

INFORME N° 074-04-GRE-OSITRAN

Para: Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

Asunto: Impacto de las nuevas tarifas máximas de CORPAC S.A. en los operadores de Nazca

Referencia: Oficio N° 1588-2004-MTC/02

Fecha : 09 de diciembre de 2004

I. ANTECEDENTES

- 1 El 22 de mayo de 2004 se publicó 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..
- 2 El 12 de junio de 2004, CORPAC S.A. publicó el tarifario donde establece las tarifas a cobrar por los servicios que presta.
- 3 El 25 de junio de 2004, AEROICA, AEROCONDOR, AERO MONTECARLO, ALAS PERUANAS, AEROPARACAS, TRAVEL AIR, TAE, SERVICIOS AÉREOS SANTA BERNARDITA, ALAS DE AMERICA, TRANSPORTE AÉREO EXPRESO MOCHE, AÉREO SERVICIOS SANTOS, Operadores Aéreos del Servicio Especial Turístico del Circuito de Nazca, presentaron un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 015-2004-CD/OSITRAN.
- 4 El 30 de junio de 2004, el Presidente Regional de Ica, Sr. Vicente Tello Céspedes, remitió al OSITRAN la comunicación de los Operadores Aéreos del Servicio Especial Turístico del Circuito de Nazca, mediante la cual solicitan que el Presidente de la Región interceda para que la Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 015-2004-CD/OSITRAN quede sin efecto.
- 5 El 23 de julio de 2004, el Consejo Directivo emitió la Resolución N° 032-2004-CD/OSITRAN que declara improcedente el Recurso de Reconsideración presentado por los Operadores Aéreos del Servicio Especial Turístico del Circuito de Nazca.
- 6 El 26 de julio de 2004, mediante el Oficio N° 361-04-GG-OSITRAN se comunicó a los Operadores Aéreos del Servicio Especial Turístico del Circuito de Nazca la decisión del Consejo Directivo de OSITRAN y se adjuntó a esta comunicación el Informe N° 066-04-GAL-OSITRAN y el Informe N° 043-04-GRE-OSITRAN. Asimismo, mediante Oficio N° 362-04-GG-OSITRAN se informó al Presidente Regional de Ica, Sr. Vicente Tello Céspedes, lo resuelto por el Consejo Directivo de OSITRAN.
- 7 El 03 de agosto de 2004, AEROCONDOR, ATSA, LAN PERU, AVIACIÓN LIDER y TRAVEL AIR presentaron un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 015-2004-CD/OSITRAN.

- 8 El 25 de agosto de 2004, el Consejo Directivo emitió la Resolución N° 035-2004-CD/OSITRAN que declara improcedente el Recurso de Reconsideración presentado por ATSA, LAN PERU y AVIACIÓN LIDER por ser extemporáneo. Asimismo, señaló que AEROCONDOR y TRAVEL AIR debían atenerse a lo dispuesto por la Resolución N° 032-2004-CD-OSITRAN ya que estas empresas ya habían presentado un recurso de reconsideración.
- 9 El 26 de agosto del 2004, mediante oficio circular N° 031-04-GG-OSITRAN se comunicó a las empresas lo resuelto por el Consejo Directivo y se adjuntó a esta comunicación el Informe N° 079-04-GAL-OSITRAN y el Informe N° 051-04-GRE-OSITRAN.
- 10 El 03 de setiembre, AEROCONDOR, ATSA, LAN PERU, AVIACIÓN LIDER y TRAVEL AIR enviaron el Recurso de Apelación contra la Resolución N° 035-2004-CD/OSITRAN.
- 11 El 27 de setiembre de 2004, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo y Turismo del Perú (AETAT) envió una comunicación a la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC) mediante la cual solicita el apoyo de esta dirección para que OSITRAN eleve la tarifa de SNAR a las empresas nacionales e internacionales que surcan los cielos del Perú con aeronaves mayores.
- 12 El 6 de octubre de 2004, el Consejo Directivo emitió la Resolución N° 049-2004-CD/OSITRAN que declara improcedente el Recurso de Apelación presentado por ATSA, LAN PERU y AVIACIÓN LIDER.
- 13 El 11 de octubre de 2004, mediante Oficio Circular N° 044-04-GG-OSITRAN se comunicó a las empresas lo resuelto por el Consejo Directivo y se adjuntó a esta comunicación el Informe N° 100-04-GAL-OSITRAN y el Informe N° 056-04-GRE-OSITRAN.
- 14 El 25 de octubre, la DGAC presentó el Informe N° 0844-2004-MTC/12.03.ECO dirigido al Vice Ministro de Transportes, Sr. Néstor Palacios Lanfranco, sobre el impacto de las nuevas tarifas de CORPAC en los operadores de Nasca.
- 15 El 4 de noviembre de 2004, el Vice Ministro de Transportes, Sr. Néstor Palacios Lanfranco, remitió el oficio de la referencia adjuntando la comunicación de AETAT y el informe de la DGAC.

II. ANALISIS

El objetivo del presente informe consiste en evaluar los argumentos esgrimidos por AETAT y la Dirección General de Aeronáutica Civil, en relación a las Tarifas Máximas para los servicios que presta CORPAC bajo régimen de regulación, en particular, aquellos referidas al servicio de SNAR nacional, aproximación y aterrizaje y despegue (A/D).

II.1. Contenido del Informe de la DGAC

16 Como se señaló en la sección precedente, la DGAC emitió el Informe N° 0844-2004-MTC/12.03.ECO atendiendo la solicitud de intermediación de la AETAT, asociación civil¹ que agrupa a las siguientes aerolíneas²:

- AEROICA SRL
- ALAS PERUANAS SAC
- AEROPARACAS SA
- TRANSPORTE AEREO EJECUTIVO SRL
- ALAS DE AMERICA SAC
- TRANSPORTE AÉREO EXPRESO MOCHE SAC
- AÉREO SERVICIOS SANTOS SA
- AEROANDINOS SAC
- JOINT VENTURE AIRLINES SAC
- MASTER OF THE SKY
- AEROLINEAS DEL PACIFICO
- GOLDEN AIR CAB SERVICE SA
- LIMA AVIONIC SYSTEM SAC
- ASOCIACIONES LOS PROFESIONALES AEREOS
- SABSA
- ALAS DE AMERICA SAC
- TAXI AEREO EJECUTIVO SRL

17 Según el informe de la DGAC, las tarifas máximas establecidas por OSITRAN ocasionan perjuicios a las aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto María Reiche de Nasca (AMR) por el aumento considerable de las tarifas por concepto de aterrizaje y despegue, SNAR y aproximación. Los cambios tarifarios introducidos para dichos servicios se resumen en el Cuadro N°1:

Cuadro N°1

Servicio	Cargo con Tarifa Anterior		Cargo con Nueva Tarifa Máxima	
	Nave 3 PAX	Nave 5 PAX	Nave 3 PAX	Nave 5 PAX
En US \$				
SNAR 100 KM	0.1025	0.164	10	10
Aproximación	n.a.	n.a.	2	2
A/D	0.74	0.74	4	4

18 Asimismo, dicho informe señala que el aumento en los costos de los servicios aeroportuarios (A/D, SNAR y Aproximación) por pasajero, basado en el tráfico de 2003, asciende a US \$3.21, lo que daría como resultado un costo anual adicional de US \$226,378.

19 Adicionalmente, el informe de la DGAC señala que en el caso del servicio de aproximación el concepto “ayuda” es equivalente a “radio ayudas”; y, apunta que el Aeropuerto María Reiche no cuenta con este tipo de equipos.

¹ La lista de las empresas asociadas se obtuvo llamando al teléfono de la asociación 242-9164.

² Cabe resaltar que algunas de las empresas asociadas a esta organización ya han presentado Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN, como son: AEROICA, ALAS PERUANAS, AEROPARACAS, TRANSPORTE AEREO EJECUTIVO, ALAS DE AMERICA, TRANSPORTE AÉREO EXPRESO MOCHE, AÉREO SERVICIOS SANTOS.

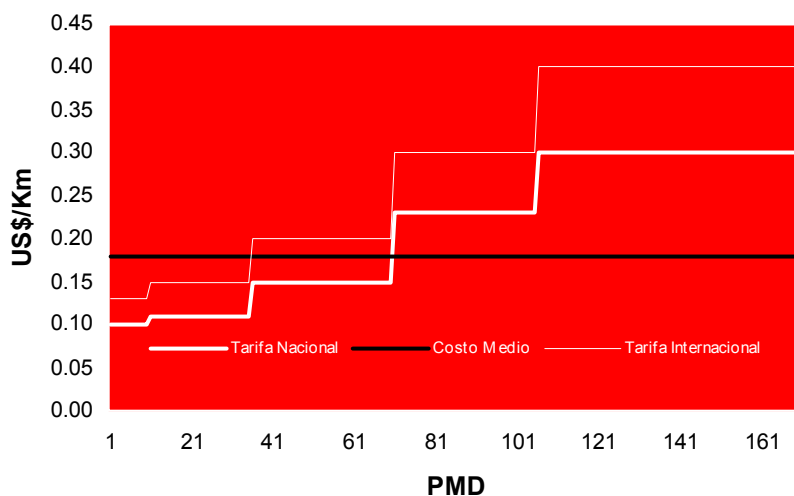
- 20 Por otro lado, el informe estima a partir de estadísticas del año 2003, que las empresas que operan en Nasca incurrirían en pérdidas de S/. 402,670 como consecuencia de las nuevas Tarifas Máximas aprobadas.
- 21 Finalmente, el Informe indica que las tarifas de OSITRAN deberían considerar la infraestructura de los aeropuertos y la naturaleza de las operaciones, en lugar del tráfico generado por los mismos.

IV. Análisis de los argumentos planteados en el informe

- 22 En primer término, los cálculos de la DGAC con relación a los aumentos de los servicios señalados, considerando las tarifas máximas establecidas por OSITRAN, son correctos. Antes del aumento tarifario, las aeronaves que prestan servicio de transporte a los turistas que visitan las líneas de Nasca pagaban por concepto de SNAR, aproximación y A/D, considerando 100 Km volados, la suma de US \$0,84 y US \$0,90 para avionetas de 3 y 5 PAX, respectivamente. Actualmente, estas naves pagan US \$16,00 por dichos conceptos. Cabe señalar que el aumento en términos relativos, presentado en el informe de la DGAC, es sustancial pues la suma pagada por las empresas antes era mínimo³.
- 23 Con relación a la información sobre las pérdidas de las empresas de transporte que operan en Nasca, esta Gerencia no cuenta con la información para realizar dicho análisis. No obstante lo anterior, se debe resaltar que el AMR es un aeropuerto comercial, donde funciona un mercado de líneas aéreas competitivo. En tal sentido, éste no cumple una función social como es el caso de otros aeropuertos. Cabe señalar que todo análisis tarifario debe partir del principio de que construir, mantener y operar un infraestructura implica un costo, el cual debe ser asumido por los usuarios directos de la misma.
- 24 En concordancia con lo anterior, la modificación de tarifas máximas para los servicios de aeronavegación (SNAR y aproximación) ha tenido por objetivo garantizar la sostenibilidad económica en el tiempo así como la calidad y seguridad de los servicios prestados por CORPAC. En tal sentido, se han fijado tarifas de manera tal que ésta cubran todos los costos económicos de la prestación de los servicios, sin establecer diferenciaciones por la ubicación de los aeropuertos.
- 25 Las tarifas máximas establecidas para los servicios de aeronavegación, entre los que se encuentra el servicio de aproximación, consideran la infraestructura y la operación de este servicio como una red y no diferencia o discrimina los servicios por aeropuerto. Sin embargo, sí existe una discriminación en favor de las aeronaves pequeñas y las que realizan vuelos nacionales, aun cuando el servicio que reciben es el mismo, tal como se aprecia en el Gráfico N°1

³ Cabe mencionar que el aumento porcentual es significativo, debido a que el valor antiguo o base es cercano a cero.

Grafico N° 1



- 26 Por otro lado, 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 sinceren sus niveles y, en aquellos casos en los que se presenten subsidios, se conozca a quien efectivamente se está beneficiando con el subsidio (en este caso, provenientes de la concesión del AIJCH) que reciben los aeropuertos que no cubren todos sus costos.
- 27 Así, con relación a los servicios aeroportuarios (A/D), es importante destacar que con la modificación de tarifas máximas para dichos servicios en el AMR no se ha llegado a cubrir el total de los costos operativos. Ello significa que dichos servicios son financiados o subsidiados por fuentes distintas de ingresos a las tarifas cobradas. Cabe mencionar que el subsidio total que recibe el AMR por concepto de servicios aeroportuarios para el año 2004, se estima en aproximadamente US \$200 mil, solo incluyendo costos operativos (excluyendo inversiones). El Cuadro N°1 presenta el déficit de la operación del AMR, en el año 2002.

Cuadro N° 2
INGRESOS VS. COSTOS AEROPORTUARIOS DE NASCA - 2002
(en US\$)

	Ingresos	Costo	Pérdida
TUUA	0	87,187	(87,187)
A/D	9,201	330,979	(321,779)
Otros	1,500	66,938	(65,437)
Total	10,701	485,104	(474,403)

- 28 Con relación al servicio de aproximación, cuando se alude a ayudas, se incluye dentro de este concepto el servicio que presta CORPAC a las aeronaves para que aterricen y despeguen, en el rango de las 10 millas náuticas, y no solo al uso equipos de radio ayudas. En efecto, el servicio de aproximación considera los servicios la torre de control, comunicaciones y meteorología. En algunos aeropuertos, se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; mientras en el resto de aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y no instrumental (IFR).

- 29 Para efectos del cálculo de las nuevas tarifas, se desagregó las antiguas tarifas de aterrizaje y despegue en dos componentes: pista y rodadura y aproximación. El costo por este servicio se ha calculado a partir de los costos registrados por CORPAC para los servicios relacionados a la pista, rodadura y plataforma y la ayuda para la aproximación de las naves. La información correspondiente fue preparada y enviada por CORPAC en dos formatos: el primero, consideraba los costos de estos servicios distinguiendo los costos directos e indirectos; y, el segundo, distinguiendo los costos por tipo de servicio. Ambos formatos se emplearon para la separación y determinación de los costos del servicio de APP y para el servicio de A/D.
- 30 Con relación al agrupamiento de los aeródromos administrados por CORPAC S.A., OSITRAN se basó en criterios económicos y con fines estrictamente tarifarios para determinar el grupo de aeropuertos, considerando como principal variable de agrupación el tráfico de pasajeros. 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 agrupación de los aeropuertos que ha servido de base para la aprobación de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004CD/OSITRAN, no genera nuevas categorías, ni altera, modifica o adiciona ninguna condición otorgada por la DGAC.
- 31 Las metodologías que OSITRAN utilice en la fijación de las tarifas de los servicios bajo su ámbito y la forma en la que 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.
- 32 Finalmente, respecto a la afirmación de que el establecimiento de niveles máximos de tarifas por parte del regulador no guarda relación con la infraestructura del AMR, cabe reiterar 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 de que, antes del establecimiento de los nuevos niveles máximos de tarifas, los pagos que realizaban los usuarios cubrieran una mínima parte de éstos no implica necesariamente una situación eficiente o deseable.

V. CONCLUSIONES

- Todo análisis tarifario debe partir del principio de que construir, mantener y operar un infraestructura implica un costo, el cual debe ser asumido por los usuarios directos de la misma. En concordancia con lo anterior, la modificación de tarifas máximas para los servicios de aeronavegación (SNAR y aproximación) ha tenido por objetivo garantizar la sostenibilidad económica en el tiempo así como la calidad y seguridad de los servicios prestados por CORPAC. En tal sentido, se han fijado tarifas de manera tal que ésta cubran todos los costos económicos de la prestación de los servicios, sin establecer diferenciaciones por la ubicación de los aeropuertos.
- Las tarifas máximas establecidas para los servicios de aeronavegación, entre los que se encuentra el servicio de aproximación, consideran la infraestructura y la operación de este servicio como una red y no diferencia o discrimina los servicios por aeropuerto. Sin embargo, sí 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

- Con relación a los servicios aeroportuarios (A/D), es importante destacar que la modificación de tarifas máximas para dichos servicios en el AMR no llegan a cubrir el total de los costos operativos. Ello significa que dichos servicios son financiados o subsidiados por fuentes distintas de ingresos a las tarifas cobradas. Se calcula que, durante el año 2004, el subsidio total que recibe el AMR por concepto de servicios aeroportuarios ascendería a aproximadamente US \$200 mil. En este caso, los nuevos niveles tarifarios han buscado un sinceramiento de los costos de los servicios y en aquellos casos en los que se presenten subsidios (provenientes de la concesión del AIJCH), se identifique claramente a quienes se beneficien con el mismo.
- Con relación al agrupamiento de los aeródromos administrados por CORPAC S.A., OSITRAN se basó en criterios económicos y con fines estrictamente tarifarios para determinar el grupo de aeropuertos, considerando como principal variable de agrupación el tráfico de pasajeros. 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 agrupación de los aeropuertos que ha servido de base para la aprobación de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004CD/OSITRAN, no genera nuevas categorías, ni altera, modifica o adiciona ninguna condición otorgada por la DGAC.

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

REG-SAL-GS-04-9413