

## **INFORME N° 067-04-GRE -OSITRAN**

A: Jorge Alfaro Martijena  
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz  
Gerente de Regulación

Ana Oliva Chacón  
Analista de Regulación

Asunto: Procedencia de la solicitud de LAP para establecer una tarifa por el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH

Referencia: Propuesta de tarifa máxima para el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH

Fecha: 26 de noviembre de 2004

---

### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 15 de octubre de 2004, mediante carta N°LAP-GCCO-C-2004-00078, Lima Airport Partners (en adelante, LAP) presentó una solicitud de fijación tarifaria para el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH para el período 2005-2007.
2. Con fecha 27 de octubre del 2004, se hizo entrega de la información referida a las solicitudes de fijación tarifaria arriba descritas a la Gerencia de Regulación.
3. Con fecha 10 de noviembre del 2004, mediante carta LAP-GCCO-C-2004-00091 LAP solicitó la aprobación de tarifas provisionales para el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).
4. Con fecha 12 de noviembre, se sostuvo una audiencia privada con funcionarios de las American Airlines, Aerolíneas Argentinas, Lan Perú y Varig con relación a las características del servicio de transporte de pasajeros y tripulación mediante buses que se viene prestando en el AIJCH.
5. Con fecha 15 de noviembre de 2004, mediante memorando N°042-04-GRE-OSITRAN, esta Gerencia solicitó a la Gerencia de Asesoría Legal, su opinión respecto a la interpretación del Numeral 2.1.2. del Anexo N°3 del Contrato de Concesión, así como del Numeral 1.1. del Apéndice 1 del Anexo N°5 y las Fojas N°0807 y 0811 del Capítulo Cuarto (Plan Comercial Administrativo) de la Propuesta Técnica (Anexo N°6) del mismo Contrato.

6. Con fecha 15 de noviembre, mediante oficio circular N°102-04-GRE-OSTRAN se solicitó información a las empresas de transporte aéreo con relación a las características del servicio de transportes de pasajeros y tripulación por medio de buses que se viene prestando en el AIJCH.
7. Con fecha 16 de noviembre, se sostuvo una audiencia privada con funcionarios de LAP en relación a las características de la propuesta de servicio de transporte de pasajeros y tripulación mediante buses.
8. Con fecha 17 de noviembre, se sostuvo una audiencia privada con funcionarios de las empresas Aviación Líder y Aerocóndor, en relación a las características del servicio de transportes de pasajeros y tripulación por medio de buses que se viene prestando en el AIJCH.
9. Con fecha 18 de noviembre, se sostuvo una audiencia privada con funcionarios de las empresas Globe Ground Peru, en relación a las características del servicio de transporte de pasajeros y tripulación por medio de buses que se viene prestando en el AIJCH.
10. Mediante oficio N°103-04-GRE-OSITRAN, de fecha 19 de noviembre, se remitió a LAP un cuestionario requiriendo información adicional y complementaria relativa al servicio de transporte de pasajeros y tripulación propuesto.
11. Mediante oficio circular N°104-04-GRE-OSITRAN, de fecha 19 de noviembre, se remitió a la empresa Globe Ground un Cuestionario en el que se le solicita información en relación a las características del servicio de transportes de pasajeros y tripulación por medio de buses que se viene prestando en el AIJCH.
12. Con fecha 25 de noviembre de 2004, mediante informe N°125-04-GAL-OSITRAN, la Gerencia Legal remitió su respuesta a la solicitud formulada por esta Gerencia.

## **II. OBJETIVO**

13. Evaluar la procedencia de la solicitud de LAP para establecer una tarifa para el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH.

## **III. ANÁLISIS DE PROCEDENCIA**

### **III. 1. Contenido de la Solicitud:**

14. Como se señaló anteriormente, con fecha 15 de octubre del 2004, LAP solicitó la fijación de una tarifa para el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH para el período 2005-2007. Dicha solicitud contiene una sustentación del marco legal y justificación, así como información relativa a la descripción del servicio y los equipos necesarios para su prestación, las proyecciones de demanda del servicio, plan de inversiones, metodología propuesta para la fijación tarifaria, costos operativos, análisis de sensibilidad, flujo de caja del servicio, análisis de sensibilidad, análisis financiero, una comparación tarifaria (benchmarking) y la correspondiente propuesta para el período 2005-2007.

15. La base legal que LAP presentó como sustento de su solicitud es la siguiente:

- Numeral 1 de las Condiciones Generales del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCH (el “Contrato de Concesión”), en el cual se señala que la prestación de cualquier servicio nuevo, así como la tarifa respectiva, que a juicio del Concesionario o de OSITRAN sea necesario implementar en el Aeropuerto, deberán ser aprobados por OSITRAN.
- Anexo 5, Apéndice 1, Numeral 1.1 del Contrato de Concesión, en el cual se señala que el servicio de transporte de pasajeros del terminal a la aeronave está relacionada a la TUUA.
- Anexo 3 Numeral 2.1.2 del Contrato de Concesión, en el cual se incluye la definición de “Servicio de Transporte de Pasajeros Terminal – Aeronave”.
- Anexo 6 del Contrato de Concesión (página 0811), en el cual al referirse al Servicio de Transporte de Pasajeros se señala que este servicio se cobrará a las aerolíneas.
- Ley N° 27838 - Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas: Norma base para el establecimiento de los procedimientos de fijación tarifaria de todos los organismos reguladores.
- Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD/OSITRAN del 23 de septiembre de 2004: Norma aplicable a todos los procedimientos de fijación de tarifas regulados en cuanto no se opongan al Contrato de Concesión del AIJCh. Dicha norma asimismo señala las metodologías utilizables para efectos de las propuestas de fijación tarifaria.
- Manual de Contabilidad Regulatoria Versión 1.3 –de setiembre de 2003: Este documento proporciona una serie de principios y directrices que el Concesionario del AIJCh debe aplicar en la preparación de la contabilidad separada con fines regulatorios, en virtud de lo estipulado en la Cláusula 7 del Contrato de Concesión del AIJCh.

16. En su propuesta, LAP define el nuevo servicio como el traslado de pasajeros y de la tripulación de la aerolínea, desde el terminal hacia la aeronave ubicada en una posición remota o viceversa, en buses acondicionados para tal fin. Los traslados serán programados sobre la base del itinerario de vuelos y la información entregada por las aerolíneas a un Centro de Coordinación (CC) del Operador. Este último será el encargado de asignar los buses, según la cantidad de pasajeros que viene o sale en cada vuelo y mantendrá una comunicación vía radio con cada bus.

17. Cabe mencionar que la demanda por el servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación, está determinada por diferencia entre la demanda total y la demanda por servicio de puentes de abordaje. En tal sentido, el servicio de transporte de pasajeros y tripulación desde el terminal a la nave es considerado por el Concesionario como complementario al de buses.

18. Las unidades que se utilizará para el traslado de los pasajeros desde/hacia el avión, según la Propuesta, tendrán las siguientes características:

- Compartimiento para el chofer separado del ambiente de los pasajeros.
- Espacios para trasladar sillas de ruedas.
- Sistema contra incendios.
- Asientos confortables.
- Barras para sujetarse cuando el vehículo está en movimiento.

- Carrocería de aluminio y fibra de vidrio.
  - Luz interior en los pasadizos.
19. Los modelos Cobus 3000 y 2700 que son los que se utilizarían cuentan con las siguientes características :
- Se reclinan hacia ambos lados para facilitar el acceso de los pasajeros.
  - Cuentan con 06 puertas (03 a cada lado) para el acceso de pasajeros.
  - Cuentan con Sistema de megafonía
20. Adicionalmente los buses Cobus 3000 cuentan con Aire Acondicionado. Asimismo, los buses Cobus 2400 cuentan con 2 puertas en un sólo lado.
21. Las capacidades reales aproximadas de pasajeros de los buses son las siguientes:
- Cobus-3000: de 78 a 80 pasajeros.
  - Cobus 2700: de 65 a 68 pasajeros.
  - Cobus 2400 de 28 a 30 pasajeros.

## III.2. Marco normativo de OSITRAN:

### III.2.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN:

22. OSITRAN regula los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras. En tal sentido, OSITRAN regula, supervisa y fiscaliza a las Entidades Prestadoras *que explotan infraestructura de transporte de uso público*, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Del mismo modo, vela por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito.
23. De acuerdo a lo establecido en el Artículo 1º del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por D.S N° 010-2001-PCM, se entiende por “infraestructura”, el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los usuarios y por los cuales se cobre una prestación. La infraestructura puede ser aeroportuaria<sup>1</sup>, portuaria, férrea, red vial nacional y regional de carreteras y otras de transporte de uso público.

---

<sup>1</sup> Al respecto, la Ley N° 27261 – Ley de Aeronáutica Civil del Perú, señala lo siguiente:

<<Artículo 26.- De los aeródromos

26.1 Aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

26.2 Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.>>

<<Artículo 27.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

24. Como parte de su función reguladora, corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, fijar las tarifas de los servicios derivados de la explotación de que se encuentran bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se prestan en condiciones de competencia.
25. En tal virtud, la función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a su Ley de creación:

*<<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.*

*ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.*

*iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.>>*

26. De acuerdo a lo anterior, es función de OSITRAN velar por el cabal cumplimiento de las cláusulas de los contratos de concesión que estén referidas a las tarifas. En ese sentido, el ejercicio de la función reguladora del OSITRAN, está supeditado a la previsión contractual, y siempre que la prestación del servicio involucrado no se dé en condiciones de competencia.
27. Del mismo modo, se debe considerar que de acuerdo al REGO, existen principios que involucran el ejercicio de todas las funciones de OSITRAN, en cuanto a las decisiones y acciones que adopte. Entre aquellos directamente relacionados al ejercicio de la función reguladora están el Principio de Libre Acceso, de Neutralidad y No Discriminación, así como el de eficiencia y efectividad, entre otros.

### **III.2.2. Alcance de la función de interpretación del Contrato de Concesión**

28. Siendo la función de OSITRAN supervisar y fiscalizar el cabal cumplimiento de los contratos de concesión, su Ley de creación le asigna la siguiente función específica, aún cuando no es parte de los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito:

*<<Artículo 7.- Funciones*

*7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:*

*a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.*

*(...)*

---

*27.2 Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.>>*

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

29. En ese sentido, 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 las Entidades Prestadoras el derecho de explotación económica de la infraestructura, dentro de los límites de lo establecido en éstos y en la legislación vigente.
30. En ese orden de ideas, el órgano competente para interpretar el título mediante el cual LAP ejerce el derecho de explotación económica del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, es el Consejo Directivo, máximo órgano de OSITRAN de conformidad con lo establecido en el Artículo 49° del REGO.

### **III.2.3. El Reglamento General de Tarifas**

31. De acuerdo al Artículo 4° del Reglamento General de Tarifas (RETA), dicha norma se aplica al procedimiento de fijación y revisión de las tarifas de las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea en virtud a título legal o contractual.
32. Asimismo, el Artículo 9° del RETA establece que las Entidades Prestadoras Concesionarias deberán sujetarse a dicha norma y a la regulación tarifaria que establezca OSITRAN, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos Contratos de Concesión. En tal virtud, el RETA es de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión.
33. El Artículo 64° del RETA señala establece que la Entidad Prestadora deberá solicitar a OSITRAN la fijación de una tarifa aplicable a un servicio nuevo, en los casos a que se refiere el Artículo 11° del mismo Reglamento. El Artículo 11°, a su vez establece que en los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público<sup>2</sup>, *en los que no exista competencia efectiva o no sea posible garantizarla a través de la regulación del acceso a las Facilidades Esenciales asociados a dichas infraestructuras*, OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados.
34. Del mismo modo, es conveniente considerar la definición de servicio nuevo que establece el Artículo 3° del RETA:

#### **<<Artículo 3°.- Definiciones**

*Para efectos del presente Reglamento, entiéndase por:*

*(...)*

**Servicios Nuevos:** *Son aquellos servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público que por primera vez son prestados a los usuarios de una determinada infraestructura.*

*(...)>>*

---

<sup>2</sup> A fin de determinar en qué consisten los servicios derivados de la explotación de infraestructura, resulta especialmente relevante precisar cómo define el Reglamento el concepto de Infraestructura de Transporte de Uso Público:

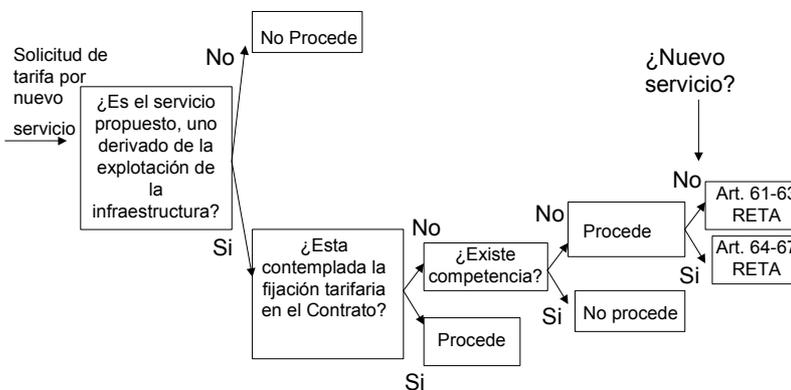
*“Infraestructura de transporte de uso público: Es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas y otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o se permite el intercambio modal, y por el cual se cobra una contraprestación. (...)”*

### III.2.4. Marco conceptual para el análisis de procedencia

35. En virtud de las consideraciones señaladas en las secciones precedentes, el análisis de procedencia de una solicitud de fijación de tarifas para un nuevo servicio debe evaluar en primer término si dicho servicio se deriva o no de la explotación de infraestructura de transporte de uso público.
36. De tratarse de un servicio derivado de la explotación de infraestructura de transporte de uso público, corresponderá evaluar si el contrato de concesión ha previsto que dicho servicio esté sujeto a regulación tarifaria o no. De estar previsto ello en el Contrato, procede la fijación tarifaria. En el caso en que no se haya previsto de manera expresa dicha regulación en el contrato, corresponde determinar si existe o no competencia efectiva en el mercado del servicio. En caso en que se determine que no existe competencia efectiva en el mercado, procederá el inicio del procedimiento. En caso contrario, de demostrarse la existencia de competencia efectiva en el mercado, se determinará la no procedencia de la fijación (ver Diagrama N°1).

**Diagrama N°1**

**Análisis de Procedencia de una Solicitud de Fijación Tarifaria de un Servicio Nuevo**



37. Con el fin de determinar el procedimiento específico aplicable en la fijación tarifaria de acuerdo al RETA, si de la evaluación correspondiente se determina que el servicio es nuevo, será aplicación el procedimiento contemplado en los Artículos 64° al 67°. En caso contrario, es de aplicación el procedimiento del RETA previsto en los Artículos 61° al 63°.

### III.3. Cuestión en Discusión

38. Las cuestiones materia de discusión en el presente informe son las siguientes:

- Si el Contrato de Concesión contempla dentro de los servicios sufragados por la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), al servicio de transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH.

### III.4. Análisis de la Cuestión en Discusión

#### III.4.1. Naturaleza del servicio

39. De acuerdo al marco conceptual descrito en la sección anterior, corresponde en primer lugar determinar si el servicio materia de la solicitud de LAP, es o no un servicio derivado de la explotación de infraestructura de transporte de uso público. De acuerdo a la propuesta formulada por LAP, el servicio de transporte de pasajeros y tripulación mediante buses desde/hacia la nave, será prestado de manera complementaria al servicio de mangas, en aquellos casos, en los que la aeronave este ubicada en una posición remota. En tal sentido, el servicio de transporte de pasajeros de pasajeros mediante buses hacia/desde las aeronaves desde/hacia el terminal de pasajeros; constituye un eslabón dentro de la cadena logística. En virtud de lo anterior, al ser el servicio de transporte de pasajeros mediante buses un servicio esencial<sup>3</sup>, este puede considerarse uno derivado de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
40. Como consecuencia de lo indicado, se concluye que el servicio de buses transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH, en tanto está vinculado al uso de la infraestructura esencial, es un servicio derivado de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

#### III.4.2.El Contrato de Concesión

41. Habiéndose determinado que la naturaleza del servicio propuesto es la de uno derivado de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, corresponde evaluar si el Contrato de Concesión permite establecer una nueva tarifa por concepto de este servicio, o si el cobro del mismo, ya se encuentra incorporado en las tarifas que viene aplicando el Concesionario.
42. El Segundo Numeral del Anexo N° 3, denominado “Operaciones No Principales”, establece que éstas son aquellas operaciones no incluidas en las “Operaciones Principales”, y que pueden ser llevadas a cabo por el Operador Principal o por el Operador Secundario. Al respecto, se debe tomar en cuenta la definición de “Operador Principal” y “Operador Secundario” a que se refiere el Numeral 1.40 y 1.41<sup>4</sup> de la Cláusula Primera, así como lo establecido en el Numeral 5.4 del contrato:

*<< 5.4. Contratos de Operación con Operadores Secundarios. Las operaciones no principales del Aeropuerto, definidas como tales en el Anexo 3, **podrán** ser llevadas a cabo por Operadores Secundarios, quienes deberán contar con el personal con la experiencia apropiada. Copia de dichos Contratos de Operación deberá ser enviada a OSITRAN, al siguiente Día Útil de la fecha de su suscripción.>>*

---

<sup>3</sup> De acuerdo al artículo 10, del Reglamento de Acceso a la Infraestructura de uso Público, se consideran servicios esenciales a aquellos que cumplen con las siguientes condiciones: i. Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carta o pasajeros en una relación origen destino, ii. Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una facilidad esencial, cuya duplicación no es técnica o económicamente rentable en el corto plazo.

<sup>4</sup> <<1.40 “Operador Principal” significará el Operador que realiza directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto.

1.41. “Operador Secundario” significará el Operador u Operadores que llevan cabo las operaciones no principales del Aeropuerto.>>

43. En consecuencia, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios considerados como “Operaciones No Principales”, podrán ser prestados a los usuarios por el Operador Principal de Lima Airport Partners S.R.L (LAP) o a través de los “Operadores Secundarios”.

44. El Numeral 2.1.2. del Anexo N° 3, denominado “Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión)”, está contemplado dentro del Numeral 2.1.2., denominado “Servicios Aeroportuarios con relación a la TUUA”, y señala lo siguiente:

*<<2.1.2. Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión).*

*Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el pasaje de llegada del Espigón Internacional.>>*

45. En consecuencia, el “Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión)”; es decir, el servicio de buses para transportar pasajeros, es uno de los Servicios Aeroportuarios relacionados a la TUUA: es decir, una de aquellas actividades involucradas en el proceso productivo que sustenta el cobro de la TUUA.

46. La interpretación que hace LAP del término “excepcional” es que dicho servicio comprende únicamente los servicios de transporte entre terminal y aeronave, prestado a determinados usuarios entre los que figurarían aquellos que hacen uso de camillas u otra condición que justifique un trato de carácter extraordinario.<sup>5</sup>

47. Esta Gerencia se aparta de dicha interpretación y más bien considera que la interpretación más razonable de dicha cláusula está asociada a la naturaleza misma del servicio propuesto. En efecto, de acuerdo a la misma propuesta del Concesionario, el servicio está concebido como uno que buscará atender el traslado de pasajeros y tripulación entre terminal y aeronave, en aquellas circunstancias en las que ya sea por las características de la aeronave (por ejemplo, aeronaves pequeñas) o por la congestión del uso de puentes de embarque, se tenga que hacer uso de posiciones remotas y por tanto sea necesario el traslado de pasajeros y tripulación mediante buses.

48. Por otro lado, el Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, denominado “Política sobre Tarifas”, tiene como fin establecer el régimen de tarifas y precios aplicables por la prestación de los servicios, especificándose qué servicios responden al pago de dichas tarifas.

49. El Numeral 1.1 del Anexo N° 5, denominado “Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario”:

*<<1. Servicios Aeroportuarios.  
Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.  
La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, por el Concesionario.*

*a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA*

---

<sup>5</sup> Página 4 de Propuesta de tarifa por el Servicio de Buses para el Transporte de Pasajeros y Tripulación en el Aeropuerto “Jorge Chavez. Propuesta para el Período 2005-2007”, Lima Airport Partners, 15 de octubre del 2004.

**La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.>>**

50. En tal sentido y de acuerdo a lo establecido por el Numeral 1.1 del Anexo N° 5, el cobro de la TUUA, debe cubrir los costos de los siguientes servicios indicados en el Apéndice 1 del mencionado Anexo:

<<1. *Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)*  
*Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA.*  
*La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:*

*• Embarque/Desembarque de Pasajeros.*

(...)

- *Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave*

(...)

*Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.>>*

51. En virtud de lo señalado, el Anexo N° 3 y el Anexo N° 5, son concordantes respecto a la inclusión del servicio de transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave mediante Buses; dentro del paquete de servicios relacionados a la TUUA.

52. Por otro lado, la Propuesta Técnica (Anexo 6) en sus Fojas N°0807 señala que el Concesionario prestará varios servicios en las instalaciones del Aeropuerto listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y que recibirá por este concepto una “Tasa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA)”<sup>6</sup>

53. Sin embargo, a Fojas N°0811 del Capítulo Cuarto (Plan Comercial y Administrativo (Anexo N°6), se señala que el Concesionario dispondrá de un servicio de autobús, el cuál será cobrado a las aerolíneas por parte de los operadores de los servicios de apoyo en tierra<sup>7</sup>. Ello entraría en contradicción con

---

<sup>6</sup> A Fojas N° 0807 del Capítulo Cuarto (Plan Comercial y Administrativo) de la Propuesta Técnica (Anexo N° 6), se señala lo siguiente:

<< *Tasa Única de Uso de Aeropuerto*

*El Concesionario prestará varios servicios en las instalaciones del Aeropuerto listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Recibirá por este concepto una tarifa de parte de los pasajeros denominada Tasa Única de Uso de Aeropuerto<sup>6</sup> (TUUA), según lo estipulado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. En la elaboración del Presupuesto Anual se supuso que se mantendrá la naturaleza de los servicios e instalaciones mencionadas en este Apéndice y vinculados a la TUUA.*

*OSITRAN fijará la TUUA tanto para los pasajeros nacionales como para los internacionales según el Anexo 5 del Contrato de Concesión durante los primeros ocho años. A partir del año 9 de la Concesión se supone que cada 3 años OSITRAN ajustará los montos de acuerdo con la tasa de inflación proyectada. El volumen de pasajeros internacionales y nacionales está determinado por el Pronóstico de Tráfico del Aeropuerto (véase capítulo 2). El ingreso correspondiente se obtiene multiplicando el volumen de tráfico de pasajeros clasificado según origen por el arancel específico. Como se asigna en el Contrato de Concesión, CORPAC recibe un 20% de las tarifas internacionales por servicios aeronáuticos prestados en el aeropuerto. Para efecto del cálculo de la Retribución se considera como ingresos brutos del Concesionario los 80% de las tarifas internacionales y los 100% de las tarifas nacionales.>>*

<sup>7</sup> A Fojas N°0811 del Capítulo Cuarto del Anexo 6 se señala lo siguiente:

<< *Servicio de Transporte de Pasajeros*

*Para garantizar el traslado de los pasajeros desde y hacia las aeronaves que no utilizarán puentes de contacto o estén estacionados en puntos remotos y con la finalidad de mantener altos niveles de servicio, el Concesionario dispondrá de un servicio de autobús. Este servicio se cobrará a las aerolíneas y prestado por los operadores de los servicios de apoyo en tierra. Por lo tanto, el beneficio económico para el Concesionario se producirá como consecuencia del aumento de los ingresos brutos de los subconcesionarios.*

lo establecido en las disposiciones arriba citadas que figuran en el mismo Anexo, así como las comprendidas en los Anexos N°3 y N°5, no sólo respecto a la posibilidad de que se cobre a las líneas aéreas por el servicio de traslado de pasajeros y tripulación mediante buses sino a la posibilidad de que el servicio sea prestado por el Operador.

54. En efecto, siendo que el párrafo que figura en Fojas N°0811 del Capítulo Cuarto (Plan Comercial y Administrativo (Anexo N°6) conduce a una interpretación discordante con la que se desprende de los Anexos N°3 y N°5, resulta pertinente evaluar la procedencia de la solicitud de fijación tarifaria, en el supuesto de que lo establecido en dicho párrafo, prevalezca sobre lo consignado en los citados Anexos.
55. En el supuesto de que prevalezca lo establecido en Fojas N°0811 del Capítulo Cuarto Plan Comercial y Administrativo (Anexo N°6), sobre lo consignado en los Anexos N°3 y N°5 el servicio de buses quedaría definido como uno de servicio en tierra o de rampa. Los servicios en tierra o de rampa son considerados por el Anexo N°2 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público como un Servicio Esencial (REMA) como servicios esenciales. Al tratarse de un servicio esencial que hace uso de la infraestructura de transporte de uso público y al descartarse la interpretación según la cual el Contrato establezca que el Operador pueda prestar el servicio; el marco regulatorio aplicable en este caso sería el REMA y no el Reglamento General de Tarifas. En consecuencia, lo que correspondería al Operador, según esta interpretación, sería el cobro de un cargo de acceso por el uso de la infraestructura por parte de la empresa que preste el servicio de transporte de pasajeros mediante buses y no la aprobación de una tarifa por la prestación de dicho servicio.
56. En síntesis, en caso prevalezca la interpretación del Contrato según la cual lo establecido en los Anexos N°3, N°5 y en la Propuesta Técnica (Anexo N°6) en sus Fojas N°0807, en tanto el costo del servicio de transporte de pasajeros y tripulación ya estaría incluido en la TUUA, no procedería la solicitud de fijación tarifaria. Por otro lado, en caso prevalezca lo establecido por el Anexo N°6 Fojas N°0811 del Capítulo Cuarto (Plan Comercial y Administrativo), el marco regulatorio aplicable sería el REMA y no el Reglamento General de Tarifas y, por tanto, también sería improcedente la solicitud de fijación tarifaria.
57. No obstante lo anterior, el Numeral 24.12 del contrato de concesión establece que éste deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente. Asimismo, señala que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:

- 1° El presente Contrato que incluye sus anexos
- 2° Las circulares
- 3° Las Bases
- 4° Los anexos a las Bases.

---

*En el Presupuesto anual, se basaron los cálculos de los ingresos de los subconcesionarios por este concepto en el porcentaje de movimientos en que se usarán buses de acuerdo con el Plan Maestro, los Pronósticos y la instalación gradual de puentes de abordaje. Los cargos de los Servicios de Transporte de Pasajeros serán los mismos como para los puentes de contacto.>>*

58. De acuerdo a lo anterior la Propuesta Técnica (Anexo N° 6 del contrato), constituye la oferta del concesionario y expresa la voluntad de éste, voluntad que necesariamente se determina por el contenido de las Bases, la misma que comprende el proyecto de contrato de concesión y sus anexos. En ese sentido, la Propuesta Técnica se basa y está condicionada a lo establecido en el proyecto de contrato de concesión, que constituye la expresión de voluntad del Estado. Asimismo, se debe considerar que la Propuesta Técnica se elabora y presenta en el tiempo, antes del nacimiento propiamente dicho del contrato de concesión, en el acto de su suscripción. Cuando se presenta la Propuesta Técnica el postor no sabe si ganará a no, la voluntad común de las partes se formaliza con el acto de suscripción.

59. De acuerdo a lo anterior y en uso del principio de integración contractual y de las reglas de integración instrumental del Contrato, esta Gerencia recogiendo lo señalado por el Informe N°125-04-GAL-OSITRAN de la Gerencia de Asesoría Legal, considera que la correcta interpretación del Contrato es aquella según la cual los costos por concepto del servicio de transportes de pasajeros y tripulación a través de buses ya se encuentran incluidos en la TUUA.

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

De acuerdo al análisis de la sección precedente y de la evaluación de los Anexos N°3, 5 y 6 del Contrato de Concesión y del marco regulatorio de OSITRAN, esta Gerencia concluye que no resulta procedente la solicitud de fijación de tarifas formulada por LAP para el servicio de buses para el transporte de pasajeros en el AIJCH.

En virtud de lo anterior, se recomienda al Consejo Directivo se declare improcedente la solicitud de fijación tarifaria para la prestación del servicio de buses para el transporte de pasajeros y tripulación en el AIJCH.

Atentamente,

**GONZALO RUIZ DIAZ**  
Gerente de Regulación

**ANA OLIVA CHACÓN**  
Analista de Regulación