La norma emitida utilizó modelos internacionales distintos a la realidad nacional

El RR establece que para la determinación de los niveles máximos de tarifas se empleó estudios de tarifas de realidades que no guardan relación alguna con nuestro país.

Al respecto, cabe resaltar que para determinar las tarifas se estableció un modelo básico de tarifación aeroportuaria compuesto de tres módulos: i) el primero considera la proyección de la demanda por los servicios aeronáuticos, la que determina los niveles de tráfico o ingresos que cubrirán los costos de operación y las inversiones; ii) el segundo módulo estima los costos económicos, costos operativos, corporativos e inversiones, a partir de la información de costos asignados a los servicios por CORPAC. Los costos operativos determinan costos unitarios según la demanda estimada y a partir de éstos se calcula el nivel de tarifas para cada unidad de negocio, de tal manera que cubran los costos unitarios correspondientes; y, iii) el tercer módulo integra los resultados obtenidos en los dos módulos anteriores para determinar la estructura y el nivel de las tarifas.

En este sentido, la determinación de las tarifas ha empleado modelos desarrollados para países como Perú, los mismos que fueron encargados por OSITRAN y el Banco Mundial a una firma consultora especializada. Asimismo, se ha tomado información de otros países en forma referencial para comparar tarifas (benchmarking).

A.6. Casos de cobro indebido del concepto de SNAR

El RR considera que la aplicación de los servicios de aeronavegación debería ser discriminatoria; es decir, debería diferenciar los servicios por aeropuerto.

Cabe señalar que las tarifas máximas establecidas para los servicios de aeronavegación consideran la infraestructura y la operación de este servicio como una red y no diferencia o discrimina los servicios por aeropuerto. Sin embargo, si existe una discriminación en favor a las aeronaves pequeñas y a las que realizan vuelos nacionales, aun cuando el servicio que reciben es el mismo.

Por otro lado, es importante señalar que CORPAC puede aplicar descuentos si así lo considerara pertinente con base a determinadas circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen, regularidad u otras, que se otorguen con carácter general, en todos los casos en que existan condiciones equivalentes.

B. FUNDAMENTOS DE HECHO RESPECTO A LA VULNERACIÓN DE LA NORMATIVIDAD LEGAL SOBRE EL EXCESO DE FACULTADES DEL OSITRAN EN LA CREACIÓN DE NUEVOS CONCEPTOS DE TARIFAS

El RR en su primer párrafo señala que OSITRAN ha creado una nueva tarifa a un servicio que antes no cobrado.

Al respecto, se debe señalar que el servicio existía y era provisto por CORPAC, tal como lo señalan los Operadores Aéreos, y era cobrado como parte del aterrizaje y despegue (A/D).

En efecto, el estudio de tarifas separa el servicio de aproximación del servicio de A/D; de tal manera que el servicio de A/D queda definido sólo por la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura y de sus servicios, como son: señales de pista, sistemas de iluminación de emergencia, comunicaciones torre/SEI en tierra, control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, sistemas de reducción de peligro aviario, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, taxiways y plataformas, vehículos y servicio de salvamento y extinción de incendios y seguridad.

El servicio de aproximación corresponde a la ayuda recibida por las aeronaves en las últimas diez (10) millas náuticas previas al aterrizaje, este servicio está muy relacionado al servicio de navegación aérea, pues parte de los procesos del servicio de aproximación se soportan en éste, y considera la torre de control, comunicaciones y meteorología. Por esta razón, se ha considerado el servicio de aproximación como parte integrante de los servicios de aeronavegación. De esta manera, se han separado los cobros por dos servicios diferentes, no se ha creado una nueva tarifa sino que se ha desempaquetado un servicio y se le ha asignado los costos correspondientes al mismo.

El segundo párrafo del RR señala que la resolución en cuestión vulnera la “normatividad legal vigente” ya que a OSITRAN no le corresponde la creación de nuevas tarifas, tarea en la que la DGAC es competente.

Al respecto, cabe citar la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, LEY N° 26917, promulgada el 22 de enero de 1998 y publicada el 23 de enero de 1998, donde en su Artículo 7, señala como una función de OSITRAN la siguiente:

“Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites: i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares...”

Por otro lado, la Ley de Aeronáutica Civil, LEY N° 27261, promulgada el 9 de mayo de 2000 y publicada el 10 de mayo de 2000, en su Artículo 9 no establece como competencia de la DGAC la fijación de tarifas, como se puede apreciar en la siguiente lista de competencias de la DGAC:

“a) Aplicar la presente Ley, su reglamentación y demás normas complementarias e instrumentos internacionales vigentes para el Perú;

b) Proponer los reglamentos a la presente Ley y sus respectivos anexos técnicos;

- c) **Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas;**
- d) **Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado, de conformidad con el Artículo 5, numeral 5.2 de la presente Ley;**
- e) **Colaborar en la investigación de los accidentes aeronáuticos a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Aeronáuticos;**
- f) **Otorgar, modificar, suspender o revocar los Certificados de Explotador, las Conformidades de Operación, así como aceptar las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes;**
- g) **Otorgar, modificar, suspender y revocar los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo;**
- h) **Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones de Estaciones Reparadoras, Talleres de Mantenimiento, Escuelas de Aviación, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento y toda otra autorización en materia de aeronáutica civil;**
- i) **Construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos;**
- j) **Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, pudiendo delegar estas actividades a otra entidad del Estado;**
- k) **Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento;**
- l) **Regular y aprobar, según corresponda, todos los procedimientos, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de tránsito aéreo;**
- m) **Proponer, en coordinación con las entidades pertinentes, a los representantes peruanos ante los organismos internacionales de aviación civil;**
- n) **Ejecutar la política aérea nacional, así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial;**
- o) **Aprobar la política y la estructura interna de la Dirección General de Aeronáutica Civil;**
- p) **Celebrar convenios de cooperación y asistencia técnica en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales; y,**
- q) **Ejercer las demás atribuciones que le competan, según lo previsto por la presente Ley y su reglamentación.”**

En su último párrafo el RR señala que existe un doble cobro por los servicios de aproximación ya que éstos emplean los mismos equipos que el servicio de ayuda en ruta (SNAR).

Al respecto, como ya se mencionó la tarifa por el servicio de aproximación se ha calculado a partir de la separación de los servicios de aterrizaje y despegue en sus dos componentes: pista y rodadura y aproximación. Cabe señalar que el servicio de aproximación considera los costos de la torre de control, comunicaciones y meteorología; sin considerar los gastos administrativos del SNAR, los costos sólo consideran los costos incrementales directos e indirectos de brindar el servicio. Las mismas consideraciones se tomaron para la asignación de la inversión en infraestructura. Por lo tanto, no existe doble cobro por los servicios de SNAR y aproximación.

C. FUNDAMENTOS DE HECHO SOBRE LA ELEVACIÓN DE CATEGORÍA DEL AEROPUERTO “MARÍA REICHE NEWMAN” DE NAZCA, PERU

C.1. OSITRAN no cuenta con facultades para modificar categorías de los aeropuertos del país

El RR señala que OSITRAN ha modificado la categorización de aeropuertos establecida por la DGAC.

Al respecto cabe mencionar que el estudio de Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados Provistos por CORPAC S.A. establece grupos de aeropuertos únicamente para la determinación de niveles máximos de tarifas con base al tráfico de pasajeros. Esta clasificación tiene fines estrictamente tarifarios; es decir, se emplea para aplicar las tarifas de los servicios aeroportuarios a los diferentes grupos de aeropuertos. Esta clasificación no genera nuevas categorías, ni altera, modifica o adiciona ninguna condición otorgada por la DGAC.

C.2. Los servicios ofrecidos en el aeródromo “María Reiche Newman” (AMR) no guardan relación con el incremento de las tarifas establecidas

El RR señala que el establecimiento de niveles máximos de tarifas por parte del regulador no guarda relación con la infraestructura con que cuenta el AMR.

Al respecto, cabe señalar, como ya se mencionó, que OSITRAN ha determinado un nivel máximo de tarifas para los servicios que presta CORPAC S.A. considerando los costos operativos de la empresa de tal manera que se asegure la continuidad del servicio. El hecho, antes del establecimiento de los nuevos niveles máximos de tarifas, los pagos que realizaban los usuarios cubrieran una ínfima parte de éstos no implicaba una situación eficiente o deseable.

Las tarifas deben reflejar los costos eficientes en se incurre para brindar los servicios a las naves en los aeropuertos; de tal manera que se sincere las tarifas y se conozca a quien efectivamente se está beneficiando con el subsidio que reciben los aeropuertos que no cubren todos sus costos. En este sentido, se trata de dirigir los recursos provenientes de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) de la manera más eficiente, considerando el desarrollo de la red de aeropuertos, tarea que en todo caso corresponde a CORPAC S.A. Asimismo, se debe señalar que el AMR es un aeropuerto comercial, donde funciona un mercado de líneas aéreas competitivo, y no cumple una función social.

Es importante destacar que la modificación de tarifas máximas para los servicios aeroportuarios aplicable al AMR no llega a cubrir sus costos operativos.

Con relación a la infraestructura con que cuenta el AMR, es importante señalar que OSITRAN supervisará de cerca que las inversiones comprometidas se realicen para mejorar los servicios. Asimismo, esta supervisión llevará al cabal cumplimiento de las normas vigentes por parte de CORPAC en temas como el uso de aerostación y el servicio de

abastecimiento de combustible; y, a establecer acciones coordinadas con la DGAC para la observación de las normas de seguridad y calidad de los servicios en dicho aeropuerto.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. LEY DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU Y CONVENIO INTERNACIONALES

No existe contradicción alguna entre lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004CD/OSITRAN, y el Artículo tercero del Convenio de Chicago, puesto que dicho tratado internacional no otorga a las aerolíneas el derecho de usar una infraestructura (cuya explotación económica ha sido otorgada en concesión con arreglo a las normas vigentes), sin tener que pagar por dicha utilización. Tampoco otorga el derecho de recibir un servicio sin tener que pagar por ello la contraprestación correspondiente.

2. DE LOS OBJETIVOS DE LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU

La Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN no guarda relación con lo establecido por el Artículo 4° de la Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú, puesto que el que sea deseable que los servicios de aviación comercial “sean *económicos*, ordenados y seguros”, no implica en modo alguno que éstos servicios deban ser gratuitos y por debajo de sus costos.

3. LEY DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU SOBRE COMPETENCIA DE LA D.G.A.C. EN OPOSICIÓN A LA USURPACION DE FUNCIONES DEL OSITRAN

La Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece las competencias funcionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Dichas competencias son distintas a las otorgadas a OSITRAN por la Ley N° 26917, Ley de creación de OSITRAN y por la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores.

Mientras la DGAC es el órgano técnico-sectorial, OSITRAN es el órgano al que le compete la regulación económica de los mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, dentro de la cual está la infraestructura aeroportuaria de uso público administrada por CORPAC S.A., en virtud de la titularidad legal que ostenta.

CORPAC S.A. es una empresa del Estado que explota infraestructura aeroportuaria de uso público, por lo que está bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, conforme lo establecido por el Artículo 3° de la Ley N° 26917:

<< Artículo 3.- Misión de OSITRAN

3.1. La misión de OSITRAN es **regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras**, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios (...).

Artículo 4.- Ámbito de Competencia

OSITRAN, **ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.>>**

Esa función reguladora es la que le permite a OSITRAN fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito, lo cual es una función exclusiva de OSITRAN, de conformidad con lo que establece el Artículo 7º de la Ley N° 26917:

<<Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

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

En tal virtud, carece de fundamento legal la sustentación efectuada por los reclamantes en el sentido que OSITRAN no tiene la función de regulación económica de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras bajo su ámbito de competencia, como es el caso de CORPAC S.A.

4. **LEY DE AERONAUTICA CIVIL DEL PERU SOBRE CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS**

El agrupamiento de los aeródromos administrados por CORPAC S.A., efectuado por OSITRAN para efectos de la aprobación de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004CD/OSITRAN, se basa en criterios económicos y tiene fines estrictamente tarifarios. Esta categorización efectuada por OSITRAN no guarda relación alguna con la categorización técnica de los aeródromos a cargo de la DGAC.

En tal virtud, la categorización económica de los aeropuertos que ha servido de base para la aprobación de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004CD/OSITRAN, no modifica ni deroga, ni se contradice con la categorización a cargo de la DGAC.

Las metodologías que OSITRAN utilice en la fijación de las tarifas de los servicios bajo su ámbito y la forma en la organice la elaboración de los estudios correspondientes, forman parte de las atribuciones que otorga al organismo la función reguladora que le otorga la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332.

5. **ARTICULO 59 Y 131¹ DE LA CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERU** (este numeral también responde al numeral 6 del RR)

Las Entidades Prestadoras como CORPAC S.A., tiene el derecho de cobrar por los servicios que prestan y de cobrar un cargo de acceso por la utilización de las

¹ El Artículo 131º de la Constitución Política del Perú se refiere a la interpelación a los Ministros, por lo que no guarda relación alguna con la materia de reclamación.

Facilidades Esenciales, cuya explotación económica les ha sido otorgada por título legal o contractual.

Ello no impide en modo alguno el derecho de las aerolíneas a ejercer su derecho a la libertad de trabajo, empresa comercio e industria.

El derecho de libertad de trabajo, empresa comercio e industria que asiste a los titulares de las aerolíneas, no implica que éstas tengan el derecho de recibir servicios gratuitamente o de usar las Facilidades Esenciales a cargo de las Entidades Prestadoras de manera gratuita o por debajo del costo, que pongan en riesgo la sostenibilidad de la infraestructura aeroportuaria.

6. VULNERACIÓN DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE DEL PAIS (este numeral también responde a los numerales 8 y 9 del RR)

La Resolución N° 015-2004CD/OSITRAN no viola en modo alguno las disposiciones establecidas en el D.L. N° 668, 757 o 701.

CORPAC S.A. brinda a los usuarios como las aerolíneas, ya sea servicios o la utilización de las Facilidades Esenciales bajo su explotación económica. El hecho que tenga derecho a la recibir por parte de dichos usuarios, la contraprestación monetaria correspondiente, no es en modo alguno la constitución de un abuso de la posición dominante.

El Artículo 4° del D.L. N° 757 establece lo siguiente:

<<Artículo 4.- La libre competencia implica que los precios en la economía resultan de la oferta y la demanda, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y las Leyes.

Los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de los servicios públicos, conforme a lo que se disponga expresamente por Ley del Congreso de la República.>>

Las leyes del Congreso de la República, que permiten a OSITRAN establecer las tarifas por los servicios que presta CORPAC S.A. en condiciones no competitivas en el mercado, son la Ley N° 2617 y la Ley N° 27332.

La aprobación de la Resolución N° 015-2004CD/OSITRAN, se ha dado con arreglo a la normatividad vigente y considerando los costos en que incurre CORPAC S.A. en la prestación de los servicios, de conformidad con lo establecido en el Artículo 8° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N. 010-2001-PCM:

<<Artículo 8.- Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la INFRAESTRUCTURA.

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 por que los términos de acceso a la INFRAESTRUCTURA sean equitativos y razonables.>>

En ese sentido, las Entidades Prestadoras como CORPAC S.A. tienen el derecho de cobrar por los servicios que prestan, las tarifas que se fije, considerando el costo real de provisión de dichos servicios, más un retorno adecuado de las inversiones.

Las tarifas fijadas en virtud de la Resolución N° 0015-2004-CD no atentan contra el Principio de igualdad de oportunidades y el de Justicia, ya que las tarifas de los servicios no se fijan de acuerdo a las capacidades de los potenciales usuarios de pagarlas o no, sino a los costos reales de prestación del servicio más un margen de ganancia razonable.

10. RESPECTO AL DECRETO LEGISLATIVO N° 757 (este numeral también responde a los numerales 11, 12 y 13 del RR)

La Sexta Disposición complementaria y Final de la Ley N° 27444 (LPAG), deroga el Título IV del D. L. N° 757, que es la materia reglamentada por el D.S 094-92-PCM.

Sin perjuicio de ello, es necesario considerar que el D. L. N° 757, se refiere a las obligaciones de las entidades de la Administración al crear procedimientos administrativos, por lo que no guarda relación con las contraprestaciones monetarias que los usuarios están obligados a pagar a las Entidades Prestadoras, por los servicios prestados por éstas o por brindar la utilización de la infraestructura aeroportuaria bajo su administración.

Del mismo modo, se debe considerar que el Artículo 31° del Reglamento del D.L. N° 757, no otorga a los usuarios el derecho de recibir servicios y utilizar de manera gratuita la infraestructura aeroportuaria, cuya explotación económica ha sido otorgada a la Entidad Prestadora.

4 CONCLUSIONES

- 4.1. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN OSITRAN ha aprobado los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios que presta CORPAC S.A., como resultado de una revisión integral de su sistema tarifario. En suma, se trata de una revisión y no de una actualización de tarifas a la que le podría ser aplicable, por ejemplo el índice de inflación de la economía, siempre que las tarifas a actualizar se encuentren por encima de los costos de operación, para efectos de mantener su valor real en el tiempo.
- 4.2. Conforme a lo que establece el artículo 5° de la Ley N° 27838, el 27 de diciembre de 2003 OSITRAN sometió a consulta pública la propuesta tarifaria para CORPAC mediante la publicación en el diario oficial El Peruano del Proyecto de Resolución Tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta. Asimismo, en la misma fecha se difundió el estudio tarifario a través de la página Web de OSITRAN. El proceso culminó con la aprobación de las tarifas máximas mediante la Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN, publicada el 22 de mayo de 2004. Posteriormente, el 12 de junio de 2004 CORPAC establece sus tarifas. No obstante lo anterior, es preocupación del Organismo Regulador que los procesos de fijación y revisión de tarifas se realicen en forma transparente y objetiva.
- 4.3. El criterio de racionalidad, establecido por el Artículo 30° del Decreto Legislativo No. 757, citado por los Operadores Aéreos, se refiere a la aprobación de normas legales destinadas a unificar, reducir y simplificar drásticamente todos los procedimientos y trámites administrativos, que tienen una naturaleza distinta al cobro de las tarifas por prestación de servicios aeroportuarios que realiza

CORPAC. Cabe señalar que los algunos casos los niveles máximos de tarifas son iguales o menores al costo real del servicio.

- 4.4. El estudio tarifario verificó que las tarifas establecidas no cubrían los costos operativos relacionados a la prestación del servicio, lo que ponía en riesgo la sostenibilidad de los servicios aeroportuarios.
- 4.5. La determinación de las tarifas máximas se ha realizado aplicando los procedimientos internacionalmente aceptados, e incluye comparaciones con otros países.
- 4.6. Los servicios de aeronavegación operan en red. Consecuentemente, no se puede discriminar o diferenciar por aeropuerto. Sin embargo, aun cuando los costos son similares se ha establecido una tarifa menor para las aeronaves pequeñas y a las que realizan vuelos nacionales.
- 4.7. El servicio de aproximación existía y era provisto por CORPAC y era cobrado como parte del aterrizaje y despegue (A/D). No existe un doble cobro por los servicios de SNAR y aproximación pues la tarifa por el servicio de aproximación se ha calculado a partir de la separación de los servicios de aterrizaje y despegue en sus dos componentes: pista y rodadura y aproximación, tomando para el cálculo de la misma los costos incrementales directos e indirectos de brindar el servicio.
- 4.8. La fijación y revisión de tarifas es competencia de OSITRAN, y no de la DGAC, de acuerdo a la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, LEY N° 26917, publicada el 23 de enero de 1998.
- 4.9. El AMR sigue ostentando la quinta categoría de acuerdo a la categorización de aeropuertos que efectúa la DGAC. OSITRAN agrupó los aeropuertos para efectos de la Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados Provistos por CORPAC S.A. sobre la base del tráfico de pasajeros para fines estrictamente tarifarios. Este procedimiento no altera, modifica la categorización del AMR realizada por la DGAC.
- 4.10. Las tarifas aprobadas por OSITRAN constituyen niveles máximos para los próximos cinco años. En consecuencia, CORPAC S.A. cuenta con libertad para aplicar tarifas menores, de acuerdo con sus políticas comerciales.

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación (e)

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación