

OSITRAN

INFORME TECNICO Nº 011-2000-DTIT-OSITRAN

MATERIA : *SOLICITUD DE CORPAC S.A. PARA MODIFICAR
TARIFAS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE Y DE SNAR
EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PISCO*

SECTOR : *INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE USO
PUBLICO*

INDICE

- I.- OBJETO DEL INFORME
- II.- ANTECEDENTES
- III.- BASE LEGAL
- IV.- CUESTIONES A ANALIZAR
- V.- PRINCIPIOS REGULATORIOS APLICABLES
- VI.- NATURALEZA DE LOS SERVICIOS MATERIA DE ANÁLISIS
 - VI.1 Servicios de Aterrizaje y Despegue
 - VI.2 Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR)
- VII.- ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LOS SERVICIOS
 - VII.1.- Definición de Mercado Relevante
 - VII.1.1 Marco Conceptual
 - VII.1.2 Aplicación a los casos materia de análisis
 - VII.2.- Análisis de las condiciones de mercado para los servicios materia de análisis
 - VII.2.1 Condiciones de oferta
 - VII.2.2 Condiciones de demanda
 - VII.3.- Análisis de los Niveles de Competencia en el Mercado Relevante
- VIII.- ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE TARIFAS
 - VIII.1 Sobre la condición de aeropuerto alternativo al AIJCH
 - VIII.2 Sobre la información de costos
- IX.- SOBRE EL SISTEMA TARIFARIO
 - IX.1 Sobre la tarifa de aterrizaje y despegue
 - IX.2 Sobre la tarifa de SNAR
- X.- CONCLUSIONES
- XI.- RECOMENDACIONES

Lima, 19 de diciembre del 2000

I.- OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente informe es analizar la solicitud de la empresa CORPAC S.A. para la modificación de las tarifas de aterrizaje y despegue de aeronaves, y del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), en el Aeropuerto Internacional del Pisco (AIP).

II.- ANTECEDENTES

PROMPEX remitió a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) el Oficio N° 210-2000/PROMPEX.GG, mediante el cual solicita se establezcan tarifas promocionales en el aeropuerto de Pisco, ante la expectativa de una mayor oferta exportable de productos agroindustriales.

Mediante el Oficio N° 800-2000-MTC/15.16 de fecha 25.JUL.2000, la DGAC traslada la solicitud al OSITRAN por ser de su competencia.

El 8 de agosto del 2000, OSITRAN, mediante el Oficio N° 245-2000-GG-OSITRAN, traslada a CORPAC S.A. los dos documentos antes mencionados para su evaluación y señala que, en caso CORPAC S.A. decidiera solicitar una modificación tarifaria para el aeropuerto de Pisco, debería remitir su solicitud a OSITRAN acompañada del sustento técnico respectivo.

CORPAC S.A. presentó su solicitud de modificación de la tarifa de aterrizaje y despegue del Aeropuerto Internacional de Pisco mediante el Oficio MTC/CORPAC S.A./GG/423/2000 del 23 de agosto del 2000. Asimismo, mediante el Oficio MTC/CORPAC S.A./GG/147/2000 del 31.AGO.2000, remite el documento sustentatorio denominado: Modificación de la tarifa de aterrizaje y despegue y Servicio de Navegación Aérea en Ruta -SNAR- para el transporte de carga aérea.

La División Técnica de Infraestructura de Terminales del OSITRAN, mediante el Oficio N° 014-00DTIT-OSITRAN, solicita a CORPAC S.A. información adicional respecto de su solicitud de modificación de tarifas. Esta solicitud fue atendida en forma parcial por CORPAC S.A. mediante el Oficio MTC/CORPAC S.A./GG/1861/2000 del 25 de setiembre del 2000.

Por último, mediante el Oficio N° 288-00-GG-OSITRAN del 9 de octubre del 2000, OSITRAN solicita a la DGAC información sobre la naturaleza de la infraestructura aeroportuaria de la ciudad de Pisco. Este pedido fue respondido mediante el Oficio N° 1168-2000-MTC/15.02 del 24 de octubre del 2000.

De la solicitud presentada, se desprende que CORPAC S.A. solicita:

- a) Modificar la tarifa de aterrizaje y despegue en el aeropuerto de Pisco.

Tarifa actual R.M. 360-95-MTC/15.12 del 28.AGO.95, Art. 2º

<u>Peso de aeronave</u>	<u>US \$ / TM</u>
Hasta 35 TM	2.54
De 36 a 70 TM	3.09
De 71 a 105 TM	3.25
De 106 a más	3.33

Tarifa solicitada US\$ 2.33 / TM aplicable únicamente a aeronaves cargueras.

b) Modificación de la tarifa SNAR

Tarifa actual R.M. 360-95-MTC/15.12 del 28.AGO.95, Art.

<u>Peso de aeronave</u>	<u>US \$ / Km.</u>
Menos de 55 TM	0.20
De 55 a 115 TM	0.30
De 116 a 200 TM	0.60
Más de 201	0.90
Cargo mínimo	25.00

<u>Tarifa solicitada</u>	<u>Peso de aeronave</u>	<u>US \$ / Km.</u>
	Menos de 10 TM	10.00 cargo mín.
	De 10 a 55 TM	0.10
	De 55 a 115 TM	0.15
	De 115 a 200 TM	0.30
	Más de 201 TM	0.45

Cabe mencionar que las tarifas actuales son fijas, por lo que se requeriría aprobación expresa de OSITRAN para su modificación.

Tras la evaluación de la solicitud, se presentó los siguientes informes:

Sobre la base de estos antecedentes, y luego de analizar toda la información presentada, se ha elaborado el presente informe.

III.- BASE LEGAL

De acuerdo con el artículo 3º de la Ley Nº 26917¹, es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas

¹ La Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, en su artículo 3 º dispone: “ 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; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito (...) ”. Asimismo, con respecto a lo que debe entenderse por Entidades Prestadoras y por Infraestructura nacional de transporte de uso público, la referida norma señala: “ (...)3.2. Para este efecto, entiéndase como: a)Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y, b) Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. “

públicas y privadas que explotan infraestructura de transporte de uso público, cautelando en forma imparcial los intereses del Estado, los inversionistas y los usuarios.

La competencia de OSITRAN recae, según el artículo 4° de la misma Ley², sobre las entidades prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

En esa línea, el artículo 27 ° de la Ley N° 27261³ define la infraestructura aeroportuaria como el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie.

Adicionalmente, entre las funciones de OSITRAN se encuentra el operar el sistema tarifario para la infraestructura bajo su ámbito, fijando tarifas, peajes y otros cobros similares, así como las reglas claras y precisas para su correcta aplicación, siempre que no exista competencia en el mercado, al amparo de lo establecido por el artículo 7.1° - b) de la Ley N° 26917.⁴

De otro lado, la DGAC, en su oficio 1168-2000-MTC/15.02, expone que: *El aeródromo de Pisco es considerado de uso público, por tanto califica como aeropuerto. Dicho aeródromo fue inscrito en los registros de esa DGAC como Aeropuerto Internacional de Pisco, mediante Resolución N° 0134-782 de fecha 05.DIC.72* En consecuencia, para la DGAC el aeropuerto de Pisco es de uso público y el tema de la habitualidad en la prestación de los servicios a terceros no forma parte del análisis para la calificación del régimen de explotación.

Por último, el D.L. N° 757 establece que las tarifas que se fijen administrativamente, lo serán de acuerdo a factores económicos, por lo tanto, la regulación de tarifas en el aeropuerto de Pisco tendrán que basarse en consideraciones y análisis de los componentes económicos (costos, ingresos, recuperación de inversiones, etc.).

IV.- CUESTIONES A ANALIZAR

De la evaluación de la información recibida, se considera que los temas materia de análisis son los siguientes:

² El artículo 4° de la Ley N° 26917, dispone que: “ OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.”

³ La Ley N° 27261, en su artículo 27° dispone que: “ 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 superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido (...)”.

⁴ El artículo 7.1° de la Ley N° 26917 señala que las principales funciones de OSITRAN son: “(...) 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.”

1. Se requiere analizar las condiciones de competencia en el mercado de servicios de aterrizaje y despegue y el mercado del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR).
2. Asimismo, en caso se determine la existencia de un monopolio, se deberá determinar si existe un subsidio al AIP en atención a su condición de alterno al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH).
3. En caso se determine la existencia de competencia en los servicios, se requerirá un análisis del sistema tarifario vigente, sus ventajas y desventajas respecto de otros sistemas aplicables.

V. PRINCIPIOS REGULATORIOS APLICABLES.

El análisis realizado tiene en cuenta diversos principios regulatorios, con la finalidad de hacer que las actividades regulatorias o de promoción de la libre competencia sean predecibles y transparentes.

Así, es importante considerar el **principio de subsidiariedad**. Este se encuentra recogido en el artículo 7.1, inciso b) de la Ley 26917, ya citado⁵, el mismo que establece que la regulación tarifaria sólo corresponde en los supuestos en que se estime que la competencia no es posible. Así, sólo procede la regulación de una actividad o parte de ella cuando los mecanismos de competencia no resultaran adecuados o suficientes para proteger los intereses de los usuarios. En tal sentido, en caso de existir dudas sobre la necesidad de una regulación, deberá optarse por no regular. Asimismo, entre varias opciones regulatorias igualmente efectivas, deberá optarse por la menos invasiva de la autonomía privada y la libertad de las empresas.

A ello debe añadirse la necesidad de aplicar el **principio de integridad regulatoria** que implica que el análisis de toda regulación deberá tener en cuenta todos los aspectos y efectos de la regulación, incluyendo no sólo su impacto en tarifas, sino en calidad, incentivos para la inversión e innovación, condiciones contractuales y todo otro aspecto relevante para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los usuarios. Debe evaluarse así el impacto que cada uno de estos aspectos tiene en los demás.

Por otro lado, OSITRAN deberá velar que en sus decisiones se proteja el **principio de acceso universal** (recogido en el inciso p) del artículo 7.1 de la Ley 26917⁶), que garantiza que los usuarios de la infraestructura tendrán libre acceso a la misma siempre que se cumpla con los requisitos legales y contractuales pertinentes. Relacionado con este principio, se debe considerar el de **no discriminación**, por el cual las decisiones y acciones de OSITRAN se orientarán a garantizar que los agentes participantes en los mercados de utilización de infraestructura para la prestación de servicios de transporte no

⁵ Ver nota a pie de página N° 4.

⁶ El artículo 7.1° de la Ley N° 26917 señala que las principales funciones de OSITRAN son: “ (...) p) Cautelar el acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.”

sean discriminados injustificadamente, vale decir, que las mismas obligaciones y beneficios sean otorgados a aquellos participantes que cumplan con las mismas condiciones.

Finalmente, la acción de OSITRAN se regirá por el principio de **promoción de la inversión y la competencia**, en virtud del cual el regulador, a través de un marco regulatorio claro y estable, promueve las inversiones que contribuyan a aumentar la cobertura y calidad en la infraestructura de transporte. Aspectos importantes de esta promoción son el reconocimiento de reconocimientos adecuados a la inversión, y términos de acceso justos para el acceso a la infraestructura por parte de nuevos agentes para la provisión de servicios competitivos.

VI. NATURALEZA DE LOS SERVICIOS MATERIA DE ANÁLISIS

Como se señaló en los antecedentes del presente informe, CORPAC S.A. ha solicitado la aprobación de tarifas reducidos para dos servicios distintos: (1) aterrizaje y despegue y (2) Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), ambos referidos a aeronaves de carga.

Al respecto, es importante definir la naturaleza de estos servicios a fin de definir si los mismos pueden o no ser objeto de regulación por parte de OSITRAN, tal como se indicó en el punto correspondiente a Base Legal del presente informe.

En tal sentido, es importante considerar que las actividades que se llevan a cabo en los Aeropuertos pueden ser clasificadas en tres grandes grupos:

a. Los servicios operacionales esenciales:

Estos servicios incluyen el sistema de control del tráfico aéreo, los servicios meteorológicos, las telecomunicaciones, los servicios de seguridad, policía, bomberos, ambulancia, primeros auxilios, el mantenimiento de las pistas, calles de rodadura y edificios, entre otros.

Al determinar la seguridad de las operaciones aeroportuarias, reciben la consideración de esenciales en el negocio de aeropuertos⁷.

b. Los servicios de handling.

Estos servicios engloban una gran variedad de operaciones. Podemos distinguir entre aquellas directamente relacionadas con la aeronave (handling de rampa y tierra), tales como limpieza, provisión de energía y combustible, carga y descarga de equipaje y mercancías de aquellas que están referidas a la gestión del tráfico (handling de tráfico), como el *manejo de equipaje, mercancías y pasajeros a través del edificio terminal*.⁸

c. Los servicios comerciales.

También abarcan una importante variedad de actividades; pueden estar localizados en el terminal o alrededor del aeropuerto, tales como las tiendas libres de impuestos, otras tiendas al por menor, bares y restaurantes, servicios de ocio, hoteles, bancos, alquiler y esparcimiento

⁷ "Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte": The World Bank, Cap. 3.

⁸ "Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte": The World Bank, Cap. 3.

de automóviles y centros de conferencias, así como las actividades realizadas por las aerolíneas⁹.

Asimismo, desde una perspectiva basada en el ámbito de competencia de OSITRAN, los servicios pueden clasificarse en:

a. Servicios Esenciales

Son aquellos servicios derivados de la utilización directa de la infraestructura, tal como ésta ha sido definida en el artículo 27^o de la Ley N° 27261.

Con relación a este tipo de servicios es conveniente considerar que: "... la mayoría de los servicios públicos están de un modo u otro ligados a redes físicas o infraestructuras sobre las que aquéllos descansan ... Estas instalaciones reúnen casi siempre las características de un monopolio natural, entendiéndose por tal aquella situación en que una sola empresa puede producir el output deseado a menor coste que cualquier combinación de dos o más empresas."¹⁰

La prestación de estos servicios implica detentar la facilidad esencial constituida por la red que constituye el monopolio natural.

b. Servicios Complementarios

Son aquellos servicios que no implican que el proveedor detenta la facilidad esencial a la que se ha hecho referencia, sino que requiere de acceso a dicha facilidad esencial para prestar el servicio.

Tanto los servicios esenciales como complementarios son propios del modo de transporte de que se trata y en ambos grupos existe una gran variedad de servicios que puede variar en la clasificación en cada país.

c. Servicios Accesorios

Son aquellos servicios que no se derivan del modo de transporte que se trata, pero que le pueden dar un valor agregado a la red, entre ellos podemos considerar a los restaurantes, bancos, playas de estacionamiento, etc.

VI.1 Servicios de Aterrizaje y Despegue

El servicio de aterrizaje y despegue, incluye el uso de pista y plataforma, y se ofrece en conjunto con una serie de servicios complementarios tales como iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por noventa minutos.

Las tarifas correspondientes a estos servicios son las indicadas en la sección II.

Naturaleza del servicio

Como se desprende de las definiciones planteadas en esta sección, los servicios de aterrizaje y despegue se encuentran entre los servicios esenciales, que requieren la utilización directa de la infraestructura esencial aeroportuaria,

⁹ "Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte": The World Bank, Cap. 3

¹⁰ "El nuevo servicio público", ARIÑO ORTIZ, Gaspar, pp. 27 y 28.

por lo que se encuentran dentro del ámbito de competencia de OSITRAN. La necesidad de regular este mercado será materia de análisis en las secciones siguientes.

VI.2 Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR)

Este servicio comprende las actividades de: control de tráfico aéreo, telecomunicaciones, servicios de meteorología y radioayudas¹¹. El SNAR constituye un conjunto de servicios que contribuyen a que, en todo momento durante su desplazamiento, las aeronaves cuenten con información sobre ubicación y estado del tiempo, entre otros aspectos.

Desde el punto de vista económico, este conjunto de servicios se caracteriza por la existencia de costos fijos considerables (radar, sistemas de telecomunicaciones, radioayudas, etc.) que harían poco eficiente la operación de más de un proveedor, a lo que debe añadirse la existencia de barreras legales en virtud de las cuales todas las aeronaves que atraviesen el espacio aéreo peruano deben hacer uso del SNAR y pagar los derechos respectivos. Estas características convierten al servicio en un monopolio natural.

Adicionalmente, es importante destacar que el SNAR es un servicio que funciona bajo la modalidad de red, es decir, consiste en un servicio que -desde el Centro de Control ubicado en Lima, y con el apoyo de los equipos de radioayuda instalados en distintos puntos, la señalización y los equipos de comunicaciones, abarca la totalidad del territorio nacional.

En tal sentido, es posible afirmar que el SNAR se aproxima a lo que se conoce como “bien público”, toda vez que presenta la característica de **no rivalidad** (una vez que el servicio está disponible para una aeronave, lo estará para todas). En cuanto a la característica de **no exclusión**, se puede decir que, si bien es tecnológicamente posible excluir a determinados usuarios, esta facultad estaría limitada por lo estipulado en los acuerdos internacionales, en el sentido que todo país deberá proporcionar el servicio a cualquier aeronave que cruce su espacio aéreo.

Esta discusión es importante porque tiene repercusiones en la modalidad de financiamiento del servicio. En efecto, tratándose de un bien público la modalidad eficiente de financiamiento es a través de impuestos, con la finalidad de revertir el incentivo de los usuarios a no contribuir a la financiación del servicio. Sin embargo, tomando en cuenta la posibilidad de exclusión, así como la posibilidad de aprovechamiento privado de los beneficios que el servicio proporciona, la modalidad de financiamiento mediante la aplicación de tarifas a los usuarios se convierte en una posibilidad eficiente.

¹¹ Los servicios de control de tráfico aéreo, comunicaciones, meteorología y radioayudas son considerados en el servicio de aterrizaje y despegue y en el SNAR. La diferencia radica en el ámbito territorial: los servicios comprendidos en la tarifa de aterrizaje y despegue son aquellos que se prestan dentro de un radio de 5 millas en torno al aeropuerto, en tanto que los mismos están considerados en el SNAR a partir de las 5 millas.

Es importante mencionar que la aparición de nuevas tecnologías que utilizan tecnología satelital probablemente contribuirá a hacer redundante la operación de un proveedor en cada espacio nacional, y hará posible la operación de un número reducido de operadores regionales. En este escenario, las únicas barreras que prevalecerían serían las barreras legales.

Naturaleza del servicio

Tanto porque su funcionamiento contribuye a garantizar la seguridad de las operaciones aeroportuarias, como por el hecho de ser un servicio derivado de la utilización directa de la infraestructura, el SNAR se encuentra ente los servicios operacionales esenciales y, por lo tanto, está dentro del ámbito de competencia de OSITRAN. La eficiencia de la regulación de la tarifa será materia de análisis en el presente informe.

VII. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LOS SERVICIOS

Con la finalidad de analizar las condiciones de competencia en los servicios materia de la solicitud, se requiere establecer cuál es el mercado relevante de cada uno de ellos, así como si los mismos presentan una estructura competitiva o, por el contrario, requieren la aplicación de regulación tarifaria.

El análisis también deberá referirse a las condiciones de demanda y de oferta en los servicios, así como a las posibilidades que exista competencia en el mercado que se defina como relevante.

VII.1. Definición de Mercado Relevante.

VII.1.1. Marco Conceptual.

A fin de definir la existencia de competencia, es importante definir previamente cuál es el mercado relevante. Al respecto, existen diversas definiciones, entre las cuales se puede señalar las siguientes:

“Es el mercado más pequeño que es lo suficientemente amplio de manera tal que los productos de áreas adyacentes o de otros productores en la misma área no pueden competir en paridad sustancial con aquellos incluidos en el mercado”¹²

“Un mercado es definido como un producto o grupo de productos y un área geográfica en la cual éste es producido o vendido, de forma tal que una firma hipotética que maximiza ganancias, no sujeta a regulación de precios y que fuera la única proveedora presente y futura de esos productos en esa área, probablemente impondría –al menos- un pequeño pero significativo y no transitorio incremento en el precio, suponiendo que las condiciones de venta de todos los demás productos se mantuvieran constantes. Un mercado relevante

¹² SULLIVAN, Lawrence Anthony. En “Antitrust” p.108 West Publishing Co. 1977.

es un grupo de productos y un área geográfica que no es más grande de lo necesario para satisfacer este examen”¹³

"Es el área geográfica sobre la base de la cual se va a definir la participación de una empresa en el mercado, el nivel comercial (ex fábrica, al por mayor, al por menor) y a los productos o servicios que deben ser considerados sustitutos adecuados, para determinar con qué productos o servicios se compite".¹⁴

Como se desprende de las definiciones transcritas, la definición del mercado relevante permite determinar el grado de sustitución que pueda existir entre las alternativas del producto o servicio y, en consecuencia, establecer el grado de competencia que se pueda dar en la práctica; en buena cuenta, la definición establece si existirán empresas desafiando o disputando los precios y condiciones fijadas por la empresa que brinda el servicio bajo análisis, y establecer si tiene la capacidad de actuar con independencia de sus competidores y clientes. La pregunta esencial asociada a esta definición, entonces, sería: ¿Cuál es la competencia relevante para las empresas y sus clientes?

A su vez, la determinación de la existencia de competencia pasa por una segunda pregunta que sigue de la definición de mercado relevante: ¿Si existiera una sola empresa brindando el servicio en el mercado relevante, podría ésta fijar un precio por encima del nivel competitivo? Si la respuesta a esta pregunta es afirmativa, entonces el mercado relevante estaría correctamente definido; en caso contrario, no.¹⁵

Sólo después que se haya definido correctamente el mercado relevante será posible definir si éste es competitivo, es decir, si su estructura, nivel de concentración y condiciones de entrada y salida aseguran la existencia de precios competitivos, o si por el contrario conducen hacia una estructura de precios monopolísticos o no competitivos.

Por otro lado, la definición de mercado relevante implica contestar a su vez dos preguntas: (1) cuál es el mercado relevante de producto o servicio y (2) cuál es el mercado relevante desde el punto de vista geográfico.

La definición del mercado relevante requiere, en primer lugar, de la delimitación del producto o servicio, lo que implica restringir las consideraciones a los productos o servicios que sean adecuados sustitutos desde el punto de vista de los compradores. En tal sentido se deberá determinar, en primer lugar, la posibilidad de sustitución física de los productos, y posteriormente, la posibilidad de sustitución total, al incorporar los precios en el análisis.

La definición de mercado relevante del servicio materia del presente informe, entonces, pasa por determinar qué servicios compiten realmente con el que es brindado por la empresa que ha solicitado la determinación de tarifas, tanto

13 U.S. Department of Justice - Horizontal Merger Guidelines”, Estados Unidos de América 1997.

14 “Lineamientos generales para la aplicación de norma de libre competencia en el ámbito de las telecomunicaciones”- Res. de Consejo Directivo N° 003-2000-CD/OSIPTEL, del 8 de febrero del 2000.

15 Conrath, Craig W. “Practical Handbook of Antimonopoly Law Enforcement for an Economy in Transition”. p. 4-1.

desde el punto de vista de la demanda (es decir de los consumidores y usuarios) como desde el lado de la oferta (qué proveedores o prestadores entrarán al mercado u ofrecerán alternativas).

A su vez la definición del mercado geográfico pasa por responder la pregunta ¿En qué área o región compite el servicio bajo análisis? En un caso como el presente, la definición geográfica pasa por definir qué servicios aeroportuarios brindados en otros lugares compiten con el brindado por CORPAC S.A. en el AIP.

VII.1.2. Aplicación a los casos materia de análisis

En el caso materia de análisis, se requiere establecer cuál es el mercado relevante asociado a los servicios para los que CORPAC S.A. solicita una reducción de tarifas.

1. Delimitación del servicio

En aterrizaje y despegue:

En lo que se refiere a la delimitación del servicio, es necesario afirmar que éstos no son servicios finales, sino más bien servicios intermedios para la producción del “servicio de transporte aéreo”. En tal sentido, se requeriría establecer si existen servicios de transporte que puedan competir con los que brinda CORPAC S.A. en el aeropuerto de Pisco. En otras palabras, es necesario analizar las distintas modalidades de transporte –de carga y de pasajeros- y evaluar el nivel de sustitución de éstas con los servicios que se brindan en el AIP.

Así, se tiene que es posible realizar un análisis diferenciado del transporte de pasajeros y el de carga. Con relación al primero, y por el lado de la demanda, se tiene que se trataría de un servicio sin competencia, dado que el aeródromo de Nazca no cuenta con las condiciones de infraestructura para permitir el aterrizaje y despegue de aeronaves distintas de avionetas, y porque las otras alternativas (desplazamiento por vía terrestre hasta el aeropuerto de Lima) no representarían ventajas observables en términos de costo o calidad, y más bien sí tendrían serias desventajas en materia de mayor tiempo de viaje y menor confort.

En cuanto al servicio de transporte de carga, es posible plantear que en este caso las posibilidades de competencia entre aeropuertos serían mayores, dada la eliminación del elemento confort. Tratándose del transporte de carga, el cual está mayoritariamente asociado a operaciones de comercio exterior, el elemento central que determinaría la posibilidad de competencia entre aeropuertos sería la variable costo: si los servicios entre el AIP y el AIJCH fueran similares, y el AIJCH ofreciera tarifas suficientemente bajas como para representar un menor costo total de transporte (incluyendo el flete terrestre), entonces se podría afirmar que ambos aeropuertos compiten por la carga.

El análisis por el lado de la oferta ofrece una perspectiva radicalmente diferente, puesto que un problema que enfrenta el aeropuerto de Pisco, tanto para el transporte de pasajeros como para el de carga, es la circunstancia por la cual son muy pocas las líneas aéreas que aterrizan en el AIP, principalmente en vuelos no regulares, es decir, que no forman parte de un itinerario. En tal sentido, las únicas alternativas posibles para los pasajeros y los propietarios de carga próximos a la zona de Pisco es el traslado hasta el aeropuerto de Lima. Esta situación se presenta a pesar de que el AIP cuenta con una pista de aterrizaje de asfalto y con los equipos necesarios para permitir la operación de vuelos nacionales e internacionales.

Como puede apreciarse, la situación descrita configura un escenario en el cual el Aeropuerto Internacional de Pisco no constituye actualmente una alternativa de oferta significativa. En tal sentido, la solicitud de CORPAC S.A. puede entenderse como un esfuerzo por generar las condiciones para revertir esta situación, atrayendo mayores niveles de tráfico de aeronaves.

En lo referente a la delimitación del servicio, entonces, es posible afirmar que están dadas las condiciones de infraestructura (categoría internacional, dimensión y calidad de la pista y equipos, cercanía geográfica) para que exista un adecuado nivel de sustitución entre los servicios brindados por el AIP y el AIJCH. La solicitud de CORPAC S.A. posiblemente contribuirá a reforzar estas condiciones, lo que redundaría en mayor competencia entre ambos aeropuertos.

En el Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR):

Por las características descritas (existencia de costos fijos considerables), el Servicio de Navegación Aérea en Ruta opera en condiciones de monopolio natural, lo que haría poco eficiente la operación de más de un proveedor. A esto debe añadirse la existencia de barreras legales en virtud de las cuales todas las aeronaves que atraviesen el espacio aéreo peruano deben hacer uso del SNAR y pagar los derechos respectivos.

De acuerdo a lo indicado en secciones anteriores, el único elemento que atentaría contra esta condición sería la aplicación extensiva de las tecnologías que utilizan tecnología satelital, en cuyo caso sólo prevalecerían las barreras legales.

2. Delimitación geográfica

En el servicio de aterrizaje y despegue:

La delimitación geográfica asociada al mercado relevante corresponde a la zona sur de Lima y el departamento de Ica.

En el SNAR:

La delimitación geográfica asociada al mercado relevante corresponde al territorio nacional.

3. Mercado relevante

En el servicio de aterrizaje y despegue:

De acuerdo con el análisis realizado, el mercado relevante para estos servicios es:

“el mercado de servicios aeroportuarios de aterrizaje, despegue para el transporte de carga proveniente del sur de Lima y el departamento de Ica”

En el SNAR:

En este caso, el mercado relevante es:

“el mercado del Servicio de Navegación Aérea en Ruta del Perú”

VII.2. Análisis de las condiciones de mercado para los servicios materia de análisis

Dado que se ha establecido que el Servicio de Navegación Aérea en Ruta opera en condiciones de monopolio, el siguiente análisis se concentrará en el servicio de aterrizaje y despegue.

VII.2.1. Condiciones de oferta

De acuerdo con la información de CORPAC S.A., el Aeropuerto de Pisco cumple los requisitos para mantener la condición de Aeropuerto Internacional. Adicionalmente, cuenta con una pista de aterrizaje de 3,020 metros de longitud y 45 metros de ancho, la cual resultaría suficiente para permitir la operación de vuelos nacionales e internacionales. Asimismo, el AIP cuenta con equipos de radioayuda, comunicaciones, ayudas visuales, meteorología, salvamento y extinción de incendios y grupos electrógenos.

En consecuencia, el AIP cuenta con una infraestructura que le permitiría atender un número de operaciones significativamente superior al actual.

VII.2.2. Condiciones de demanda

En la definición del mercado relevante, se estableció que existen las condiciones para un adecuado nivel de sustitución en términos físicos entre los servicios de aterrizaje y despegue brindados a las líneas transportadoras de carga por el AIP y los mismos servicios ofrecidos por el AIJCH. Sin embargo, este nivel de sustitución en términos físicos no está asociado con niveles de sustitución en términos económicos.

En efecto, se considera que, en la actualidad, no existe un grado suficiente de sustitución económica entre los servicios ofrecidos por ambos aeropuertos. Esto se explica porque, a pesar de que el aeropuerto de Pisco está catalogado como Aeropuerto Internacional y sus facilidades permiten el aterrizaje y

despegue de vuelos internacionales, no se ha desarrollado una demanda regular de vuelos de carga que partan del AIP.

A la base de esta situación se encuentra el hecho que, para elegir un aeropuerto como punto de origen de sus operaciones, las líneas transportadoras de carga requieren que el mismo pueda funcionar como origen y como destino de la carga transportada. En otras palabras –en el entendido que los aeropuertos compiten entre sí para que las líneas aéreas los “elijan” como parte de sus itinerarios-, si un aeropuerto sólo puede congregarse a la demanda de transporte de carga aérea, pero no representa la puerta de acceso a los mercados receptores de la carga transportada, entonces podría afirmarse que su “competitividad” se reduciría drásticamente, puesto que los vuelos que partan del aeropuerto deberán soportar los costos de la no-utilización de la infraestructura como destino de los vuelos. Tratándose del transporte de carga internacional, en el cual pequeñas diferencias en costos pueden representar la salida del mercado, esta situación puede representar que la demanda por servicios aeroportuarios asociados al transporte de carga sea virtualmente nula.

Las operaciones del AIP coinciden con la situación descrita. En efecto, si bien es posible que distintas asociaciones de productores se agrupen y conformen una oferta exportable que constituya una demanda atractiva para las líneas aéreas, lo cierto es que las ciudades en torno al aeropuerto de Pisco no constituyen mercados con capacidad suficiente para absorber la carga que traerían las líneas aéreas, frente a lo cual puede afirmarse que éstas siempre preferirán al AJCH.

No obstante lo anterior, cabe preguntarse si la situación descrita tiene características permanentes, o si pudiese modificarse mediante alguna acción por parte de CORPAC.S.A. En ese sentido, es posible plantear que las operaciones de transporte de carga desde el aeropuerto de Pisco podrían ser viables si se lograra que las líneas aéreas aterrizaran en él, aun cuando no trajeran volúmenes significativos de carga. Una alternativa sería lograr que las líneas aéreas desembarquen la carga internacional en Lima, y realicen un vuelo *ferry* hasta Pisco, donde podrían recoger la carga proveniente de las ciudades próximas a este aeropuerto.

Con respecto a la solicitud materia de análisis, CORPAC S.A. manifiesta que el Comité de Productores de Espárragos Verde Fresco del Instituto Peruano de Espárragos, ha estimado la exportación de este producto en un total de 30,316 TM, de las cuales el 65% (19,705 TM) correspondería a la producción de sur medio (desde Cañete hasta Ica). De confirmarse estas proyecciones, configurarían una demanda atractiva por los servicios que ofrece el AIP, la cual podría ser potenciada aún más si se aplicara una política de descuentos en las tarifas de aterrizaje y despegue.

En conclusión, puede afirmarse que, desde una perspectiva estática, no existe una demanda regular por los servicios de aterrizaje y despegue para el transporte de carga provistos por el Aeropuerto de Pisco, y por lo tanto no

existe el nivel de sustitución suficiente entre los servicios que se brinda a las líneas de carga en el AIJCH y los que, en número muy escaso, se brindan en el AIP. Sin embargo, desde una perspectiva dinámica, existe la posibilidad de revertir esta situación y dotar al AIP de mayor competitividad para brindar los servicios aeroportuarios a las líneas transportadoras de carga internacional.

VII.3. Análisis de los Niveles de Competencia en el Mercado Relevante.

Al igual que en la sección anterior, el análisis se referirá exclusivamente a los servicios de aterrizaje y despegue para el transporte de carga.

Luego de analizar las condiciones de oferta y de demanda puede afirmarse que el mercado de servicios de aterrizaje y despegue para el transporte de carga en las ciudades del sur de Lima e Ica es potencialmente competitivo, y las medidas planteadas en la solicitud presentada por CORPAC S.A. de alguna manera podrían contribuir a fomentar la competencia entre el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” y el Aeropuerto Internacional de Pisco.

VIII. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE TARIFAS

Para determinar si la propuesta de reducción de las tarifas de aterrizaje y despegue y las tarifas de SNAR tiene fundamento, es necesario esclarecer la situación del AIP en su condición de alterno del AIJCH. Es decir, se requiere determinar si el aeropuerto de Pisco es un aeropuerto económicamente viable que recibe algún tipo de subsidio del AIJCH, o si se trata de un aeropuerto que opera como una facilidad extendida del AIJCH, y que debe operar –dada su condición de “alterno natural”- independientemente del resultado económico que se obtenga al analizarlo como una unidad de negocios independiente.

Adicionalmente, se requiere analizar la información de costos proporcionada por CORPAC S.A., y evaluar si es consistente y suficiente para sustentar una reducción en las tarifas. Por último, se debe discutir la conveniencia de una reducción tarifaria frente a otras alternativas existentes.

VIII.1 Sobre la condición de aeropuerto alterno al AIJCH

En opinión de CORPAC S.A., el Aeropuerto Internacional de Pisco es el aeropuerto alterno “natural” del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”. Sustenta esta posición en los siguientes elementos:

- Mediante Resolución Directoral N°0134-72TC/iae del 5 de diciembre de 1992 se declara al Aeropuerto de Pisco como Aeropuerto Internacional, lo cual implica que está apto para atender operaciones aéreas internacionales y nacionales.
- El Estado Peruano, en su calidad de suscriptor del Convenio de Chicago, declara en el Plan Nacional de Navegación Aérea (PNNA) como aeropuertos alternos al AIJCH, a los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Arequipa.
- El AIP es el alterno natural al AIJCH, toda vez que es el más cercano a éste y cuenta con una pista de aterrizaje de concreto en buenas

condiciones y con una dimensión apropiada, apta para atender cualquier tipo de aeronaves comerciales.

- Dado que durante la temporada de otoño e invierno el AIJCH presenta problemas meteorológicos que dificultan las operaciones aéreas, el AIP es utilizado como alternativo, dadas las características de la pista de aterrizaje y sus mejores condiciones meteorológicas.
- El resto de aeropuertos que podrían ser utilizados como alternos presentan restricciones de altitud, resistencia de pista, tamaño de pista y estado del pavimento.

Por otro lado, en opinión de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, comunicada a OSITRAN mediante el Oficio N° 1168-2000-MTC/15.02, la condición de “aeropuerto alternativo” es determinada por el transportista y no por CORPAC S.A., señalando que, de acuerdo al Anexo 06 de la OACI—parte I y II, y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, RAP 121, Subparte S, numerales 617 al 625, ninguna persona podrá despachar o autorizar el vuelo de una aeronave desde un aeropuerto, salvo clara indicación del aeropuerto alternativo o los aeropuertos alternos requeridos en el despacho o autorización de vuelo.

Como puede apreciarse, existen puntos de vista divergentes entre CORPAC S.A. y el MTC respecto de la determinación de la condición de aeropuerto alternativo, aunque deberá considerarse como válida la opinión vertida por la DGAC en su condición de autoridad aeronáutica nacional.

No obstante, el hecho de considerar como válido el punto de vista de la DGAC, no impide que, como parte de su política de operaciones, CORPAC S.A. considere que, para todos los efectos relevantes, el AIP sea el aeropuerto alternativo “natural”. Ahora bien, esta visión solamente será aceptable hasta la Fecha de Cierre del Contrato de Concesión del AIJCH, y deberá ser revisada a partir de entonces, dado que entonces el AIJCH y el AIP estarán administrados por empresas distintas, y la estructura de subsidios cruzados o asignación de costos entre ambos aeropuertos deberá ser modificada.

El efecto concreto de estas consideraciones sobre los costos del AIP consiste en que, dada su condición de alternativo, el aeropuerto está obligado a brindar el servicio de aterrizaje y despegue ininterrumpidamente, razón por la cual los costos de operación son “costos hundidos”, es decir, tiene que incurrir en dichos costos aunque no haya operaciones.

Tomando en cuenta lo anterior, cualquier ingreso adicional que pueda obtener el aeropuerto se convertirá en “ganancias”, dado que los costos de operación son absorbidos por CORPAC S.A., o en su defecto reducirá las pérdidas que genera la operación ininterrumpida de dicho servicio. En tal sentido, no debería preocupar al regulador que la aplicación de menores tarifas tenga un efecto adverso sobre la competitividad del aeropuerto.

VIII.2 Sobre la información de costos

El análisis de la información presentada por CORPAC S.A. muestra que dicha información es inconsistente y no proporciona sustento suficiente para una decisión de OSITRAN en el sentido de reducir las tarifas, dado que presenta una serie de problemas que se detallará a continuación:

Así, un primer problema consiste en que, de acuerdo con lo indicado por CORPAC S.A., las operaciones militares no pagan las correspondientes tarifas por aterrizaje y despegue y SNAR. Esta situación no sería grave de no ser porque los costos de las operaciones militares tampoco son adecuadamente asignados a los costos de las operaciones comerciales, como se desprende del Anexo N°3, adjunto al presente informe.

En lo referente a la valorización de la condición de “aeropuerto alternativo” del AIP, CORPAC S.A. estima que el 55% (US\$ 191.152) del costo de aterrizaje y despegue (US\$ 347,549) corresponde al mantenimiento de la condición de alternativo en el aeropuerto de Pisco. Esta distribución resulta discrecional, puesto que no se ha informado los criterios que la sustentan, y podría plantearse que los costos imputables al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” son mucho mayores, considerando que la mayoría de los componentes de los costos se explican por la condición de infraestructura alterna.

Claramente, las dos situaciones planteadas no permiten establecer la adecuación de las tarifas con los costos reales. Por lo tanto, no constituyen una base adecuada para decidir si es conveniente una reducción de tarifas. No obstante, esto no impide determinar otro tipo de acción que se sujete a los principios regulatorios definidos y en salvaguarda de los intereses del Estado y los usuarios.

IX. SOBRE EL SISTEMA TARIFARIO

La razón por la que CORPAC S.A. requiere contar con la aprobación de OSITRAN para la modificación de las tarifas de aterrizaje y despegue, y para la tarifa del SNAR, es porque el sistema tarifario vigente es un sistema de tarifas fijas, lo cual determina que, cada vez que se desee modificar las tarifas, se deberá enviar una solicitud al regulador.

Sin embargo, éste no es el único sistema viable. Por ejemplo, podría aplicarse un sistema de tarifas máximas. La principal ventaja de este sistema es que le otorga al operador la flexibilidad necesaria para determinar las tarifas más apropiadas, de acuerdo con la política comercial de la empresa.

Adicionalmente, este sistema no es incompatible con la aplicación de descuentos, los cuales, desde el punto de vista del regulador, deberán garantizar criterios claros para la asignación de los mismos y un trato que no discrimine injustificadamente a los usuarios.

Por último, el sistema de tarifas máximas permitirá a CORPAC S.A. aplicar, de considerarlo conveniente y sobre la base de criterios técnicos, tarifas diferenciadas en los aeropuertos regionales donde se presenten condiciones significativamente distintas.

En tal sentido, si bien este informe establece que la información de costos presentada por CORPAC S.A. no constituye sustento suficiente para que OSITRAN apruebe una reducción de tarifas, sí existen elementos a favor de la decisión de aprobar la conversión del sistema de tarifas fijas vigente en un sistema de tarifas máximas, respetando los niveles actuales para dejar en libertad a CORPAC S.A. para determinar las tarifas correspondientes.

IX.1 Sobre la tarifa de aterrizaje y despegue

La solicitud de reducción de la tarifa de aterrizaje y despegue realizada por CORPAC S.A. responde, aparentemente, a una estrategia orientada a la generación de tráfico de carga en el AIP. Además, dado que es considerado un aeropuerto alterno, cualquier ingreso adicional generado contribuye a incrementar las utilidades o reducir las pérdidas.

En tal sentido, la conversión de las tarifas vigentes en tarifas máximas permitiría implementar una estrategia de generación de tráfico de carga que, de tener éxito, contribuiría a mejorar la situación económico-financiera del AIP como unidad de negocio. Sin embargo, es responsabilidad de CORPAC S.A. garantizar que los posibles descuentos o reducciones aplicados a las tarifas vigentes no signifiquen un trato discriminatorio para ningún usuario. En otras palabras, los mismos descuentos y tarifas deben ser aplicados a los usuarios que cumplan con las mismas condiciones, establecidas en la política comercial de CORPAC S.A. y de conocimiento de los usuarios.

Por lo indicado, es conveniente convertir las tarifas fijas vigentes en tarifas máximas, sin modificación de su nivel.

Asimismo, con la finalidad de evitar el trato discriminatorio hacia determinados usuarios, es preciso contar con la política comercial y de descuentos de CORPAC S.A., referente a los servicios de aterrizaje y despegue, la cual deberá garantizar la aplicación de las mismas tarifas a aquellos usuarios que cumplan con los mismos criterios y condiciones, y deberá ser consistente con el principio del acceso universal.

IX.2 Sobre la tarifa de SNAR

CORPAC S.A. no presenta sustentos técnicos o económicos para la modificación de la tarifa SNAR en el tramo Lima-Pisco; solamente hace mención a su intención de promover el incremento de tráfico reduciendo la tarifa.

Al respecto, dado que, como se ha mencionado en secciones anteriores, el Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) funciona bajo la modalidad de red, entonces no se puede individualizar los costos correspondientes a un tramo de vuelo.

Por este motivo, la determinación de tarifas máximas permitiría la aplicación de descuentos y/o la determinación de mecanismos de asignación de costos – siempre sobre una base técnica- entre los distintos aeropuertos regionales. Nuevamente, las medidas adoptadas deberán estar disponibles para todos los usuarios que cumplan con dichos criterios.

En consecuencia, no se encuentra sustento adecuado para la autorización de una reducción en esta tarifa, y se recomienda la transformación de las tarifas fijas en tarifas máximas, así como el requerimiento a CORPAC S.A. de remitir su política comercial sobre SNAR.

Finalmente, resta la cuestión sobre el ámbito de aplicación de las medidas planteadas. Al respecto, puede afirmarse que, en atención a los principios de **no discriminación y promoción de la inversión y de la competencia**, sería necesario que CORPAC S.A. esté en la capacidad de obrar de manera análoga a lo que determine en este caso cuando se presenten situaciones similares en otros aeropuertos. Un resultado posible de la aplicación a nivel nacional de las recomendaciones formuladas en el presente informe sería la generación de niveles de competencia entre determinados aeropuertos, especialmente los más próximos.

Asimismo, dado que la motivación de la modificación del sistema tarifario es la de brindar mayor flexibilidad al operador para desarrollar su política comercial, resulta conveniente extender las recomendaciones que derivan del presente informe a nivel nacional, sin perjuicio que, cuando se encuentre razones que hagan inconveniente la aplicación de las medidas aprobadas, éstas puedan ser revisadas por OSITRAN.

X. CONCLUSIONES

1. Los servicios de aterrizaje y despegue se encuentran entre los servicios esenciales, que requieren la utilización directa de la infraestructura esencial aeroportuaria. Asimismo, el SNAR se encuentra ente los servicios operacionales esenciales. Por lo tanto, ambos grupos de servicios están dentro del ámbito de competencia de OSITRAN.
2. Los mercados relevantes para el análisis son: el mercado de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue para el transporte de carga proveniente del sur de Lima y el departamento de Ica, para el caso de aterrizaje y despegue; y el mercado del Servicio de Navegación Aérea en Ruta del Perú, para el caso del SNAR.

3. Puede afirmarse que el mercado de servicios de aterrizaje y despegue para el transporte de carga en las ciudades del sur de Lima e Ica es potencialmente competitivo, y las medidas planteadas en la solicitud presentada por CORPAC S.A. de alguna manera podrían contribuir a fomentar la competencia entre el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” y el Aeropuerto Internacional de Pisco.
4. El Servicio de Navegación Aérea en Ruta opera actualmente en condiciones de monopolio.
5. En sus operaciones, CORPAC S.A. considera al Aeropuerto Internacional de Pisco como el aeropuerto alterno “natural” del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez, a pesar de que, en opinión de la DGAC, la condición de alterno la determina la línea aérea. Desde ese punto de vista, los costos operativos del AIP se consideran “costos hundidos” y, por lo tanto, cualquier ingreso que se genere contribuirá a incrementar las utilidades o reducir las pérdidas.
6. La información presentada por CORPAC S.A. presenta inconsistencias que no proporcionan sustento suficiente a OSITRAN para tomar una decisión en el sentido de reducir las tarifas existentes.
7. Un sistema de tarifas máximas presenta ventajas frente a un sistema de tarifas fijas: otorga flexibilidad al operador para gestionar su política comercial, es compatible con el otorgamiento de descuentos y permite establecer criterios para el establecimiento de tarifas diferenciadas entre aeropuertos.
8. En consecuencia, y no obstante lo indicado en el punto 6, es recomendable aprobar la conversión del sistema de tarifas fijas vigente en un sistema de tarifas máximas, respetando los niveles actuales para dejar en libertad a CORPAC S.A. para determinar las tarifas más apropiadas.
9. Asimismo, es conveniente extender las recomendaciones planteadas en el presente informe a nivel nacional, en atención a los principios de no discriminación y promoción de la inversión y de la competencia, y dado que estas medidas están motivadas en dotar a CORPAC S.A. de un mejor instrumento para gestionar su política comercial.

XI. RECOMENDACIONES

1. Otorgar a las tarifas vigentes que cobra CORPAC S.A. por concepto de servicios de aterrizaje y despegue y del Servicio de Navegación Aérea en Ruta del Aeropuerto Internacional de Pisco, el carácter de Tarifas Máximas, las mismas que regirán para todos los aeropuertos administrados por CORPAC S.A.

10. REQUERIR a CORPAC S.A. para que presente su Política Comercial y de Descuentos para los servicios de aterrizaje y despegue y SNAR a nivel nacional.

Lima, 19 de diciembre del 2000

CARLOS ASMAT DYER
División Técnica de Infraestructura
de Terminales

ANEXOS
INFORMACIÓN SUSTENTATORIA PRESENTADA POR CORPAC
S.A.

Anexo 1. Movimiento aeroportuario

Años	REALIZADO			PROYECTADO		
	Operaciones	Pasajeros	Carga	Operaciones	Pasajeros	Carga
1985	1874		-			
86	956		-			
87	-		-			
88	-		-			
89	-		-			
90	2236	130	-			
91	4858	-	-			
92	3985	-	-			
93	4097	-	-			
94	1870	322	-			
95	2910	109	-			
96	2412	250	-			
97	3083	1474	3			
98	3668	1316	25			
99	3282	429	-			
2000				3110	322	4400
01				3592	364	9920
02				3421	424	10714
03				3772	480	11571
04				3960	496	12496
05				4198	522	13495

Fuente y elaboración: CORPAC S.A.

Anexo 2. Costo de producción del servicio de Aterrizaje/Despegue

Componentes del gasto	Costo Total Aeropuerto	Costo atribuido a Aterrizaje/Despegue
Costo Directo		
1. Costo Rampa	2184	
2. Costo Servicio Carga	-	
3. Costo Tráfico y Estacionamiento	<u>194,883</u>	<u>194,883</u>
3.1 Tránsito aéreo	153,048	153,048
3.2 Meteorología	33,947	33,947
3.3 Servicio AIS/ARO	7,888	7,888
4. Costos Indirectos	<u>150,723</u>	<u>135,191</u>
4.1 Mantenimiento técnico	64,422	64,422
4.2 Servicio extinción incendio	31,028	31,028
4.3 Mantenimiento equipos electrónicos	32,504	32,504
4.4 Comunicaciones	890	890
4.5 Seguridad	339	-
4.6 Mantenimiento edificios	18,991	3,798
4.7 Mantenimiento pistas	2,549	2,549
5. Gastos Administración	<u>163,793</u>	<u>81,896</u>
5.1 Jefatura Administración	161,991	
5.2 Finanzas	322	
5.3 Personal	1,480	
6. Otros gastos	2,908	
TOTAL GASTOS	450,069	347,549

Fuente y elaboración: CORPAC S.A.

Anexo 3. Costo estimado del servicio de aterrizaje/despegue anual, incluyendo el incremento del tráfico de cargas de exportación

Costo y peso en TM	Ejecutado	Proyectado	
	Año 1999	Año 2000	Año 2001
Costo total A/D	347,549	364,526	383,172
Distribución del costo:			
Imputable condición alterno de Lima: 55%	191,152	191,152	191,152
Operativo propio Aeropuerto Pisco: 45%	156,397	173,774	192,021
Pesos de Aeronaves (Peso Máximo de Despegue)			
Total peso en TM aeronaves comerciales	6,464		
Total peso en TM aeronaves cargueras	-	6,722	6,990
Total PMD en TM de aeronaves	6,464	33,440	75,392
		40,162	82,382
Cálculo Tarifa Unitaria (TU):			
$TU = \frac{\text{Costo total anual A/D}}{\text{Total PMD en TM}}$	24.20	4.33	2.33
Tarifa actual según categoría del aeropuerto	3.33	3.33	3.33

Fuente y elaboración: CORPAC S.A.