

INFORME CONJUNTO N° 00093-2021-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria presentada por CORPAC S.A.
Artículo 18 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán

Fecha : 23 de julio de 2021

I. OBJETIVO

1. Evaluar la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria formulada por CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC o la Entidad Prestadora), respecto de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos bajo su administración.

II. ANTECEDENTES

2. CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99; siendo su objeto social, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
3. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe de "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV".
4. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V¹.

¹ Estos son: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

5. Mediante el Oficio N° 00090-2021-GRE-OSITRAN notificado el 26 de mayo de 2021, se solicitó a CORPAC que remita información relacionada con las inversiones proyectadas, tipo de vuelos, así como el flujo de caja económico en archivo MS Office Excel.
6. Mediante la Carta N° GG.373-2021-O recibida el 28 de mayo de 2021, CORPAC remitió la información requerida a través del Oficio señalado en el numeral precedente.
7. Mediante el Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN notificado el 11 de junio de 2021, se solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que indique: (i) si a través de cada uno de los aeródromos materia de la solicitud de revisión tarifaria presentada por CORPAC se prestan servicios de transporte (aéreo) o que permite el intercambio modal; y (ii) si, a la fecha, CORPAC ostenta la titularidad legal para realizar actividades de explotación del aeródromo "Maria Reiche Neuman" de Nazca. Dicho Oficio fue notificado en copia a CORPAC.
8. Mediante la Carta N° GCAP.GGAP.0006.2021.C dirigida a la DGAC -y recibida en copia el 17 de junio de 2021-, CORPAC se pronunció con respecto al requerimiento de información señalado en el numeral anterior, y remitió información sobre los movimientos mensuales y anuales de determinadas operaciones. Asimismo, indicó que si bien mediante la Resolución Directoral N° 0141.2010.MTC/12, CORPAC asumió la explotación, operación, equipamiento y conservación del aeródromo de Nazca, el proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se inició otorgándole la explotación aeroportuaria, pero que a la fecha se encuentra inconcluso, por lo que CORPAC no puede realizar el cobro de la TUUA ni de la playa de estacionamiento.
9. Con fecha 21 de junio de 2021, en el marco de la evaluación de la solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria, se sostuvo una reunión virtual con funcionarios de CORPAC, en la cual se formularon consultas con relación a la información brindada por dicha Entidad Prestadora a través de la comunicación señalada en el párrafo precedente.
10. Mediante el Oficio N° 00097-2021-GRE-OSITRAN notificado el 22 de junio de 2021, se reiteró a la DGAC que se sirva atender las consultas planteadas a través del Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN, a efectos de que este Organismo Regulador pueda emitir un pronunciamiento sobre la solicitud presentada por CORPAC dentro del plazo legal.
11. A través del Oficio N° 00100-2021-GRE-OSITRAN notificado el 30 de junio de 2021, se reiteró a la DGAC que se sirva atender las consultas planteadas a través del Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN, a efectos de que este Organismo Regulador pueda emitir un pronunciamiento sobre la solicitud presentada por CORPAC dentro del plazo legal; otorgándole para ello un plazo máximo de cinco (05) días hábiles.
12. Mediante el Oficio N° 00107-2021-GRE-OSITRAN notificado el 9 de julio de 2021, se solicitó a CORPAC que remita determinada documentación con respecto al proceso de transferencia del Aeródromo María Reiche Neuman de Nazca a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre; otorgándole para ello un plazo máximo de cinco (05) días hábiles.
13. A través del Oficio N° 00104-2021-GRE-OSITRAN, notificado el 13 de julio de 2021, se solicitó a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se sirva absolver determinadas consultas vinculadas a la titularidad legal del aeródromo de Nazca, otorgándose para tal efecto un plazo máximo de cinco (5) días hábiles².
14. Mediante Carta N° GCAP.GGAP.0008.2021.C, recibida el 15 de julio de 2021, CORPAC remitió información en atención al requerimiento cursado a través del Oficio N° 00107-2021-GRE-OSITRAN.

² Cabe indicar que, de manera previa se cursaron a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre los Oficios N° 00098-2021-GRE-OSITRAN y N° 00101-2021-GRE-OSITRAN, de fechas 22 y 30 de junio, respectivamente. Dichas comunicaciones fueron enviadas al correo electrónico proporcionado vía telefónica por representantes de la mencionada Municipalidad; no obstante, a pesar de los esfuerzos realizados para obtener el acuse de recibo respectivo, no se obtuvo el mismo.

15. Mediante Oficio N° 0216-2021-MTC/12, recibido el 21 de julio de 2021, la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC remitió información a fin de dar respuesta al Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN, reiterado mediante Oficios N° 0097-2021-GRE-OSITRAN y N° 00100-2021-GRE-OSITRAN.
16. A través del Oficio N° 0093-2021-MVDVA/GM recibido el 23 de julio de 2021, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se pronunció sobre el requerimiento cursado a través del Oficio N° 00104-2021-GRE-OSITRAN³.

III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

III.1. Alcance de la función reguladora del Ositrán

17. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
18. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, la Ley de creación del Ositrán), la misión del Ositrán es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
19. En línea con lo anterior, el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley de Creación del Ositrán establece que este Organismo ejerce atribución regulatoria, normativa, fiscalizadora y de resolución de controversias. Asimismo, el artículo 7 de la misma ley establece que el Ositrán ejerce la función reguladora conforme a los siguientes límites:

“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.”

[El énfasis es nuestro.]

20. De acuerdo con el citado artículo, corresponde al Ositrán, como parte de su función reguladora, determinar las tarifas, mediante procesos de fijación o revisión tarifaria, para los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia.
21. Acorde con ello, el artículo 16 del Reglamento General del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO) dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual. Además, el artículo 17 de dicha norma establece que la función reguladora es competencia exclusiva de su Consejo Directivo; precisando que dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la

³ Cabe señalar que, mediante esta comunicación, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre manifiesta haber tomado conocimiento del requerimiento que le fue cursado previamente a través del Oficio N° 00098-2021-GRE-OSITRAN de fecha 22 de junio de 2021.

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.

22. Asimismo, cabe señalar que el numeral 3.2 del artículo 3 de la Ley de Creación del Ositrán define a las **Entidades Prestadoras** como aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de uso público. Del mismo modo, el inciso k) del artículo 1 del REGO define a la Entidad Prestadora como la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios.
23. En ese orden, cabe indicar que, el Reglamento General de Tarifas del Ositrán aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA) define a la **Infraestructura de Transporte de Uso Público** (en adelante, ITUP) como aquel sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación. Asimismo, señala que la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, red vial nacional y regional de carreteras, ferroviaria -incluyendo las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao-, y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
24. La definición de ITUP contenida en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO⁴, según el cual la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
25. Asimismo, en línea con la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley N° 26917⁵, tanto el REGO como el RETA señalan expresamente que se encuentran excluidas del concepto de infraestructura para efectos de tales normas: (i) la infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales, en tanto dicha utilización corresponda a la ejecución de actividades de defensa nacional y orden interno y no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica; (ii) la infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754; y (iii) la infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica.
26. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. En contrapartida, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados

⁴ En este punto, es importante resaltar que tanto el RETA como el REGO desarrollan sus disposiciones de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, cuyo literal b) del artículo 3 señala que debe entenderse por infraestructura nacional a aquella infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. En concordancia con ello, el propio artículo 4 de la Ley N° 26917 dispone que el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

⁵ “Primera.- *Infraestructura No Comprendida en el Ambito de OSITRAN*
No se encuentran comprendidas dentro de los alcances del segundo capítulo de la presente Ley las áreas portuarias y aeroportuarias que competen a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, en materia de defensa nacional y orden interno. Asimismo, no está comprendida la infraestructura vial urbana. De igual forma, no lo está toda actividad en materia de infraestructura de transporte de uso público que sea de competencia municipal de acuerdo con lo dispuesto por su Ley Orgánica, en tanto su explotación se sujete a las reglas de la libre y leal competencia.
(...)”

derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.

27. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria; señalando que:
- (i) Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos.
 - (ii) El Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del Ositrán. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el Ositrán podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las tarifas.
 - (iii) Es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en dicho Reglamento.
 - (iv) En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
 - (v) Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.
28. En esa línea, el artículo 11⁶ del RETA establece que la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta al régimen tarifario supervisado o al régimen tarifario regulado, siendo este último aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.
29. Por tanto, de acuerdo con el marco normativo antes citado, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la revisión tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, siempre que su prestación no se realice en condiciones de competencia. Para tales efectos, la revisión podrá ser de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA.

III.2. Del inicio del procedimiento de revisión tarifaria

30. El Subcapítulo 1 del Capítulo III del Título II del RETA brinda las disposiciones aplicables al procedimiento de fijación y revisión tarifaria. Específicamente, el numeral 17.1. del artículo 17 permite que sea la Entidad Prestadora – en este caso, CORPAC – quien solicite el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.

⁶ **“Artículo 11.- Regímenes tarifarios**

La prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta a los siguientes regímenes tarifarios:

1. Régimen tarifario supervisado.- Régimen tarifario bajo el cual las Entidades Prestadoras pueden establecer y modificar libremente los precios por los servicios que presten en condiciones de competencia en los mercados respectivos.

2. Régimen tarifario regulado.- Régimen tarifario aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.”

31. Para los efectos señalados en el párrafo precedente, el numeral 17.2. establece el contenido mínimo de la solicitud de revisión tarifaria, señalando lo siguiente:

“Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y revisión tarifaria (...)

17.2. La solicitud de fijación y revisión de tarifas debe contener como mínimo la siguiente información:

1. Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.
2. Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.
3. Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.
4. Identificación y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria.
5. Fundamentos que sustentan la solicitud.
6. Propuesta tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, así como la información y documentación sustentante respectiva, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del presente Reglamento”.

32. Por su parte, el artículo 18 del RETA establece el procedimiento que debe seguirse ante la presentación de una solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria a pedido de una Entidad Prestadora, como a continuación se cita:

“Artículo 18.- Inicio del procedimiento de parte

18.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evalúa la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora en un plazo máximo de cinco (05) días contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud.

18.2. En caso la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos advierta alguna observación en la solicitud presentada, requiere a la Entidad Prestadora la subsanación que corresponda, otorgándole un plazo máximo de cinco (05) días para realizar tal actuación. Transcurrido dicho plazo sin que se produzca la subsanación respectiva, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos tiene por no presentada la solicitud, lo que se pondrá en conocimiento de la Entidad Prestadora solicitante.

18.3. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboran un informe que contiene la evaluación respecto a la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria. Para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de fijación y revisión tarifaria corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia.

18.4. El informe citado en el párrafo anterior debe ser presentado a la Gerencia General en un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la solicitud completa por parte de la Entidad Prestadora. De requerirse información adicional conforme a la normativa vigente, se suspenderá el cómputo del plazo antes indicado.

18.5. La Gerencia General remite al Consejo Directivo el informe indicado en el párrafo anterior en un plazo máximo de cinco (05) días de recibido el mismo. En base a dicho informe, el Consejo Directivo emite la resolución respectiva determinando si procede o no dar inicio al procedimiento de fijación o revisión tarifaria en un plazo de quince (15) días de conocido el referido informe.

18.6. La resolución que disponga el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria se notifica a la Entidad Prestadora, se publica en el diario oficial El Peruano y se publica en el portal institucional del Ositrán resguardando, de ser el caso, aquella información que tenga carácter confidencial, conforme a la normativa que rige sobre la materia”.

[El subrayado es nuestro.]

33. De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 18 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evalúa la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora en un plazo máximo de cinco (05) días de haber sido recibida. Asimismo, en caso de requerirse la subsanación de alguna observación, corresponde otorgar un plazo máximo de cinco (05) días para tales efectos.
34. Posteriormente, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, proceden con la elaboración del informe que contiene la evaluación de la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria, debiendo remitir a la Gerencia General el informe antes señalado en un plazo de treinta (30) días contados desde la presentación de la solicitud completa por parte de la Entidad Prestadora, salvo que para la evaluación se requiera información adicional en cuyo caso el plazo antes indicado se suspende.
35. Luego, la Gerencia General contará con un plazo de cinco (05) días para elevar el informe referido en el párrafo precedente ante el Consejo Directivo del Ositrán. Este último órgano emitirá la resolución respectiva determinando si procede o no dar inicio al procedimiento de revisión tarifaria, en un plazo de quince (15) días de conocido el referido informe.

IV. ANÁLISIS

36. Luego de revisar los documentos remitidos por CORPAC en el marco de su solicitud de revisión tarifaria⁷, así como el marco legal y normativo vigente, a continuación, se realizará el análisis correspondiente en dos secciones:

- 1) Análisis de admisibilidad de la solicitud de revisión tarifaria; y,
- 2) Análisis de procedencia de la solicitud de revisión tarifaria.

IV.1. Admisibilidad de la solicitud de revisión tarifaria

37. De acuerdo con el artículo 10 del RETA, el Regulador llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas con la periodicidad establecida, entre otros, en las resoluciones tarifarias del Ositrán; y, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como lo es CORPAC-, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas antes del término de su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio del Ositrán existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
38. En el presente caso, mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC ha solicitado el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, Uso de puentes de embarque (mangas), y Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V⁸.
39. Así, encontrándose CORPAC habilitado para solicitar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria extraordinaria, corresponde evaluar que se hayan cumplido los requisitos de su solicitud. Al respecto, el numeral 17.2. del artículo 17 del RETA establece que toda solicitud de revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

- a) Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.

⁷ A través de las Cartas N° GG-311-2021-O/6 y GG.373-2021-O.

⁸ Estos son: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

- b) Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.
 - c) Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.
 - d) Identificación y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria.
 - e) Fundamentos que sustentan la solicitud.
 - f) Propuesta tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, así como la información y documentación sustentante respectiva, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del presente Reglamento.
40. En el presente caso, a través de la Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC se presentó como Entidad Prestadora solicitante, indicando el número de asiento registral en la que constan las facultades de su representante legal; y señaló a la Mesa de Partes virtual como el domicilio donde desea y autoriza ser notificado con los actuados del procedimiento.
41. Asimismo, CORPAC adjuntó a su solicitud, entre otros, el documento denominado “*Propuesta de revisión y reajuste tarifario de los servicios regulados aeroportuarios*” (*Informe de 74 páginas*) y el documento denominado “*Estimación del costo promedio ponderado de capital (WACC) para los servicios aeroportuarios*” (*Informe de 25 páginas*), mediante los cuales identifica y describe los servicios objeto de la solicitud de revisión tarifaria, expone los fundamentos que sustentan su solicitud e incluye una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, adjuntando la información y documentación correspondiente, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del RETA.
42. Considerando lo mencionado, dentro del plazo establecido en el numeral 18.1. del artículo 18 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos verificó que la solicitud presentada por CORPAC cumple con el contenido mínimo exigido en el referido numeral, dando por admisible la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.
43. En ese sentido, corresponde a continuación evaluar la procedencia de la mencionada solicitud, a efectos de que, de ser el caso, el Consejo Directivo del Ositrán disponga el inicio del procedimiento de revisión tarifaria a través de la resolución respectiva, de conformidad con lo establecido en el numeral 18.6. del artículo 18 del RETA.

IV.2. Análisis de procedencia de la solicitud de revisión tarifaria

44. Como se ha explicado en los acápites precedentes, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para revisar las tarifas de los servicios derivados de la explotación de ITUP que realizan las Entidades Prestadoras en virtud de un título legal o contractual.
45. De acuerdo con lo establecido en el inciso 6 del Artículo IV del RETA, Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP) es el sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación.
46. Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el inciso 5 del mismo Artículo IV del RETA, Entidad Prestadora es la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de la ITUP, sea empresa pública o privada y que conserva frente al Estado y los usuarios, la responsabilidad por la prestación de los servicios.
47. Al respecto, cabe señalar que, en el marco de la evaluación de procedencia de la solicitud presentada por CORPAC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos cursó diversos

requerimientos⁹ a la DGAC -con copia a CORPAC- a fin de que en el marco de sus competencias se sirva informar, lo siguiente:

- i) Si a través de todos los aeródromos objeto de la solicitud de CORPAC se brinda un servicio de transporte (aéreo) o que permite el intercambio modal (dada la definición de ITUP establecida en la normativa del Ositrán).

Al respecto, en el caso particular del aeródromo de Saposo, de la revisión de la información estadística declarada mensualmente por CORPAC¹⁰ a este Organismo Regulador, se pudo advertir que, desde el año 2004, tanto el transporte de pasajeros como el de carga han sido prácticamente nulos¹¹.

- ii) Si, a la fecha, CORPAC ostenta la titularidad legal para realizar actividades de explotación del aeródromo "María Reiche Neuman" de Nazca y, en consecuencia, posee la responsabilidad por la prestación de los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Aeropuerto, frente al Estado y a los usuarios. De ser así, remitir el sustento correspondiente.

Lo anterior se requirió considerando que, de acuerdo con la información que se tiene disponible, la DGAC, mediante el artículo 2 de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 de fecha 30 de abril de 2010, dispuso que la explotación, operación, equipamiento y conservación del mencionado aeródromo estará a cargo de Corpac, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99, hasta que concluya su proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

48. En atención a los requerimientos cursados a la DGAC, mediante Oficio N° 0316-2021-MTC/12, la DGAC remitió el Informe N° 344-2021-MTC/12.08.
49. En cuanto al punto (i) precedente, en el Informe N° 344-2021-MTC/12.08 antes citado se consigna un cuadro elaborado por la Coordinación Técnica de Promoción Aérea, en el cual se detalla si cada uno de los aeródromos objeto de la solicitud de CORPAC se brinda servicio de transporte aéreo (de pasajeros o de carga). Así, de la revisión de dicho cuadro se observa que, para el caso particular del aeródromo de Saposo, se indica que no se brinda en dicho aeródromo transporte de pasajeros ni de carga; sin embargo, se aprecia que dicha afirmación toma como base la data de transporte aéreo registrado en el periodo enero a mayo de 2021¹².
50. Al respecto, cabe indicar que en los requerimientos cursados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos a la DGAC, se señaló que de la revisión de los reportes remitidos por CORPAC se pudo observar que no había registro de tráfico de pasajeros ni de carga desde el 2004¹³. Precisamente por ello se consideró pertinente consultar a la DGAC si el aeródromo de Saposo se encuentra destinado al transporte aéreo o el intercambio modal; sin embargo, la repuesta brindada por la DGAC se centra en remitir data sobre el registro de transporte de pasajeros y de carga en el periodo enero a mayo de 2021 (data de la cual disponía este Regulador, conforme se explicó en los requerimientos cursados a la DGAC).

⁹ Información solicitada a través del Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN notificado el 14 de junio de 2021, reiterado mediante Oficios N° 00097-2021-GRE-OSITRAN y Oficio N° 00100-2021-GRE-OSITRAN notificados el 22 y 30 de junio de 2021, respectivamente.

¹⁰ A través de los Formatos de Declaración Estadística – Formato A.1.2.2 Formato de información de tráfico e información estadística declarada al correo info regulacion@ositrان.gob.pe

¹¹ A excepción de los años 2012 y 2014 en los que se registraron solo 1 y 10 pasajeros, respectivamente.

¹² Incluso, de la revisión del correo electrónico de fecha 15 de julio de 2021 referido en el mencionado informe, remitido adjunto al mismo, se observa que en dicho correo se señala que se envía el cuadro "con respecto a los pasajeros y carga movilizada de enero a mayo del 2021" para los aeródromos y aeropuertos objeto de la solicitud.

¹³ Ver nota a pie de página N° 12.

51. Siendo ello así, si bien la DGAC ha remitido información sobre tráfico de pasajeros registrado en el aeródromo de Saposoa para el periodo enero a mayo de 2021, a la fecha de emisión del presente informe, la DGAC no ha atendido la consulta formulada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a si el aeródromo de Saposoa se encuentra destinado al transporte aéreo o el intercambio modal.
52. Por su parte, a través de la Carta N° GCAP.GGAP.0006.2021.C, CORPAC se pronunció sobre la consulta formulada a la DGAC antes mencionada –respecto a si todos los aeródromos objeto de la solicitud de CORPAC (entre ellos, el aeródromo de Saposoa) se brinda un servicio de transporte aéreo o el intercambio modal-, manifestando lo siguiente¹⁴:

“Los aeródromos con (sic) considerados, de acuerdo a su función en redes de transporte, son nodos de transporte multimodal que permiten y facilitan el cambio de modo de transporte de transporte aéreo a transporte terrestre y viceversa. Por lo tanto, permiten que carga y pasajeros cambien de modo de transporte, permitiendo y facilitando que desde el punto el origen llegue al punto de destino.”

53. Así, de acuerdo con lo manifestado por CORPAC, todos los aeródromos que administra, entre ellos, el aeródromo de Saposoa, permiten el transporte aéreo (de pasajeros y de carga) o el intercambio modal.
54. De este modo, dado que la declaración vertida por CORPAC goza de la presunción de veracidad¹⁵ prevista en el Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, en base a la información remitida por dicha entidad en esta etapa del procedimiento, el aeródromo de Saposoa calificaría, a la fecha, como ITUP. Sin embargo, dicha calificación podría variar como resultado de la evaluación que se pueda realizar en las siguientes etapas del procedimiento.
55. Asimismo, en cuanto a la solicitud de información cursada a la DGAC señalada en el punto (ii) precedente, respecto a la titularidad legal de CORPAC para explotar el aeródromo de Nazca, adjunto al Informe N° 344-2021-MTC/12.08, la DGAC remite el Memorando N° 779-2021-MTC/12.00.03 del Área Legal de la DGAC, en el cual se señala lo siguiente:

“1. Mediante Resolución No. 141-2010-MTC/12 del 30 de abril de 2010, la DGAC renueva la condición de explotador del aeródromo a CORPAC S.A, hasta que se dé la transferencia definitiva a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, estableciendo que la explotación, operación, equipamiento y conservación del aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca estará a cargo de CORPAC S.A.

2.De acuerdo a lo señalado en las definiciones de la RAP 139 “Certificación de Aeródromos”, se considera a un explotador de aeródromo a toda persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

3.Sin embargo, la consulta formulada por su Despacho y de OSITRAN no alude a quien actúa como explotador del aeródromo en cuestión, sino sobre su titularidad legal.

4.A través de la carta remitida por CORPAC S.A., la DGAC ha tomado conocimiento que se está tramitando en sede jurisdiccional una cuestión litigiosa entre la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y CORPAC S.A.

5.En ese sentido, la Dirección General no es competente para determinar la titularidad de dicho bien, máxime si como se ha señalado en el párrafo precedente, la titularidad legal se encuentra siendo

¹⁴ Cabe resaltar que, de acuerdo con la mencionada Carta, CORPAC remite las estadísticas referidas al “Número anual de operaciones (A/D) según movimiento aeroportuario a nivel nacional”. No obstante, no se registra detalle para el Aeródromo de Saposoa, encontrándose en el rubro “otros”.

¹⁵ “Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

(...)

1.7. Principio de presunción de veracidad.- En la tramitación del procedimiento administrativo, se presume que los documentos y declaraciones formulados por los administrados en la forma prescrita por esta Ley, responden a la verdad de los hechos que ellos afirman. Esta presunción admite prueba en contrario.

(...)”

evaluada por el Poder Judicial, encontrándose a la fecha un recurso de casación interpuesto por CORPAC S.A. pendiente de resolución.”

56. Como se puede observar del texto antes citado, el Área Legal de la DGAC manifiesta que la consulta remitida por este Regulador no versa sobre la titularidad para la explotación del aeródromo de Nazca, sino sobre la titularidad del bien; y, en ese contexto, señala que no tiene competencia para pronunciarse sobre este último aspecto, pues este asunto se encuentra en discusión en la vía judicial.
57. Al respecto, cabe indicar que en los requerimientos cursados a la DGAC se consultó concretamente si, a la fecha, CORPAC tiene la titularidad legal para explotar el aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca y, en consecuencia, posee la responsabilidad por la prestación de los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Aeropuerto, frente al Estado y a los usuarios. Ello, considerando que, de acuerdo con la información que se tiene disponible, mediante el artículo 2 de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 de fecha 30 de abril de 2010, la DGAC dispuso que la explotación, operación, equipamiento y conservación del mencionado aeródromo estará a cargo de Corpac, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99, hasta que concluya su proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.
58. Sobre ello, si bien la DGAC señala que de acuerdo con Resolución Directoral citada en el párrafo previo se dispuso que CORPAC tiene la explotación del aeródromo de Nazca hasta que concluya el proceso de transferencia; no ha respondido si, dado ello a la fecha, CORPAC es quien tiene la titularidad para explotar dicho aeródromo y, por tanto, posee la responsabilidad por la prestación de los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Aeropuerto, frente al Estado y a los usuarios. Siendo ello así, a la fecha de emisión del presente informe, dicha consulta no ha sido atendida por la DGAC.
59. Por su parte, en cuanto a este punto, a través de la Carta N° GCAP.GGAP.0006.2021.C, CORPAC manifestó lo siguiente¹⁶:

“Si bien CORPAC cuenta con la Resolución Directoral No. 0141.2010.MTC.12 en razón de la cual asume la operación, equipamiento y conservación del aeródromo, el proceso de transferencia se inició otorgándole a la Municipalidad de Vista Alegre la explotación aeroportuaria, situación que no se ha resuelto a la fecha y por la cual CORPAC S.A. no puede realizar el cobro del TUUA ni de la playa de estacionamiento.”

¹⁶De acuerdo con lo señalado por CORPAC, a la fecha no se encuentra cobrando TUUA en el aeródromo de Nazca. Sobre ello, cabe indicar que, de la revisión de la información de la Contabilidad Regulatoria remitida por CORPAC, se observa que dicha Entidad no registra ingresos por concepto de TUUA desde el 2013.

Asimismo, CORPAC señaló que ha iniciado un proceso judicial para el reconocimiento de la donación de terreno realizada por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, el mismo que tiene los siguientes avances:

I. INSCRIPCIÓN DEL AERÓDROMO MARIA REICHE A FAVOR DE CORPAC S.A.

1.1. Según Informe GAJ.2.480.2012 de fecha 15.10.2012 respecto a la propiedad del terreno sobre el cual viene funcionando el aeródromo María Reiche Newman, CORPAC S.A. obtuvo el dominio en mérito a la escritura pública de donación de fecha 27 de noviembre de 2001, dominio que hasta la fecha no ha sido inscrito.

1.2. Si bien es cierto, la donación no se encuentra inscrita en los Registros Públicos, señalamos que la inscripción no es un acto constitutivo sino meramente declarativo, lo que implica que el dominio de CORPAC S.A. está constituido por la donación celebrada con las formalidades de ley; es decir, mediante escritura pública, tal como lo establece el artículo 1625 del Código Civil.

II. PROCESO JUDICIAL DE INEFICACIA DE ACTO JURIDICO (DONACIÓN)

Expediente: 147-2016-0-1409-SP-CI-01

Juzgado Mixto de Vista Alegre: Dictó sentencia mediante Res. 46 de fecha 07.06.2016, fundada la demanda interpuesta por la Municipalidad de Vista Alegre y en consecuencia ineficaz la donación celebrada mediante escritura pública de fecha 27.11.2001.

Sala Mixta y Penal de Apelaciones de Nazca: Mediante Res. 58 de fecha 17.08.2020, expidió sentencia de vista que confirma la sentencia de primera instancia.

Recurso de casación: Mediante escrito de fecha 12.10.2020, se interpuso recurso de casación contra la referida sentencia de vista, disponiéndose mediante Res. 60 de fecha 22.10.2020, elevar el expediente a la sala civil de la Corte Suprema de la República, encontrándose pendiente de calificar dicho recurso.}

60. Asimismo, a través de la Carta N° GCAP.GGAP.0008.2021.C, CORPAC señaló lo siguiente:

“Si bien es cierto que en las tres (03) Actas de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de Nasca, mencionan “Ceder a favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre (MDVA) la explotación comercial de los counters y la playa de estacionamiento del Aeródromo de Nasca, hasta que una vez se defina y/o formalice la modalidad de transferencia del Aeródromo de Nasca, en favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, mediante el Acuerdo de Directorio N° 001-2005/004-FONAFE se determina que el cobro de tarifa, tasas y derechos que cuenten con la debida autorización de los órganos competentes, que se realice a los usuarios del Aeródromo de Nasca (empresas operadoras, concesionarios y pasajeros) sea administrado exclusivamente por CORPAC S.A, en su calidad de empresa del Estado encargada de la Administración y operación de la red aeroportuaria del país.

De acuerdo con el D.S. N° 2049-2008-PCM “Plan Anual de Transferencia de Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales” y de acuerdo con la Resolución de Secretaría de Descentralización N° 061-2009-PCM/SD de fecha 17-11- 2009 en el numeral 7.5 Procedimiento de Transferencia 7.5.1 se debe verificar el cumplimiento de requisitos que no fueron cumplidos por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre:

- *Los gobiernos locales deberán contar con contratos o convenios con un Explotador Aeroportuario, calificado, responsable del Aeródromo, de acuerdo con los criterios que establezca el MTC (No cumplió)*
- *Para el caso de la MDVA el Acta de compromiso de Cumplimiento de las Recomendaciones de la OACI*
- *Los gobiernos locales de acuerdo con los establecido en el Art 146° de la Ley N° 27261 Ley de Aeronáutica Civil del Perú, están obligados a constituir un seguro por los daños previstos en el Título XII de la mencionada Ley.*

(...)

*La Municipalidad Distrital de Vista Alegre, desde el mes de Agosto del 2008, viene cobrando los Derechos de Uso Aeroportuario (DUA) en base a un acuerdo de Consejo N° 003-2017. Municipalidad Provincial de Nasca, de fecha 17-02-2017, donde ratifica la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, por el importe de S/ 30.00 (Treinta y 00/100 Soles). De acuerdo a lo acordado por el Directorio de la Corporación en el Acuerdo N° 001- 21112008 de fecha 08-05-2008, se puede colegir **que el TUUA, no fue parte de la entrega de la explotación temporal a la Municipalidad de Vista Alegre**, lo cual queda reflejado en el Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de fecha 08-05- 2008, Acta Complementaria al Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de fecha 06-06-2008 y el Acta Complementaria al Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo suscrita con fecha 08 de Mayo del 2008, de fecha 03-09-2008.”*

61. Por su lado, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, a través del Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM, manifiesta lo siguiente:

*“(…) la transferencia del Aeródromo “Maria Reiche Newman” **se ha dado de manera parcial** toda vez que conforme a un convenio suscrito entre CORPAC S.A. y la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, la Municipalidad tiene a su cargo la responsabilidad de administrar los counters, hangares, taller, estacionamiento, limpieza y otros; percibiendo además la Tasa Única Aeroportuaria (TUA).*

Actualmente, la Municipalidad, viene cobrando por derecho de uso del Aeródromo “María Reiche Newman” S/30.00 soles, por concepto de Tasa Única Aeroportuaria (TUA) a los turistas nacionales y extranjeros que sobrevuelan las Líneas de Nazca en mérito a la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA de fecha 26 de diciembre de 2016.”

62. Como se puede observar de los escritos remitidos por CORPAC y la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, existe una contradicción entre las afirmaciones planteadas por ambas entidades, pues mientras que CORPAC señala que no ha cedido a la Municipalidad el cobro de la TUUA, la Municipalidad afirma que sí realizaría el cobro de dicho concepto en virtud de un convenio suscrito con CORPAC. Sobre esto último, cabe indicar que la Municipalidad no ha remitido dicho convenio.
63. Adicionalmente, de la revisión de los escritos remitidos por ambas entidades, no se aprecia referencia alguna ni se ha presentado documento que acredite que el proceso de

transferencia del aeródromo de Nazca referido en la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 de fecha 30 de abril de 2010, haya concluido.

64. De este modo, en tanto la declaración vertida por CORPAC respecto a que ostenta la titularidad para explotar el aeródromo de Nazca goza de la presunción de veracidad conforme a lo dispuesto en el Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG; en base a la información que se encuentra disponible en esta etapa del procedimiento, respecto al aeródromo de Nazca, CORPAC calificaría como Entidad Prestadora en tanto tendría la titularidad legal para explotar dicho aeródromo. Sin embargo, dicha calificación podría variar como resultado de la evaluación que se pueda realizar en las siguientes etapas del procedimiento.
65. Dicho lo anterior, tal como fue anotado líneas arriba, el artículo 10 del RETA establece que podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio del Ositrán existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación. Entre dichas razones se mencionan, por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
66. En el presente caso, las tarifas para todos los aeródromos y aeropuertos materia de la solicitud presentada por CORPAC fueron aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, sin haberse limitado su vigencia a un periodo específico. En consecuencia, a fin de evaluar la procedencia de dicha solicitud, corresponde evaluar si existen razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su determinación. A tal efecto, a continuación, se resumen los supuestos efectuados para la formulación de dichas tarifas.

IV.2.1. Cuestión previa: Revisión de las Tarifas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, realizada en el año 2004

67. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador aprobó los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos prestados en los aeropuertos bajo su administración, los cuales fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en dichos aeropuertos; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que las tarifas propuestas para el Grupo V son las mismas que se proponen para el Grupo IV.
68. Los objetivos de dicha revisión tarifaria fueron los siguientes:
 - a) Establecer los nuevos niveles de Tarifas Máximas;
 - b) Separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos;
 - c) Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio;
 - d) Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de las tarifas entre vuelos nacionales e internacionales; y,
 - e) Hacer explícitos los subsidios entre servicios y entre aeropuertos para aquellas unidades de negocio que no cubren sus costos, pero que cumplen un rol social en la economía del país.

69. Asimismo, para la revisión de las tarifas, se tomaron en consideración los principios tarifarios de sostenibilidad¹⁷, equidad¹⁸ y eficiencia¹⁹ previstos en el artículo 18 del anterior Reglamento General de Tarifas (aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN). Sin embargo, al existir conflictos entre dichos principios tarifarios, se estableció una jerarquía entre estos, subordinando los principios de eficiencia y equidad al principio de sostenibilidad, relacionado a la recuperación de inversiones de largo plazo y la necesidad de mantener la continuidad de los servicios públicos aeroportuarios.
70. De esta manera, la revisión tarifaria involucró el análisis de la demanda por servicios aeroportuarios, los costos e ingresos, y la sostenibilidad. En cuanto a la estimación de los costos económicos, se consideraron aquellos recursos necesarios para la producción de los servicios aeroportuarios, es decir los costos operativos; para ello se aplicó el mecanismo de costeo por actividades, el cual permite a la empresa asignar sus costos basados en la causalidad del gasto y determinar con mayor transparencia el subsidio que requieren los servicios aeronáuticos que cumplen un rol subsidiario.
71. Al respecto, en concordancia con el principio de equidad, y con la finalidad de asegurar un subsidio transparente, cuantificable e identificable, se aplicó el siguiente procedimiento para el tratamiento de los subsidios cruzados entre unidades de negocio:
- i) Se dividieron los aeropuertos en grupos en función a la demanda para que aquellos que presentan mayor tráfico cubran sus costos en la medida de lo posible;
 - ii) Se consideraron dos categorías de tarifas que corresponden a vuelos nacionales e internacionales; y,
 - iii) Se consideró la retribución generada por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh) para cubrir las operaciones de la red aeroportuaria administrada por CORPAC.²⁰
72. De esta manera, la estructura de tarifas se realizó sobre la base de seis Unidades de Negocio. La primera unidad estuvo conformada por los servicios de aeronavegación, que constituyen una operación independiente de la red aeroportuaria; mientras que las otras cinco unidades fueron conformadas por grupos de aeropuertos administrados por CORPAC donde se prestan servicios aeroportuarios, las cuales fueron establecidas considerando la base de tráfico de pasajeros y el potencial de desarrollo turístico o carguero, de acuerdo con el siguiente detalle:

¹⁷ “3. Sostenibilidad de la oferta: Los niveles de los precios regulados que se establezcan deben asegurar la sostenibilidad de una oferta de servicios de calidad y estimular su desarrollo. El nivel tarifario deberá permitir que se cubra los costos económicos de la prestación del servicio (incluyendo la retribución al capital).”

¹⁸ “5. Equidad: Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.”

¹⁹ “4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:
Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público deberá procurarse minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.
La eficiencia asignativa: En el largo plazo las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras.”

²⁰ De acuerdo al numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh, a partir del tercer año de Vigencia de la Concesión, el 80% del monto mínimo de la Retribución se destinaría a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC, mientras que el 20% restante sería destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCh. Luego, a través de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCH, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se agregó un último párrafo a la cláusula 5.23 de dicho contrato (referida a la ampliación del Aeropuerto), estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el mencionado numeral 10.3 de las Bases.

Tabla 1: Clasificación de aeropuertos para la determinación de la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios aprobada en el año 2004

Unidad de Negocio (UN)	Clasificación	Aeropuerto	Pasajeros Anuales
2	Grupo I	Cusco	Alrededor de 700 000
3	Grupo II	Arequipa e Iquitos	Alrededor de 300 000
4	Grupo III	Chiclayo, Juliaca, Nazca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo	Más de 100 000
5	Grupo IV	Anta, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes	Juntos concentraban alrededor del 4% del tráfico de la red aeroportuaria administrada por CORPAC.
6	Grupo V	36 aeródromos	Escaso o nulo movimiento.

Fuente: Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

73. Cabe indicar que la sexta unidad de negocio o Grupo V estuvo integrada por 36 aeropuertos/aeródromos²¹ bajo la administración de CORPAC, que registraban un escaso o nulo movimiento, el cual no les permitía cubrir sus costos de operación, pero que cumplían una función social.
74. Para la formulación de la propuesta tarifaria, en concordancia con el principio de sostenibilidad, se elaboró un flujo de caja para cada Unidad de Negocio, en los cuales se incluyeron los ingresos, costos y el plan de inversiones; y se calcularon diferentes niveles de costo de capital (WACC) para descontar los flujos de caja correspondientes, incorporando con ello un nivel de riesgo de acuerdo con las Unidades de Negocio definidas.²²
75. Empleando dicha metodología, se comprobó la sostenibilidad en el caso del Grupo I (Cusco), al obtener un Valor Actual Neto (VAN) positivo, cercano a cero (sin considerar los ingresos comerciales).
76. En el caso de los Grupos II, III y IV, la demanda individual de los aeropuertos que los conformaban no generaba los ingresos suficientes para cubrir sus costos operativos; por lo que las tarifas calculadas para cada uno de los referidos grupos no permitían obtener un VAN positivo. Por esta razón, considerando que la Concesión del AIJCh estableció la transferencia de ingresos a CORPAC²³, y que éste debe tener libertad para asignar y gestionar dichos recursos de la mejor manera posible como conecedor del negocio aeroportuario, a efectos de determinar la tarifa razonable por Unidad de Negocio que cumpla con los principios tarifarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos que comprendiera los tres grupos mencionados. En este contexto, se evaluaron los siguientes tres (03) escenarios:

²¹ Estos eran: Atalaya, Andahuaylas, Huánuco, Yurimaguas, Juanjuí, Tingo María, Chimbote, Tocache, Jauja, Ilo, Rioja, Moyobamba, Mazamari, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Breu, Uchiza, Ibería, Intuto, Requena, Moquegua, Pampa Hermosa, Vilcashuamán, Patria, Puerto Esperanza, Caballococha, Ciro Alegría, El Estrecho, Galilea, Iñapari, Jaén, Quincemil, Teresita, Gueppi, Pacasmayo y El Valor.

²² Para ello, se calculó una misma tasa WACC para los servicios de aeronavegación y el Grupo I, y a partir de esta se agregaron una, dos y tres desviaciones estándar para los Grupos II, III y IV, respectivamente. De esta manera, se consideró un WACC de 11% para descontar los flujos de caja correspondientes a las Unidades de Negocio del Grupo I y de los Servicios de Navegación Aérea, 13% para el Grupo II, 14% para el Grupo III, y 16% para el Grupo IV.

²³ Además de la transferencia de parte del monto mínimo de la Retribución, el Contrato de Concesión del AIJCh establece que el 50% y el 20% de los ingresos generados por la prestación de los servicios de Aterrizaje y Despegue, y TUUA internacional, respectivamente, sean transferidos a CORPAC.

- Escenario 1: Se consideró la sumatoria de los ingresos, costos e inversiones de los aeropuertos que conforman la canasta aeroportuaria, incluyendo además las transferencias de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)²⁴ por concepto de la TUUA internacional (20%) y Aterrizaje y Despegue (50%).
 - Escenario 2: Se consideraron los mismos supuestos del escenario 1, y se incluyó además como ingresos de los servicios aeroportuarios el **21% de la Retribución mínima que LAP paga al Estado**. Asimismo, se hizo explícito el subsidio encubierto a las actividades militares y policiales, y se consideró un cronograma de reducción de costos administrativos de 50% en un periodo de cinco (05) años.
 - Escenario 3: Se consideraron los mismos supuestos del escenario 2, pero modificando el porcentaje de la Retribución mínima, el cual pasaría de 21% a 51%. Asimismo, se incorporaron los costos totales e inversiones de los aeropuertos de escaso o nulo movimiento (Grupo V), no considerados por la consultora *Curry & Brown*²⁵ y proyectadas por CORPAC hasta el año 2008.
77. De la evaluación de los escenarios del flujo de caja global para los **Grupos II, III y IV**,²⁶ se detectó que la viabilidad del negocio estaba asegurada en los escenarios 2 y 3, al presentar un VAN positivo. Es decir, la sostenibilidad de dichos grupos dependía de las transferencias de LAP (20% de la TUUA internacional y 50% de A/D), así como de las transferencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) por concepto de la Retribución que LAP paga al Estado. Cabe indicar que los niveles de tarifas para dichos grupos fueron ajustados de tal manera que la transferencia del Estado a CORPAC fuera la mínima, considerando los pagos que el Estado debe realizar por la expropiación de los terrenos para la ampliación del AIJCh.
78. Así, las tarifas establecidas para los Grupos II, III y IV fueron: i) en el caso de la TUUA nacional e internacional igual para los tres grupos; ii) en el caso de A/D nacional, iguales para los Grupos II y III, e inferiores para el Grupo IV; y iv) en el caso de A/D internacional, diferentes en los tres grupos, siendo que, de manera general, se establecieron las tarifas más altas en el Grupo I y las más bajas en el Grupo IV. Finalmente, las tarifas correspondientes al Grupo IV fueron aplicadas también al Grupo V.
79. A continuación, se muestra la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada por el Regulador en el año 2004, las cuales se mantienen vigentes a la fecha ^{27 28}.

²⁴ Concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).

²⁵ Estudios realizados por la consultora *Curry & Brown* en el marco de la preparación del plan maestro para la entrega en concesión de los aeropuertos regionales, por encargo de Proinversión.

²⁶ Cabe precisar que los flujos de caja económico del Grupo I y de la Unidad de Negocio de navegación aérea, fueron analizados sin considerar las transferencias generadas por la concesión del AIJCh; por lo que no estuvieron sujetos a la evaluación de los tres escenarios descritos.

²⁷ Con la salvedad que, desde el año 2004 a la fecha, se han entregado en concesión 17 aeropuertos:

- Iquitos (Grupo II); Chiclayo, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado y Trujillo (Grupo III); y, Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes (Grupo IV), al consorcio Aeropuertos del Perú S.A.
- Arequipa (Grupo II); Juliaca, Tacna y Tarapoto (Grupo III); y, Ayacucho (Grupo IV), al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

²⁸ De manera adicional, de acuerdo con lo indicado en el Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A.", aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, las tarifas máximas (entre otros, para Aterrizaje-Despegue y Estacionamiento) aprobadas en el año 2004, son aplicables a todo aquel que emplee los servicios de CORPAC, a excepción de i) aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y salvamento (SAR), ii) de aeronaves que transportan ayuda humanitaria, sin retribución económica y iii) regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas; en cuyo caso aplica la tarifa asciende a US\$1.00 (un dólar americano). Dicha tarifa no forma parte de la presente revisión tarifaria.

Tabla 2: Tarifas Máximas de servicios aeroportuarios prestados por CORPAC aprobadas en el año 2004 (USD)

Servicio	Unidad de cobro	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV/ Grupo V
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)					
TUUA nacional	Pasajero embarcado	3,60	3,00	2,92	2,92
TUUA internacional	Pasajero embarcado	10,00	10,00	10,00	10,00
2. Aterrizaje y Despegue nacional diurno					
Hasta 10TM	Cargo fijo	8,00	6,00	4,00	2,00
Más de 10TM hasta 35 TM	Por tonelada	1,73	0,96	0,86	0,67
Más de 35TM hasta 70TM	Por tonelada	2,16	1,00	0,90	0,70
Más de 70TM hasta 105TM	Por tonelada	2,25	1,04	0,94	0,73
Más de 106TM	Por tonelada	2,31	1,07	0,96	0,75
3. Aterrizaje y Despegue internacional diurno					
Hasta 10TM	Cargo fijo	16,00	12,00	8,00	4,00
Más de 10TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	2,54	2,12	1,70
Más de 35TM hasta 70TM	Por tonelada	3,60	3,09	2,57	2,00
Más de 70TM hasta 105TM	Por tonelada	3,79	3,25	2,71	2,17
Más de 106TM	Por tonelada	3,88	3,33	2,77	2,22
4. Estacionamiento					
Posterior a los 90 minutos	Por hora o fracción		2,5% de A/D por hora		
5. Aterrizaje y despegue nocturno					
Nocturno – nocturno	Por operación de noche		15% adicional de A/D		
Nocturno – diurno o viceversa	Por operación de noche		7,5% adicional de A/D		
6. Otros servicios					
Uso de mangas	Por hora o fracción	30,00	NA	NA	NA

NA: No aplicable.

Fuente: Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV.2.2. Propuesta tarifaria de CORPAC

80. Tal como fue anotado líneas arriba, mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC ha solicitado el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios regulados prestados en los aeropuertos y aeródromos²⁹ que actualmente se encuentran a su cargo (Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V³⁰); adjuntando para tal efecto, entre otros, el documento denominado "Propuesta de revisión y reajuste tarifario de los servicios regulados aeroportuarios"³¹ (en adelante, la Propuesta Tarifaria de CORPAC).

²⁹ Cabe señalar que, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, establece las siguientes definiciones para aeródromos y aeropuertos:

"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 (...)"

"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. (...)

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."

³⁰ Estos son: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

³¹ Documento elaborado para CORPAC en abril de 2021 por el Consultor Abel Rodríguez González.

a) Identificación de los servicios

81. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, los servicios aeroportuarios objeto de su solicitud son: aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, uso de puentes de embarque y desembarque de pasajeros (mangas), y servicio al pasajero (tarifa unificada de uso de aeropuerto - TUUA).³²
82. A continuación, se describen las principales consideraciones de la Propuesta Tarifaria de CORPAC.

b) Tarifas y ajuste anual propuesto por CORPAC

83. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, ni la estructura tarifaria ni las unidades de cobro han sido objeto de modificación; únicamente se propone el cambio del nivel tarifario. Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por CORPAC, el nivel tarifario de los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V se incrementaría en **24,11%** con respecto a los niveles vigentes. Dicho incremento se aplicaría por igual a las tarifas de los servicios de TUUA, Aterrizaje y Despegue (y, por ende, también a la de estacionamiento de aeronaves³³), y Uso de Mangas.
84. A continuación, se muestran las estructuras tarifarias propuestas por CORPAC para los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V.

³² Cabe señalar que, si bien en la sección III de la Propuesta Tarifaria de CORPAC se mencionan únicamente los servicios de: Aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y uso de mangas; tanto en el Resumen de dicho documento como en la estructura tarifaria presentada en la sección V de este se considera también el servicio al pasajero (Tarifa única por uso de aeropuerto – TUUA) para todos los aeródromos.

³³ Considerando que la tarifa de estacionamiento es equivalente al 2,5% de la tarifa de Aterrizaje y Despegue.

Tabla 3: Estructura tarifaria propuesta para el aeropuerto de Cusco (USD reales)

Servicio	Unidad de cobro	2021	2022	2023	2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	3,60	4,47	4,47	4,47
TUUA Internacional	USD/Pasajero	10,00	12,41	12,41	12,41
Aterrizaje y despegue nacional					
Hasta 10 t	USD/Operación	8,00	9,93	9,93	9,93
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	1,73	2,15	2,15	2,15
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,16	2,68	2,68	2,68
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,25	2,79	2,79	2,79
Más de 105 t	USD/t	2,31	2,87	2,87	2,87
Aterrizaje y despegue Internacional					
Hasta 10 t	USD/Operación	16,00	19,86	19,86	19,86
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,97	3,69	3,69	3,69
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,60	4,47	4,47	4,47
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,79	4,70	4,70	4,70
Más de 105 t	USD/t	3,88	4,82	4,82	4,82
Estacionamiento nacional					
Hasta 10 t	USD/h	0,20	0,25	0,25	0,25
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,04	0,05	0,05	0,05
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,05	0,07	0,07	0,07
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,06	0,07	0,07	0,07
Más de 105 t	USD/h	0,06	0,07	0,07	0,07
Estacionamiento internacional					
Hasta 10 t	USD/h	0,40	0,50	0,50	0,50
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,07	0,09	0,09	0,09
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,09	0,11	0,11	0,11
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,09	0,12	0,12	0,12
Más de 105 t	USD/h	0,10	0,12	0,12	0,12
Uso de Mangas	USD/h	30,00	37,23	37,23	37,23

Notas: (i) Las estructuras de los años 2022, 2023 y 2024 deben reajustarse por la inflación en dólares.

(ii) Las estructuras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 deben reajustarse, además, por demanda.

Fuente: Propuesta Tarifaria de CORPAC.

Tabla 4: Estructura tarifaria propuesta para el aeródromo de Nazca (USD reales)

Servicio	Unidad de cobro	2021	2022	2023	2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	2,92	3,62	3,62	3,62
TUUA Internacional	USD/Pasajero	0,00	0,00	0,00	0,00
Aterrizaje y despegue nacional					
Hasta 10 t	USD/Operación	4,00	4,96	4,96	4,96
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	0,86	1,07	1,07	1,07
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	0,90	1,12	1,12	1,12
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	0,94	1,17	1,17	1,17
Más de 105 t	USD/t	0,96	1,19	1,19	1,19
Aterrizaje y despegue Internacional					
Hasta 10 t	USD/Operación	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	-	-	-	-
Más de 105 t	USD/t	-	-	-	-
Estacionamiento nacional					
Hasta 10 t	USD/h	0,10	0,12	0,12	0,12
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,02	0,03	0,03	0,03
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,02	0,03	0,03	0,03
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,02	0,03	0,03	0,03
Más de 105 t	USD/h	0,02	0,03	0,03	0,03
Estacionamiento internacional					
Hasta 10 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 105 t	USD/h	-	-	-	-
Uso de Mangas	USD/h	-	-	-	-

Notas: (i) Las estructuras de los años 2022, 2023 y 2024 deben reajustarse por la inflación en dólares.

(ii) Las estructuras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 deben reajustarse, además, por demanda.

Fuente: Propuesta Tarifaria de CORPAC.

Tabla 5: Estructura tarifaria propuesta para los aeródromos y aeropuertos del Grupo V (USD reales)

Servicio	Unidad de cobro	2021	2022	2023	2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	2,92	3,62	3,62	3,62
TUUA Internacional	USD/Pasajero	0,00	0,00	0,00	0,00
Aterrizaje y despegue nacional					
Hasta 10 t	USD/Operación	2,00	2,48	2,48	2,48
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	0,67	0,83	0,83	0,83
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	0,70	0,87	0,87	0,87
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	0,73	0,91	0,91	0,91
Más de 105 t	USD/t	0,75	0,93	0,93	0,93
Aterrizaje y despegue Internacional					
Hasta 10 t	USD/Operación	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	-	-	-	-
Más de 105 t	USD/t	-	-	-	-
Estacionamiento nacional					
Hasta 10 t	USD/h	0,05	0,06	0,06	0,06
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,02	0,02	0,02	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,02	0,02	0,02	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,02	0,02	0,02	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,02	0,02	0,02	0,02
Estacionamiento internacional					
Hasta 10 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	-	-	-	-
Más de 105 t	USD/h	-	-	-	-
Uso de Mangas	USD/h	-	-	-	-

Notas: (i) Las estructuras de los años 2022, 2023 y 2024 deben reajustarse por la inflación en dólares.

(ii) Las estructuras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 deben reajustarse, además, por demanda.

Fuente: Propuesta Tarifaria de CORPAC.

85. Asimismo, la Propuesta Tarifaria contempla dos reajustes anuales automáticos: i) por la inflación norteamericana; y, ii) por demanda. El primero tiene como finalidad mantener el valor real de las tarifas, considerando que el flujo de caja ha sido calculado en dólares reales; mientras que el segundo tiene como finalidad proteger a CORPAC y a sus usuarios de las variaciones de la demanda con relación al escenario de tráfico considerado en la revisión tarifaria.
86. Con relación a esto último, CORPAC señala que esta herramienta regulatoria tiene como objetivo evitar que se ponga en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios, en caso de que la recuperación de la demanda sea más lenta de lo esperado; y, si, por el contrario, la recuperación de la demanda es más rápida de lo esperado, el reajuste automático por demanda evitaría que los usuarios paguen en exceso.

IV.2.3. Análisis de los fundamentos que sustentan la solicitud de CORPAC

87. Al respecto, CORPAC señala en su Propuesta Tarifaria los siguientes aspectos como sustento de su solicitud:

- i) Por el solo paso del tiempo, las proyecciones de demanda, costos e inversiones que sirvieron para fijar o revisar una tarifa quedan desfasadas. En el caso de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, la última revisión fue efectuada en el año 2004; este hecho por sí solo amerita una revisión tarifaria.
- ii) Desde el año 2004, el mercado de servicios aeroportuarios, tanto a los pasajeros como a las aeronaves, en que opera CORPAC ha sufrido una gran transformación desde el punto de vista de la demanda (la cantidad de pasajeros nacionales -los cuales representan más del 95% del tráfico de pasajeros que atiende CORPAC- se multiplicó por siete entre el 2003 -año base de la última revisión tarifaria- y el 2019 -último año antes de la pandemia-). Este crecimiento de la demanda ha llevado aparejado una transformación en la oferta; ambos factores justifican una revisión tarifaria.
- iii) La motivación principal para la revisión tarifaria es el impacto de los cambios estructurales en el mercado de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC; y, particularmente, el efecto que ha tenido la **pandemia de COVID-19**. En el año 2020, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales fue escasamente superior a un tercio del tráfico registrado en el año precedente; ocasionando una drástica reducción de ingresos en una industria caracterizada por la gran importancia de los costos fijos. Como consecuencia de ello, en el año 2020 CORPAC sufrió una pérdida operativa de PEN 40 millones, tal como se muestra a continuación:

Tabla 6: Pérdidas ocasionadas por la pandemia en servicios aeroportuarios, año 2020

Resultado operativo 2020 (PEN)	-40 103 913
Servicios aeroportuarios regulados ^{1/}	-57 856 253
Servicios aeroportuarios no regulados ^{2/}	868 116
Transferencia 20% TUUA internacional ^{3/}	16 884 224

Fuente: Corpac. Estado de pérdidas y ganancias regulatorio 2020.

1/ Servicios regulados: TUUA, aterrizaje y despegue (pista y rodadura) y mangas.

2/ Servicios no regulados: actividades auxiliares y otros aeroportuarios.

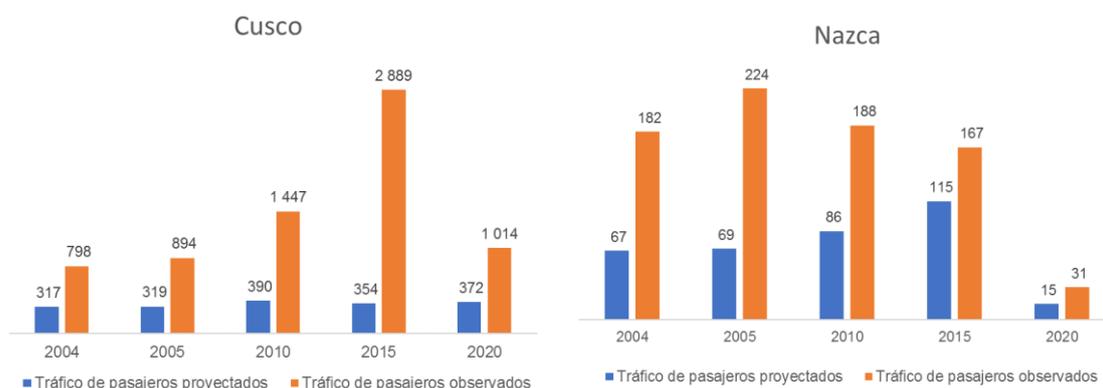
3/ Toda la transferencia por este concepto ha sido asignada a los servicios aeroportuarios.

Elaboración: CORPAC.

88. Con relación a lo señalado en el **literal i) precedente**, cabe subrayar que, desde el año 2004 en que se aprobaron las Tarifas, a la fecha, se han producido dos hechos importantes:
- El 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes doce (12) aeropuertos: Cajamarca, Chachapoyas, Huaraz, Iquitos, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes, Pisco, Chiclayo y Piura.
 - El 05 de enero de 2011, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes cinco (05) aeropuertos: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
89. En consecuencia, se advierte un cambio importante en las condiciones de oferta que sustentaron la formulación de las tarifas por los servicios aeroportuarios aprobadas en el año 2004, lo cual se ve reflejado en el tarifario vigente de CORPAC en el que únicamente se muestran las Tarifas aplicables al Grupo I (Cusco), Grupo III (Nazca) y los aeropuertos y aeródromos comprendidos en el Grupo V.

90. Con respecto a los cambios en la demanda señalados en el **literal ii) precedente**, es preciso recordar que, para la formulación de las tarifas en el año 2004, se consideraron proyecciones de demanda de pasajeros por aeropuerto basadas en una tasa de crecimiento promedio anual de 1%³⁴, con excepción de algunos aeródromos comprendidos en el Grupo V en el que no se registró proyección alguna, debido a que no contaban con flujo de pasajeros o lo registraban esporádicamente.
91. Sin embargo, a lo largo de los años se ha visto que la demanda de pasajeros ha mostrado una tendencia creciente, sobrepasando de manera significativa al tráfico proyectado. Así, por ejemplo, en el caso de Cusco, el tráfico observado en el 2015 fue de casi 2,89 millones de pasajeros, cifra siete veces mayor que la proyectada para dicho año; incluso, en el año 2020 en el cual la demanda se vio fuertemente impactada por la pandemia, el tráfico de pasajeros ha sido 1,7 veces mayor que el proyectado.
92. En el caso del aeródromo de Nazca, si bien el tráfico de pasajeros observado ha mostrado una tendencia decreciente desde el año 2005, igualmente ha sido mayor que el tráfico proyectado; con excepción del año 2020, en el que la caída del flujo de pasajeros fue de tal magnitud que apenas alcanzó el 21% del tráfico proyectado para dicho año.

Gráfico 1: Tráfico de pasajeros proyectados vs. observados en el aeropuerto de Cusco y en el aeródromo de Nazca
(miles de pasajeros)



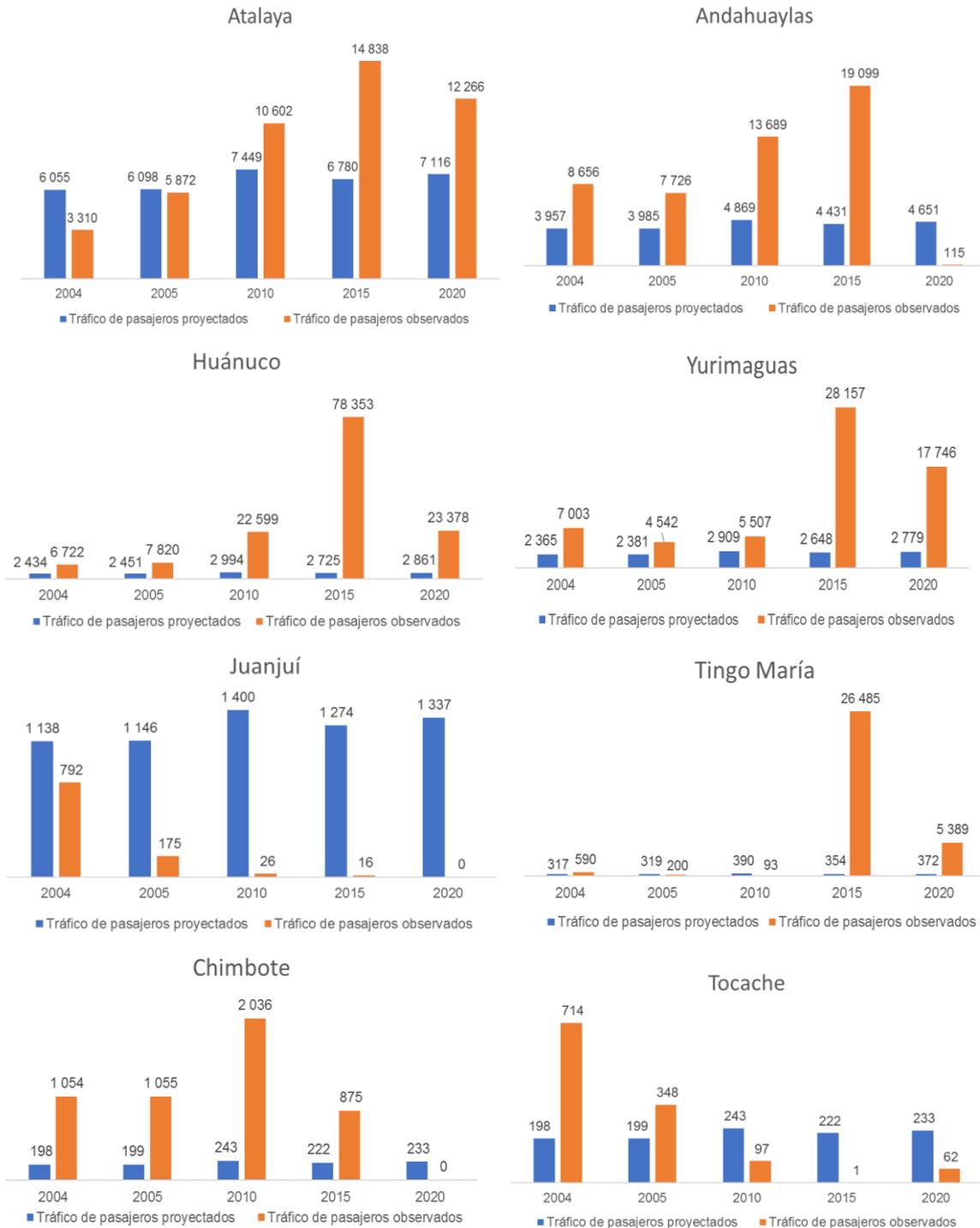
Fuente: Informe denominado “Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A.” aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN y Declaración estadística - CORPAC.

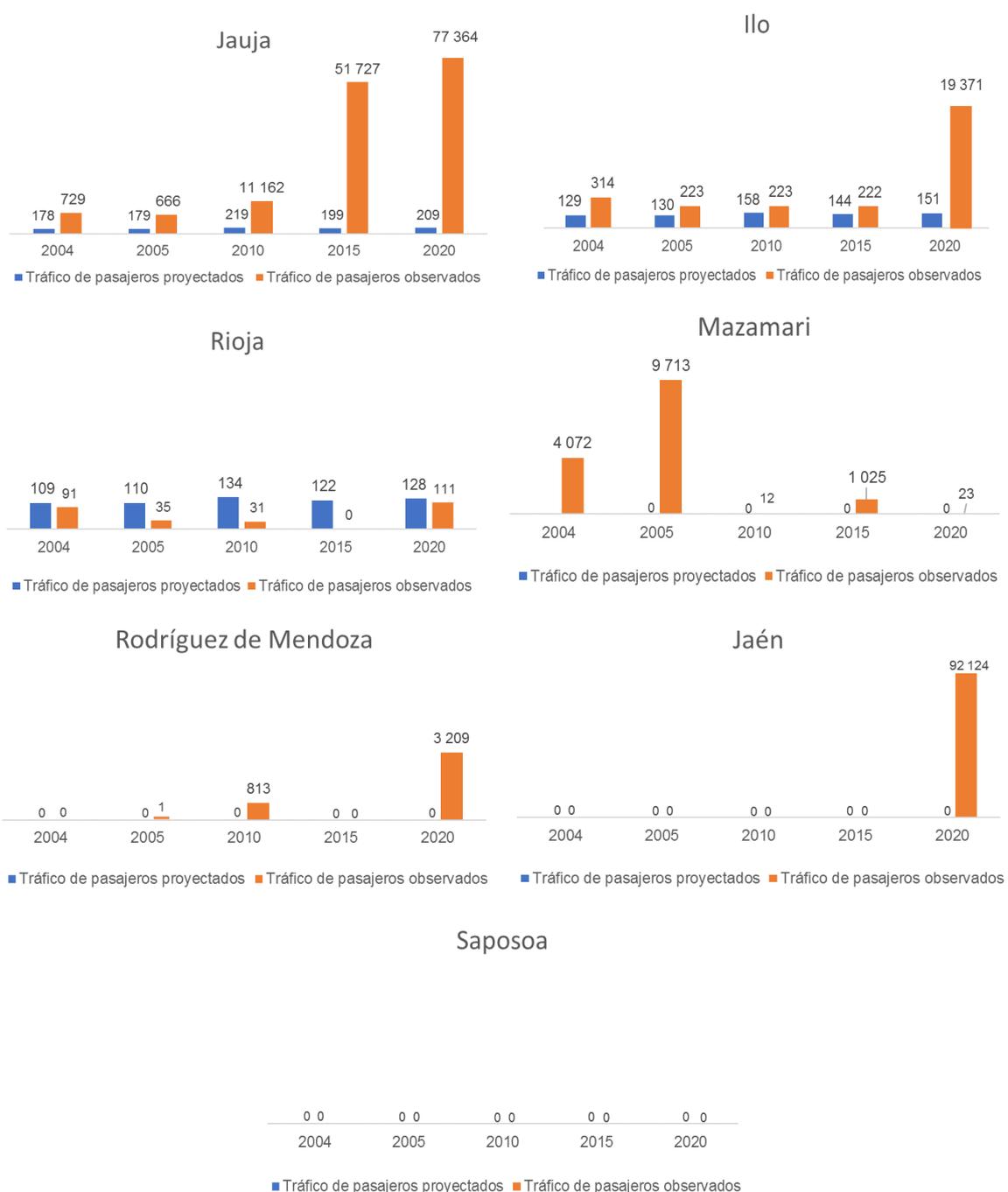
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

93. De manera similar, en los aeropuertos y aeródromos que conforman el Grupo V se advierte que la demanda de pasajeros observada ha mostrado un cambio importante respecto de la demanda proyectada. En el siguiente gráfico se muestra un comparativo del tráfico proyectado con el tráfico observado hasta el año 2020.

³⁴ Definida por el modelo de IOS Partners para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual estableció como principales variables que afectan el crecimiento del número de pasajeros el crecimiento del PBI, el crecimiento poblacional, comportamientos aleatorios y proyectos futuros.

Gráfico 2: Tráfico de pasajeros proyectados vs. observados en los aeropuertos y aeródromos del Grupo V (número de pasajeros)





Fuente: Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN y Declaración estadística - CORPAC.

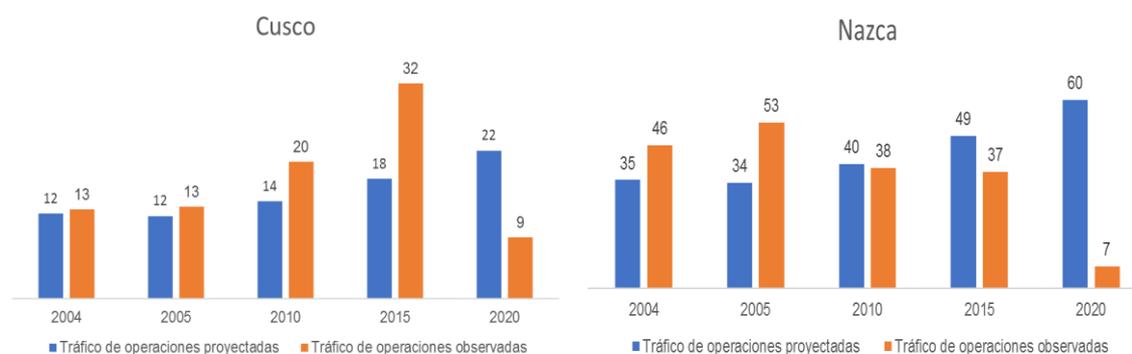
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

94. Especialmente, resaltan el Aeródromo de Mazamari y los aeropuertos de Rodríguez de Mendoza y Jaén, los cuales tenían una proyección de demanda nula; sin embargo, sí registraron tráfico. Por ejemplo, Jaén superó los 90 mil pasajeros anuales en el 2020³⁵.

³⁵ Cabe indicar que, el 30 de setiembre de 2016 se realizó el vuelo comercial inaugural en el aeropuerto de Jaén, operado por Latam Airlines.

95. En contraste, el aeropuerto de Juanjuí presentaba una proyección de demanda que superaba los 1 000 pasajeros anuales; sin embargo, desde el año 2005 en adelante, la demanda ha caído dramáticamente, no habiéndose registrado movimiento de pasajeros en los años 2019 y 2020³⁶. Asimismo, en el aeropuerto de Chimbote donde se proyectó un escaso tráfico de pasajeros (menos de 300 pasajeros anuales), se registró una demanda que excedió dichas proyecciones, destacándose que en el año 2017 el tráfico superó los 4 000 pasajeros; sin embargo, en los años 2018, 2019 y 2020 no se ha registrado movimiento de pasajeros en dicho aeropuerto. Finalmente, en cuanto al aeródromo de Saposoa, como se ha mencionado previamente, este no ha registrado movimiento de pasajeros desde el año 2004.
96. De otro lado, al igual que en el caso de las proyecciones de flujo de pasajeros, el tráfico de operaciones por aeropuerto también fue proyectado en la formulación de las tarifas del año 2004, basándose en una tasa de crecimiento promedio anual para el tráfico de aeronaves del AIJCh. Sin embargo, como se muestra en los siguientes gráficos, la demanda observada a través de los años se ha alejado de la demanda proyectada.

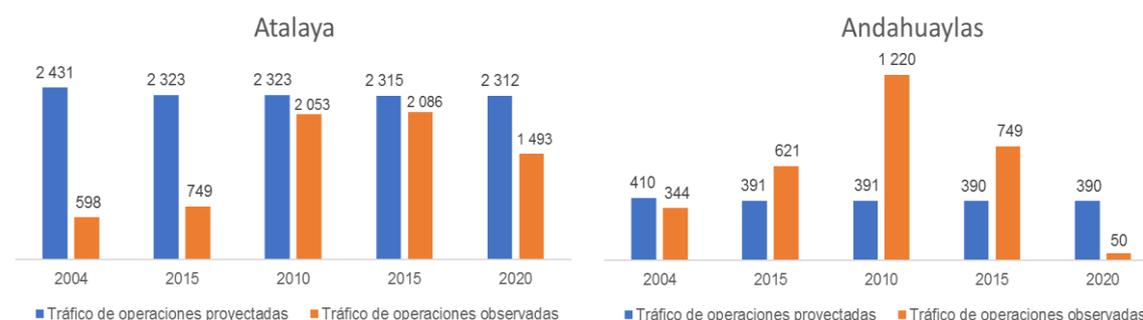
Gráfico 3: Tráfico de operaciones proyectadas vs. observadas en el aeropuerto de Cusco y en el aeródromo de Nazca
(miles de operaciones)



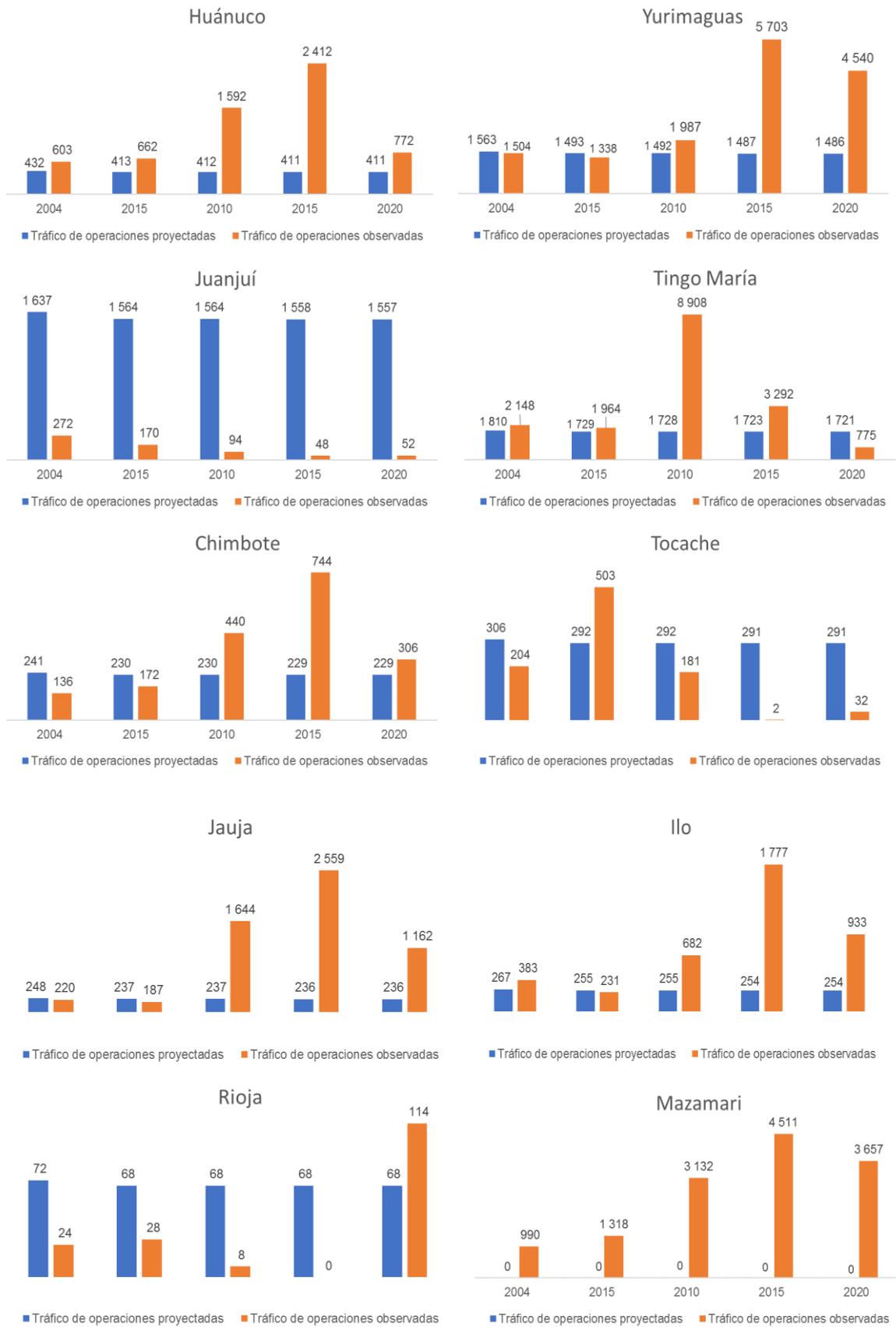
Fuente: Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN y Declaración estadística - CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

Gráfico 4: Tráfico de operaciones proyectadas vs. observadas en los aeropuertos y aeródromos del Grupo V
(número de operaciones)

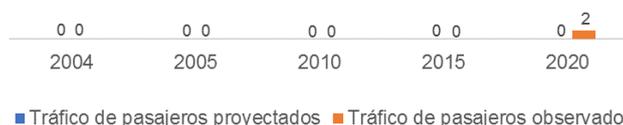


³⁶ Cabe precisar que, en los años 2005, 2010 y 2015 se registraron 175, 26 y 16 pasajeros, respectivamente.





Saposoa



Fuente: Informe denominado “Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A.” aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN y Declaración estadística - CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

97. Como puede observarse, los aeropuertos de Huánuco, Jauja, Yurimaguas e Ilo y el Aeródromo de Mazamari registraron un crecimiento en el número de operaciones, alejándose del tráfico proyectado.
98. Cabe indicar que, de acuerdo con el Informe de “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que Provee CORPAC S.A.” que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, todos los aeropuertos y aeródromos del Grupo V fueron excluidos de la evaluación de sostenibilidad del flujo de caja económico y se le asignaron las tarifas aprobadas para el Grupo IV, tal como se lee a continuación:

“3.2. Unidades de Negocio (UN)

(...)

Por último, hay un grupo de 36 aeropuertos con una función eminentemente social. Estos aeropuertos no cubren sus costos de operación, **cumplen una función social y registran escaso o nulo movimiento.** Cabe resaltar que algunos presentan invasión tanto en las superficies limitadoras de obstáculos¹² como en la superficie del aeropuerto¹³, aumentando los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.”

¹² Constituyen los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea, según el Capítulo II de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

¹³ Constituye el terreno donde se desarrollan las actividades aeronáuticas, el recinto aeroportuario.

(...)

“6.3. Propuesta tarifaria por UN

(...)

Por otro lado, cabe señalar que las tarifas correspondientes al Grupo IV se aplicarán al Grupo Social o al grupo de aeropuertos que no son sostenibles por sí mismos.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

99. En ese contexto, se advertiría un cambio importante en los supuestos efectuados con relación a la demanda para la formulación de las tarifas por los servicios aeroportuarios aprobadas en el año 2004.
100. En cuanto a lo señalado en el **literal iii) precedente**, esto es, la caída drástica de la demanda en el año 2020 como consecuencia de la pandemia; es preciso indicar que el 15 de marzo de 2020, el gobierno emitió el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional, y posteriormente sus modificatorias y ampliaciones. En estas se dispuso, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras; limitando las operaciones de las entidades prestadoras de la red aeroportuaria nacional solo a aquellas relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros. Así, las operaciones empezaron a reestablecerse el 15 de julio con la autorización otorgada mediante la Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.
101. En ese contexto, en el 2020 se observó una reducción del tráfico de pasajeros en casi todas las sedes administradas por CORPAC. Por ejemplo, en el aeropuerto de Cusco, el flujo de pasajeros disminuyó casi a la cuarta parte de lo registrado en el año 2019; en el aeródromo de Nazca, la caída fue de casi 84%; y en los aeropuertos y aeródromos del Grupo V, se observaron caídas de entre -0,2% y -89,6%. Únicamente los aeropuertos de Andahuaylas y Rodríguez de Mendoza registraron variaciones positivas entre el 2019 y el 2020. En el caso de los aeropuertos de Chimbote y Juanjuí, estos no han registrado pasajeros en los últimos tres y dos años, respectivamente; mientras que el aeródromo de Saposoa no ha registrado movimiento de pasajeros desde el año 2004.

Tabla 7: Tráfico de pasajeros por aeropuerto/aeródromo, 2015-2020
(número de pasajeros)

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var 2020/2019
Cusco	2 889 206	3 209 153	3 379 618	3 763 300	3 906 169	1 013 631	-74,1%
Nazca	166 801	171 668	174 967	191 365	194 999	31 421	-83,9%
Jaén	-	24 584	121 023	168 107	283 672	92 124	-67,5%
Jauja	51 727	61 965	187 356	229 807	228 423	77 364	-66,1%
Huanuco	78 353	95 694	119 861	102 080	48 116	23 378	-51,4%
Ilo	222	604	3 594	100	32 622	19 371	-40,6%
Tingo María	26 485	20 429	19 050	21 559	24 368	5 389	-77,9%
Atalaya	14 838	16 268	19 489	23 839	24 302	12 266	-49,5%
Yurimaguas	28 157	20 002	17 943	19 556	17 780	17 746	-0,2%
Andahuaylas	19 099	12 809	8 337	8 490	86	115	33,7%
Tocache	1	-	310	1 083	753	78	-89,6%
Rioja	-	-	1 527	4 972	141	111	-21,3%
Mazamari	1 025	348	381	106	57	23	-59,6%
Rod. De Mendoza	-	27	360	551	14	3 209	22821,4%
Chimbote	875	186	4 729	-	-	-	
Juanjuí	16	2	1	16	-	-	
Saposoa	-	-	-	-	-	-	

Fuente: Declaración estadística - CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

102. Del mismo modo, el número de operaciones de aterrizaje y despegue sufrió caídas dramáticas en todos los aeropuertos y aeródromos a cargo de CORPAC en el 2020 (registrándose tasas de variación desde -16,7% hasta -97,3% con respecto al año anterior), con excepción del aeropuerto Rodríguez de Mendoza que vio incrementado el movimiento de naves de 10 a 214 operaciones.

Tabla 8: Tráfico de naves por aeropuerto/aeródromo, 2015-2020
(número de operaciones)

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var. 2020/2019
Nazca	37 191	37 716	37 884	39 812	37 488	6 958	-81,4%
Cusco	33 090	35 204	34 701	37 316	35 678	9 505	-73,4%
Mazamari	4 511	5 052	5 228	4 494	5 696	3 657	-35,8%
Yurimaguas	5 703	4 492	4 410	5 451	5 535	4 540	-18,0%
Jaén	2 559	2 916	3 417	3 512	2 762	843	-69,5%
Atalaya	2 086	2 195	2 310	2 508	2 570	1 493	-41,9%
Ilo	1 777	3 157	1 343	928	2 274	933	-59,0%
Jauja	-	245	976	1 403	2 170	1 162	-46,5%
Huanuco	2 412	2 321	2 286	1 964	1 340	772	-42,4%
Chimbote	744	810	1 190	1 014	1 042	306	-70,6%
Tingo María	3 292	1 233	1 012	998	936	775	-17,2%
Rioja	-	-	72	120	162	114	-29,6%
Tocache	2	2	80	232	159	36	-77,4%
Juanjuí	48	36	142	76	158	52	-67,1%
Saposa	-	-	-	6	74	2	-97,3%
Andahuaylas	749	518	348	284	60	50	-16,7%
Rod. De Mendoza	9	2	58	18	10	214	2040,0%

Fuente: Declaración estadística – CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

103. Ambas caídas, tanto en el flujo de pasajeros como en el movimiento de naves, constituyen variaciones exógenas de la demanda, ajenas al desempeño propio del sector aeronáutico y específicamente, del mercado de servicio de transporte aéreo; y más aún, fuera del control de CORPAC. Ello, sumado al hecho que se ha advertido un cambio importante en las condiciones de oferta que sustentaron la formulación de las tarifas por los servicios aeroportuarios aprobadas en el año 2004, así como que habría habido un cambio importante en los supuestos efectuados con relación a la demanda para la formulación de dichas tarifas; otorgan razones fundadas para que, a juicio de estas Gerencias, pueda llevarse a cabo una revisión extraordinaria de las tarifas por los servicios aeroportuarios.

IV.2.4. Análisis de condiciones de competencia

104. De conformidad con los artículos 4 y 11 del RETA, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP únicamente en los casos en los que no existan condiciones de competencia. Acorde con ello, el numeral 18.3 del artículo 18 establece que, para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de revisión tarifaria, corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia.
105. En tal sentido, a continuación, se desarrolla dicho análisis, el cual ha sido estructurado en tres partes: en la primera, se presenta una descripción del movimiento de pasajeros, carga y naves en el Perú a fin de delimitar el contexto en el que posteriormente se analizarán las condiciones de competencia en los servicios prestados por CORPAC; en la segunda, se definirá el mercado relevante de los servicios materia de análisis; y, por último, se analizará si existen condiciones de competencia en cada mercado definido.

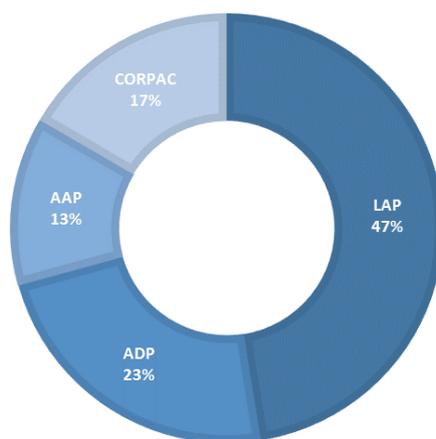
a) Descripción del movimiento de pasajeros, carga y naves

106. Desde el año 2004 hasta el 2019, se observó una marcada tendencia creciente en el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, cuyo incremento ascendió a un promedio de 11% durante dicho periodo. Así, al 2019, el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales ascendió a 4,6 millones de

pasajeros nacionales³⁷, lo que significó un incremento del 4,5% respecto del 2018. Cabe resaltar que el aeropuerto de Cusco representó el 81,5% del total de pasajeros nacionales movilizadas en dicho año en las sedes administradas por CORPAC.

107. En ese contexto, al 2019, del total de pasajeros transportados en vuelos nacionales en toda la red aeroportuaria nacional, el 83% lo hizo en aeropuertos concesionados al sector privado y un 17% en aeropuertos administrados por el Estado a través de CORPAC, tal como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 5: Participación porcentual de Entidades Prestadoras en el tráfico de pasajeros nacionales, 2019



*Fuente: Entidades Prestadoras – Aeropuertos, Anuario Estadístico 2019 de Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.*

108. Con relación a los vuelos internacionales, durante el 2019 se movilizaron 146 000 pasajeros³⁸, lo que significó un incremento del 24,8% respecto del 2018; destacándose que a través del aeropuerto de Cusco se movilizó al 100% de los pasajeros de vuelos internacionales servidos por CORPAC. Al respecto, cabe indicar que el turismo fue uno de los principales factores en el crecimiento del tráfico de pasajeros, específicamente en la ciudad de Cusco. En efecto, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo³⁹, en lo correspondiente a la llegada de visitantes a los principales sitios turísticos, museos y áreas naturales protegidas por el Estado, el Santuario Histórico de Machu Picchu, ubicado en la ciudad del Cusco, recibió la mayor afluencia de visitantes, con un total de 1,6 millones (lo que significó un aumento del 0,7% respecto del mismo mes del año anterior). En ese marco, considerando el tráfico de vuelos internacionales registrados en toda la red aeroportuaria del país, el aeropuerto de Cusco fue el segundo aeropuerto que movilizó el mayor número de pasajeros internacionales, superado solamente por el AIJCh.
109. No obstante, tal como fue anotado líneas arriba, en el año 2020, las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras, adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia del Covid 19, afectaron la tendencia creciente que venía registrando el tráfico de pasajeros en todos los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC,

³⁷ Según total de operaciones de entrada y salida, señalado en los Formatos de Declaración Estadística – Formato A.1.2.1. REPORTE DE TRÁFICO.

³⁸ Según total de operaciones de entrada y salida, señalados en los Formatos de Declaración Estadística – Formato A.1.2.1. REPORTE DE TRÁFICO.

³⁹ MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (2020). Reporte Mensual de Turismo - Diciembre 2019. Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/536829/Reporte_Mensual_de_Turismo_DICIEMBRE_2019.pdf (último acceso: 16 de julio de 2021).

presentándose una disminución de casi 73% respecto del total de tráfico registrado en el 2019; tal como se muestra en el siguiente gráfico.

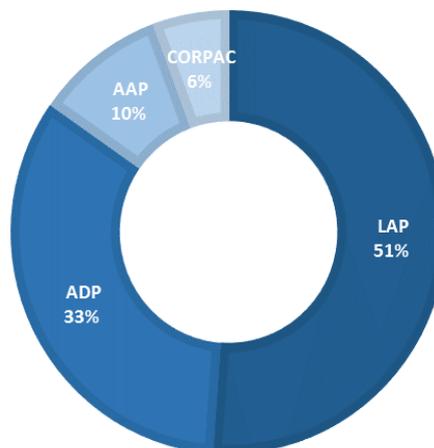
Gráfico 6: Pasajeros movilizados a través de los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V, según tipo de vuelo, 2004 – 2020
(miles de pasajeros)



Fuente: Formatos de Declaración Estadística – CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

110. Así, al cierre del año 2020, se movilizó un total de 1,3 millones de pasajeros en los aeropuertos administrados por CORPAC; destacándose que el aeropuerto de Cusco nuevamente tuvo la mayor participación en el movimiento de pasajeros tanto en vuelos nacionales como internacionales, con unos porcentajes de participación de 77,5% y 100%, respectivamente.
111. En cuanto al movimiento de carga⁴⁰, los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC atendieron solo el 6% de la carga movilizada dentro de toda la red aeroportuaria nacional; siendo que el mayor movimiento de carga nacional se registró en el AIJCh y en el aeropuerto de Iquitos (administrado por AdP), los cuales registraron niveles de carga de 27,3 miles de toneladas (51,1% del total) y 10,5 miles de toneladas (19,7% del total), respectivamente, tal como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 7: Participación porcentual de Entidades Prestadoras en el tráfico de carga nacional, 2019



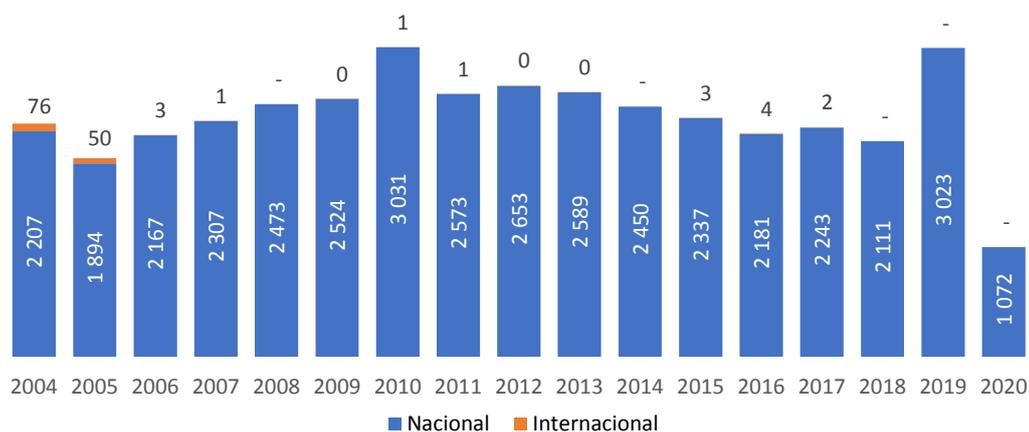
Fuente: Entidades Prestadoras – Aeropuertos, Anuario Estadístico 2019 de Ositrán.

⁴⁰ Según tipos de vuelos nacionales e internacionales, así como tipos de operaciones de entrada y salida, señalados en los Formatos de Declaración Estadística – Formato A.1.2.1. REPORTE DE TRÁFICO

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

112. Pese al reducido tráfico de carga que atiende CORPAC, se observó una tendencia creciente desde el año 2005 hasta el 2010, año en el cual el tráfico alcanzó su nivel máximo (30,3 miles de toneladas), revirtiéndose la tendencia; hasta que, en el año 2019 se advirtió una recuperación del tráfico de carga, incrementándose en un 43,24% respecto del 2018. Cabe destacar que en dicho año solo se registró movilización de carga de vuelos nacionales, lo cual ascendió a 3,02 miles de toneladas⁴¹. Asimismo, el Aeropuerto de Cusco y el Aeródromo de Atalaya registraron la mayor participación en el tráfico, con porcentajes de 57,4% y 26,5% del total, respectivamente.
113. No obstante, si bien las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia del Covid 19 no comprendieron al transporte de carga y mercancía, durante el año 2020, el tráfico de carga en aquellos aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC sí se vio afectado, presentándose una disminución de casi 65% respecto de lo registrado en el 2019; tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 8: Carga movilizada en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V, según tipo de vuelo, 2004 – 2020 (toneladas)



Fuente: Formatos de Declaración Estadística – CORPAC.

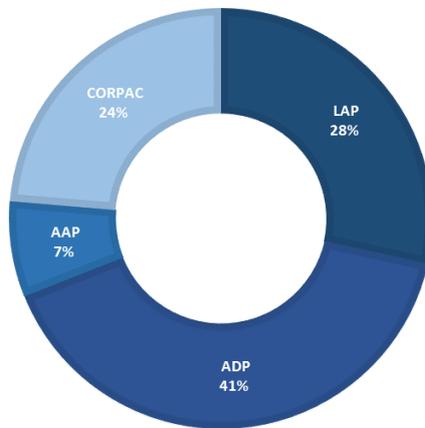
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

114. Así, el tráfico total de carga al cierre del año 2020 (en el que solo se reportó movimiento de carga de vuelos nacionales) ascendió a 1 072 toneladas; destacándose que el aeropuerto de Cusco tuvo la mayor participación en dicho tráfico (69,8%).
115. A diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, en lo que respecta al tráfico de aeronaves, en el 2019 CORPAC registró el 24% de las operaciones de aterrizaje y despegue de vuelos domésticos en toda la red aeroportuaria nacional, tal como se observa en el siguiente gráfico⁴².

⁴¹ Según total de operaciones de entrada y salida.

⁴² Destacándose que, el Aeropuerto de Cusco fue el aeropuerto que registró el 100% de operaciones internacionales en el 2019, en aquellos aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC.

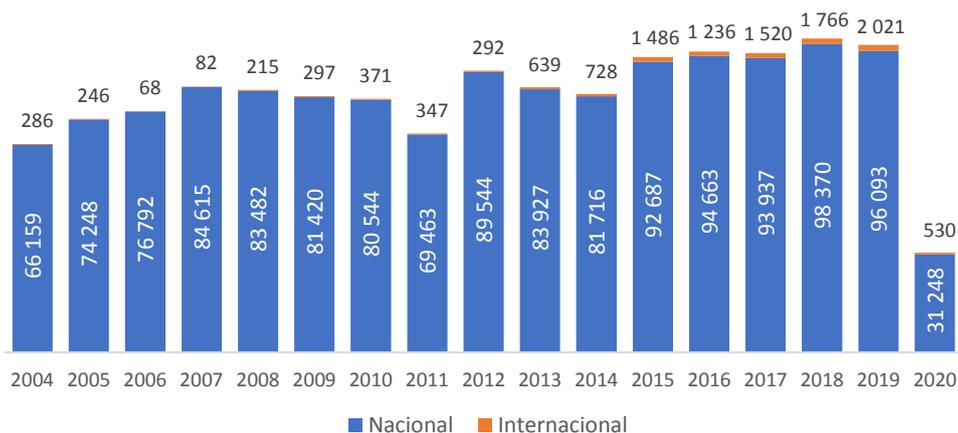
Gráfico 9: Participación porcentual de Entidades Prestadoras en operaciones de aterrizaje y despegue de vuelos nacionales, 2019



Fuente: Entidades Prestadoras – Aeropuertos, Anuario Estadístico 2019 del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

116. Asimismo, es posible advertir una tendencia creciente durante el periodo 2004 al 2019 a pesar de las ligeras fluctuaciones. Es importante resaltar que, al 2019, el aeródromo de Nazca y el aeropuerto de Cusco registraron la mayor participación en el tráfico de aeronaves con porcentajes de participación de 38,2% y 36,4%, respectivamente.
117. En línea con lo anterior, en el año 2020, las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia del Covid 19 afectaron la tendencia creciente que se venía registrando, presentándose una caída de casi 68% respecto del tráfico total registrado en el 2019, tal como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 10: Aeronaves atendidas en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V, según tipo de vuelo, 2004 – 2020 (operaciones de aterrizaje y despegue)



Fuente: Formatos de Declaración Estadística – CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

118. Así, al cierre del año 2020, el tráfico total de aeronaves ascendió a 31 248 operaciones de vuelos nacionales y 530 operaciones de vuelos internacionales; destacándose que el aeropuerto de Cusco tuvo la mayor participación en dicho total (30,3%), seguido del aeródromo de Nazca (22,2%).

a) Definición de mercado relevante

119. Existe un amplio consenso entre profesionales y académicos vinculados al análisis de competencia respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante, los que han sido recogidos en los marcos normativos de las agencias de competencia de diversas jurisdicciones internacionales, tales como los Estados Unidos de América⁴³ y la Unión Europea⁴⁴.
120. En el caso de Perú, tal consenso está expresado en el artículo 6 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1034, en los siguientes términos:

“Artículo 6.- El mercado relevante.-

*6.1. El mercado relevante está integrado por el **mercado de producto** y el **mercado geográfico**.*

6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.

6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

121. Es decir, el mercado relevante está compuesto de dos dimensiones: mercado de producto o servicio⁴⁵ y mercado geográfico. Así, en el caso de los servicios aeroportuarios, los criterios metodológicos para definir el mercado de servicio y el mercado geográfico son:

- (i) Para definir el **mercado de servicio**, primero debe identificarse el servicio bajo análisis y sus demandantes, y luego debe determinarse qué servicio o conjunto de servicios son sustitutos cercanos del servicio en cuestión.

La identificación del servicio implica evaluar también si los servicios bajo análisis forman parte o no de un paquete de servicios, es decir, si son demandados de manera conjunta por los usuarios, ya sea por razones técnicas (en este caso, de operatividad aeroportuaria) o por motivos comerciales.

Cabe indicar que, por sustitutos cercanos, se hace referencia a servicios que puedan ser considerados como alternativas razonables por un número significativo de usuarios. El análisis se basa principalmente en la noción de sustitución por el lado de la demanda.⁴⁶

⁴³ US DoJ y FTC (2010) *The Horizontal Merger Guidelines*. Department of Justice y Federal Trade Commission. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf> (último acceso: 16 de julio de 2021).

⁴⁴ Comisión Europea (1997) *Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia*. Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN) (último acceso: 16 de julio de 2021).

⁴⁵ Dado que, en los aeropuertos, por lo general, se brindan servicios en vez de productos, resulta válido emplear de manera indistinta los términos “mercado de producto” o “mercado de servicio”. En el presente informe se prefiere el uso de los términos “mercado de servicio”.

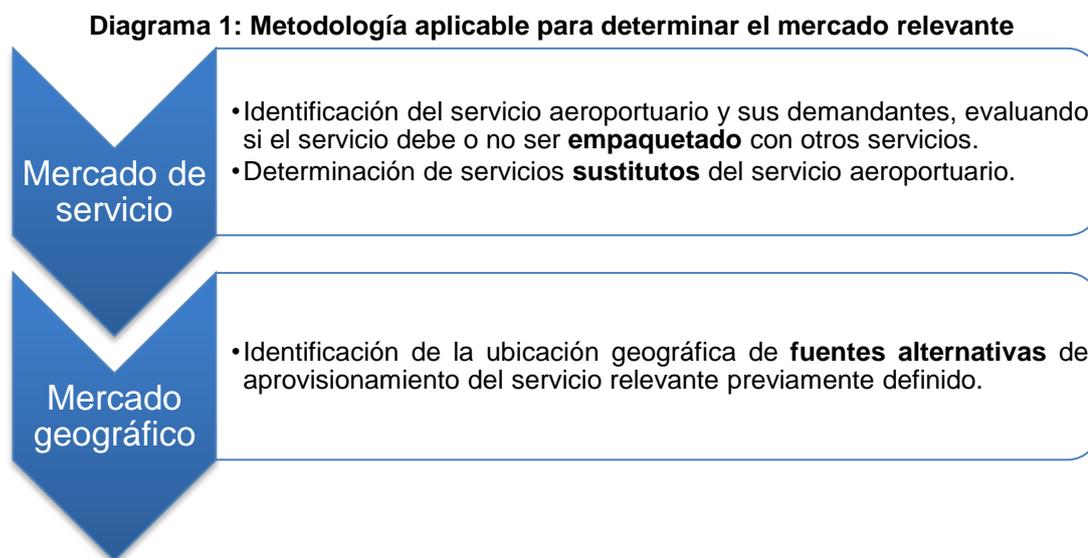
⁴⁶ La sustitución por el lado de la oferta también podría jugar un rol determinante en la definición de mercado relevante; sin embargo, en el caso de aeropuertos, es improbable que sea un aspecto importante debido a que la gran mayoría de los activos solo pueden ser empleados para brindar servicios aeroportuarios específicos.

Así, para identificar el mercado de servicio relevante, suele aplicarse un razonamiento conocido como Test del Monopolista Hipotético o SSNIP⁴⁷ Test, cuando se aplica en función del precio del servicio. Dicha prueba consiste en un procedimiento iterativo en el que se amplía el mercado de manera gradual; de producirse un incremento pequeño pero significativo (generalmente, entre 5% y 10%) y no transitorio en el precio del servicio o conjunto de servicios seleccionado como relevante, sin que esto provoque que los usuarios opten por terceros servicios, el mercado de servicio estará adecuadamente definido⁴⁸.

De esta manera, la determinación del mercado de servicio pretende establecer qué servicios compiten efectivamente con los servicios materia de análisis, o son potencialmente competidores.

- (ii) En el caso del **mercado geográfico**, se busca identificar el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes alternativas de aprovisionamiento del (los) servicio(s) relevante(s) previamente definido(s).

122. En el siguiente diagrama se presenta un esquema resumen sobre la metodología aplicable para determinar el mercado relevante de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC:



Fuente: Ley de represión de conductas anticompetitivas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

123. En ese marco, a continuación, se definirá el mercado relevante de los servicios aeroportuarios materia de la solicitud presentada por CORPAC, considerando como periodo de análisis el periodo 2017 - 2019⁴⁹. Seguidamente, se procederá a evaluar si existen o no condiciones de competencia al interior de estos mercados.

⁴⁷ Small but Significant Non-transitory Increase in Price.

⁴⁸ MOTTA, M. (2004) *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge University Press. Pag. 102-103.

⁴⁹ Se ha considerado este periodo en la medida que, no se podría llegar a una conclusión correcta basándose el análisis solo en un punto en el tiempo, por ejemplo, un único año o mes (Ositrán, 2021). Asimismo, la información se considera hasta el 2019 puesto que en el año siguiente las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras, adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia del Covid 19, afectaron notablemente operaciones aeronáuticas en todos los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, lo que podría distorsionar el análisis.

a.1) Definición de los mercados de servicio

124. En general, la demanda por los servicios aeroportuarios en el mercado *upstream* es una demanda derivada que proviene de un mercado *downstream*, en el que líneas aéreas brindan servicios de transporte aéreo tanto a los pasajeros como a los consignatarios de la carga. En consecuencia, la definición del mercado relevante en el mercado aeroportuario *upstream* dependerá del análisis de las características y comportamiento de los demandantes del servicio de transporte aéreo *downstream*.

a.1.1) Servicios al pasajero: uso del terminal de pasajeros

125. De acuerdo con el Tarifario de CORPAC, el servicio aeroportuario vinculado a la tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA) comprende los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque.

126. Asimismo, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC⁵⁰ (en adelante, MCR), este servicio aeroportuario incluye los siguientes servicios:

- Servicio de salvamento y extinción de incendios
- Seguridad aeroportuaria
- Circuito cerrado de televisión
- Carritos para el transporte de equipajes
- Servicio de transporte de pasajeros
- Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo)
- Iluminación del terminal
- Salas de embarque y de tránsito
- Salas de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto)
- Salas oficiales para autoridades (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.)
- Servicio de climatización
- Servicios de atención médica
- Pasillos y servicios higiénicos

127. Para determinar cuáles son los posibles servicios o conjunto de servicios sustitutos de los servicios al pasajero, es importante previamente distinguir cuáles son los demandantes de estos servicios. Al respecto, aquellos servicios asociados a la TUUA son demandados por los pasajeros que buscan trasladarse a un destino final por diversas razones (principalmente, negocios y recreación). Así, se trata de una demanda derivada de la demanda por el servicio de transporte aéreo, pues los pasajeros hacen uso del terminal para embarcar a un avión que los movilizará a su destino.

128. En ese sentido, habría que preguntarse si existen servicios sustitutos al uso de un terminal aéreo para satisfacer dicha necesidad de trasladarse a un destino. Al respecto, de acuerdo con De Rus *et al* (2003)⁵¹, el avance tecnológico en la construcción de trenes cada vez más rápidos, ha dado lugar a que el transporte de pasajeros por ferrocarril mediante trenes de alta velocidad se convierta en un sustituto del transporte aéreo para ciertas distancias; sin embargo, en el presente caso, dicha alternativa es inexistente hasta la fecha.

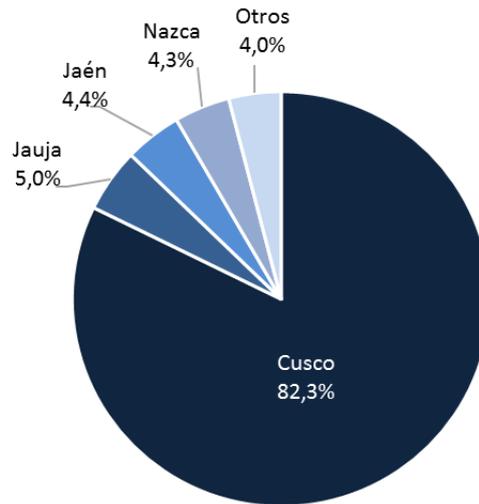
129. En ese contexto, durante el periodo 2017 al 2019, se movilizaron en total más de 13 millones de pasajeros en vuelos nacionales en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y los comprendidos en el Grupo V; siendo que, el aeropuerto de Cusco fue aquel que movilizó el 82% de pasajeros respecto del total. Le siguen el aeropuerto de Jauja y el aeropuerto de Jaén

⁵⁰ Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

⁵¹ De Rus, G., Campos, J., Nombela, G. (2003). *Economía del Transporte*. Barcelona. Antoni Bosch.

con el 5% y 4% de pasajeros movilizados, respectivamente, tal como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 11: CORPAC: Principales aeropuertos que movilizaron pasajeros, 2017 – 2019

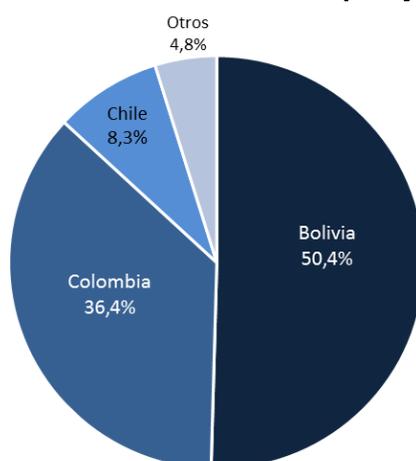


*Fuente: Formatos de Declaración Estadística - CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.*

130. Considerando lo anterior, el principal destino de los pasajeros nacionales que se movilizaron desde los aeropuertos de Cuzco, Jauja, Jaén y el resto de los aeropuertos, fue la ciudad de Lima con el 77%, 80%, 91% y 22% de participación, respectivamente. En ese contexto, es importante resaltar, por ejemplo, que la distancia entre Cusco y Lima y Jaén y Lima, por vía terrestre es de más de 1 000 km, lo que significa un tiempo de viaje que supera las veinte (20) horas y dieciocho (18) horas, respectivamente. De la misma manera, la distancia entre Jauja y Lima, por vía terrestre es de 271 km aproximadamente, lo que significa un tiempo de viaje que supera las siete (07) horas.
131. Por su parte, el principal destino de los pasajeros que se movilizaron desde el aeródromo de Nazca fue la misma ciudad de Nazca pues los pasajeros utilizan dicho aeródromo con fines esencialmente turísticos, dadas las operaciones de sobrevuelo a las Líneas de Nazca.
132. Así, el uso del terminal aeroportuario está determinado según las preferencias de origen y/o destino de los pasajeros considerando que, un número significativo de estos pasajeros sería muy poco sensible a considerar el transporte terrestre como un sustituto cercano del transporte aéreo.
133. Por otro lado, durante el periodo 2017 al 2019, se movilizaron en total más de 350 mil pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco, único aeropuerto que movilizó pasajeros internacionales en dicho periodo.
134. Considerando lo anterior, los principales destinos desde el aeropuerto de Cusco fueron los países de Bolivia (Aeropuerto Internacional El Alto) y Colombia (Aeropuerto Internacional El Dorado) con el 50% y 36%, respectivamente, tal como se observa en el siguiente gráfico⁵².

⁵² Cabe señalar que, si bien en el 2020 se observó una reducción del tráfico de pasajeros, los principales países de destino fueron los mismos que en el 2019. Asimismo, dichos destinos solamente corresponden a los vuelos de salida del aeropuerto de Cusco.

Gráfico 12: CORPAC: Destinos internacionales de pasajeros de salida, 2017-2019



Fuente: Formatos de Declaración Estadística – CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

135. En ese contexto, otros modos de transporte tampoco constituirían un sustituto cercano al transporte aéreo para un número significativo de los demandantes del servicio de TUUA internacional del aeropuerto de Cusco.
136. De este modo, los demandantes del servicio aeroportuario vinculado a la TUUA, al haber decidido trasladarse hacia su destino final mediante el transporte aéreo, se encuentran cautivos a los servicios de uso de aeropuerto, debido a que no existe un conjunto de servicios alternativos a dicho servicio. Por tanto, el mercado de servicio relevante comprende los servicios de uso de aeropuerto incluidos en la TUUA.

a.1.2) Servicios a la nave: aterrizaje y despegue, estacionamiento y uso de mangas

137. El **servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D)** comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto (control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas), así como el uso de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y la plataforma.
138. Además, comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC; y, adicionalmente, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje.
139. Durante el periodo 2017 al 2019, CORPAC atendió un total de 294 218 operaciones de aterrizaje y despegue, de las cuales el 89% correspondieron a vuelos comerciales, 9% a vuelos militares y 2% a vuelos de instrucción; destacándose que únicamente en el Aeródromo de Mazamari casi la totalidad de las operaciones fueron militares, seguido por el aeropuerto de Ilo con 84% de vuelos militares. Por su parte, el aeropuerto de Cusco y el aeródromo de Nazca concentraron más del 97% de operaciones comerciales respecto de su total; siendo que, fueron aquellos con el mayor movimiento de aeronaves, esto es, 107 791 operaciones y 115 340 operaciones, respectivamente, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 9: CORPAC: Operaciones en aeropuertos y aeródromos, según tipo, 2017 - 2019

Aeropuerto/Aeródromo	Operaciones Comerciales		Operaciones de Instrucción		Operaciones Militares		TOTAL	
Andahuaylas	648	93,64%	0	0,00%	44	6,36%	692	100,00%
Atalaya	7 132	96,53%	26	0,35%	230	3,11%	7 388	100,00%
Chimbote	496	15,28%	932	28,71%	1 818	56,01%	3 246	100,00%
Cusco	106 842	99,12%	0	0,00%	949	0,88%	107 791	100,00%
Huánuco	5 414	96,85%	0	0,00%	176	3,15%	5 590	100,00%
Ilo	740	16,28%	0	0,00%	3 805	83,72%	4 545	100,00%
Jaén	4 207	92,48%	0	0,00%	342	7,52%	4 549	100,00%
Jauja	7 509	77,48%	0	0,00%	2 182	22,52%	9 691	100,00%
Juanjuí	60	15,96%	134	35,64%	182	48,40%	376	100,00%
Mazamari	134	0,87%	2	0,01%	15 282	99,12%	15 418	100,00%
Nasca	111 995	97,10%	3 021	2,62%	324	0,28%	115 340	100,00%
Rioja	208	58,43%	102	28,65%	46	12,92%	356	100,00%
Rodríguez de Mendoza	78	90,70%	2	2,33%	6	6,98%	86	100,00%
Saposa	6	7,50%	62	77,50%	12	15,00%	80	100,00%
Tingo María	2 254	75,31%	23	0,77%	716	23,92%	2 993	100,00%
Tocache	456	95,40%	22	4,60%	0	0,00%	478	100,00%
Yurimaguas	14 895	95,49%	637	4,08%	67	0,43%	15 599	100,00%
Total general	263 074	89,41%	4 963	1,69%	26 181	8,90%	294 218	100,00%

Fuente: Formatos de Declaración Estadística – CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

140. En ese contexto, considerando las operaciones de entrada y salida de aeronaves, los principales usuarios que demandaron el servicio de A/D prestado por CORPAC durante el 2017 al 2019 fueron Latam Airlines S.A (19%), AeroNasca (7,3%), AeroParacas (6,6%), Peruvian Airlines (5,5%), AirMajoro (5,3%) entre otros.^{53, 54}
141. Así, siendo Latam el principal usuario que realizó operaciones dentro de los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, la principal ruta nacional realizada fue Lima-Cusco-Lima. Al respecto, debe tenerse presente que el Santuario Histórico de Machu Picchu, ubicado en la ciudad del Cusco, recibió la mayor afluencia de visitantes del 2018 al 2019 (1,6 millones de visitantes anuales, en promedio), en comparación con otros sitios turísticos, museos y áreas naturales protegidas por el Estado⁵⁵. En ese sentido, el interés de Latam por operar esta ruta responde a la alta demanda que tienen los atractivos turísticos de la ciudad de Cusco.
142. Con respecto al usuario AeroNasca, se trata de una empresa de excursiones aéreas, fundada en el año 2013, con la intención de ofrecer sobrevuelos a las Líneas de Nazca, Líneas de Palpa, Acueductos de Cantalloc, y demás lugares turísticos en Nazca⁵⁶. Así, durante el 2017 al 2019, su principal ruta fue Nazca-Nazca. Del mismo modo, los usuarios AeroParacas⁵⁷ y AirMajoro⁵⁸ son empresas aéreas turísticas dedicadas a sobrevolar las Líneas de Nazca. En

⁵³ El resto de los usuarios abarca el 55.9% del mercado, con porcentajes de participación, cada uno, de menos del 5%.

⁵⁴ Cabe indicar que, en el año 2020, la participación de dichos usuarios disminuyó hasta menos del 5% –con excepción de Latam (20%)– posicionándose como segundo lugar Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. (7,7%). Por debajo de ellos, se registró al Ejército del Perú (7%), Fuerzas Armadas Peruanas (6,6%), entre otros. Tal como se mencionó previamente, esto se debió, principalmente, a la restricción de vuelos comerciales dispuesta por el gobierno para combatir la pandemia del Covid 19 y al aumento de vuelos humanitarios y de ayuda social.

⁵⁵ Reporte Mensual de Turismo, a diciembre de 2019, documento elaborado mensualmente por la Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

⁵⁶ Ver: <https://www.aeronasca.com/nosotros/>

⁵⁷ Ver: <https://www.aeroparacas.com/nosotros/>

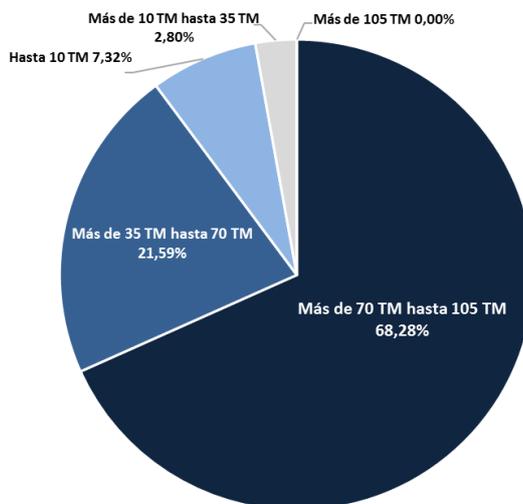
⁵⁸ Ver: <https://airmajoro.com/empresa>

ese sentido, el interés de dichos usuarios por operar esta ruta responde a la alta demanda que tienen los atractivos turísticos de la ciudad de Nazca.

143. Considerando lo anterior, para las líneas aéreas, las actividades contenidas en el servicio de aterrizaje y despegue son indispensables para completar el servicio de transporte de pasajeros por vía aérea. Así, considerando que no existe otro servicio o conjunto de servicios que les permita el aterrizaje y despegue de sus naves, es posible afirmar que este servicio no cuenta con sustitutos.
144. En cuanto al **servicio de estacionamiento**, este se provee a aquellas aeronaves que requieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC por un periodo adicional a los 90 minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue.⁵⁹
145. Al respecto, si bien las líneas aéreas comerciales ejercen cierto nivel de control sobre el tiempo que permanece la aeronave estacionada en la plataforma del aeropuerto, ello depende esencialmente de si se trata de un vuelo con naves pequeñas o un vuelo con naves grandes, el último de los cuales involucra un mayor número de pasajeros que desembarcar y embarcar; y, por lo tanto, un mayor tiempo de permanencia.
146. Así, este servicio pertenecería a un mercado secundario, toda vez que es demandado luego de haber efectuado una decisión de consumo anterior; en este caso, demandar el servicio de aterrizaje y despegue para arribar al aeropuerto. Por tanto, en caso de que una nave necesite permanecer en la plataforma de algún aeropuerto o aeródromo por un tiempo mayor a los 90 minutos incluidos en el servicio de aterrizaje y despegue, no existe alternativa que reemplace el servicio de estacionamiento.
147. Por su parte, el **servicio de puentes de embarque o mangas** provee de puentes o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.
148. En ese sentido, la demanda por el servicio de puentes de embarque, al igual que la demanda por el servicio de estacionamiento, es una demanda secundaria que se materializa luego de haber decidido aterrizar en el aeropuerto.
149. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que no todas las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros se realizan a través de puentes de abordaje, debido a la existencia de ciertas restricciones operativas. Una de las más importantes está referida a la envergadura de las aeronaves; pues a mayor envergadura, requieren de mayor variedad de servicios y por tanto hacen un uso más intensivo de la infraestructura aeroportuaria. Al respecto, en el siguiente gráfico se muestra la participación según Peso Máximo de Despegue (PMD) de las aeronaves movilizadas en el aeropuerto de Cusco, el cual es el único en el cual CORPAC presta el servicio de mangas.

⁵⁹De acuerdo con el MCR, este servicio comprende también al estacionamiento en los hangares donde pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves.

Gráfico 13: Distribución de las operaciones en el aeropuerto de Cusco según PMD de la nave, 2017 - 2019



*Fuente: Formatos de Declaración Estadística - CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.*

150. Como puede observarse, el 68% de las aeronaves movilizadas a través del aeropuerto de Cusco durante el 2017 – 2019, fueron aeronaves de gran envergadura (más de 70 TM hasta 105 TM de PMD). En efecto, según la información estadística declarada mensualmente por CORPAC a este Regulador, el modelo de aeronave más utilizada en dicho periodo fue el Airbus A320 (48%), cuya capacidad es de 185 pasajeros⁶⁰; seguida por el A319 (20%), el cual tiene una capacidad de 144 pasajeros⁶¹. Por tanto, aquellas líneas aéreas que operan en aeronaves modelo A319 o A320, demandarían el servicio de puentes de abordaje luego del aterrizaje.
151. Cabe indicar que, en el caso de las líneas aéreas que realizan la operación de embarque/desembarque de sus pasajeros a través de facilidades alternativas como escalinatas, lo hacen por disposición del operador del aeropuerto; por lo que éstas no tienen discrecionalidad en la decisión de uso o no del servicio de puentes de embarque. En consecuencia, ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de la tarifa por el servicio de puentes de abordaje, las líneas aéreas no podrían acceder a un servicio alternativo.
152. Ahora bien, teniendo en consideración que tanto la demanda por el servicio de estacionamiento como la demanda por el servicio de puentes de embarque son demandas secundarias, es preciso indicar que el enfoque generalmente aceptado para la definición del mercado de servicios secundarios es definir un mercado común que incluya a ambos servicios (el primario y el(los) secundario(s))⁶².
153. En virtud de lo expuesto, los mercados de servicio relevantes estarán conformados por:
 - i) El paquete de servicios al pasajero (uso de aeropuerto); y,

⁶⁰ Según la Ficha Técnica de la flota Latam. Ver https://www.latam.com/vamos/es_uy/articulos/lista-latam/a320-de-latam-curiosidades/

⁶¹ Según la Ficha Técnica de la flota Latam. Ver https://www.latam.com/vamos/es_es/articulos/lista-latam/particularidades-del-a319-latam/

⁶² Ver, por ejemplo, Competition Commission (2009). BAA Airports market investigation; Polk, A y Bilotkach, V (2013). The assesment of market power of hub airports. Transport Policy. Vol 29, 29-37; CAA (2014). APPENDIX D: Evidence and analysis on market definition OF CAP 1134 (Market power determination in relation to Gatwick Airport – statement of reasons.

- ii) El paquete de servicios a la nave (aterrizaje y despegue, estacionamiento, y puentes de embarque, según corresponda).

a.2) Análisis del mercado geográfico

- 154. Una vez que tenemos definidos los mercados de servicio, el siguiente paso consiste en identificar la ubicación geográfica de las fuentes alternativas de aprovisionamiento de cada uno de dichos servicios, las cuales deben constituir alternativas viables para un número significativo de usuarios del servicio. Esta definición cobra especial relevancia toda vez que, en la industria aeroportuaria, la ubicación geográfica puede conferir un cierto poder de mercado⁶³. (Pavlyuk, 2012)⁶⁴
- 155. De acuerdo con IATA (2013)⁶⁵, el área de influencia de un aeropuerto es el área o población desde la cual se espera que el aeropuerto genere la mayor parte de su tráfico. Al respecto, en la medida que las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento de los servicios bajo análisis se encuentran en las ciudades donde se ubica cada aeropuerto y aeródromo comprendido en la solicitud de revisión tarifaria de CORPAC, es posible afirmar que el ámbito geográfico del mercado de servicio relevante se encuentra determinado por cada localidad.
- 156. En la siguiente ilustración puede observarse los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC⁶⁶, dentro de toda la red aeroportuaria nacional.

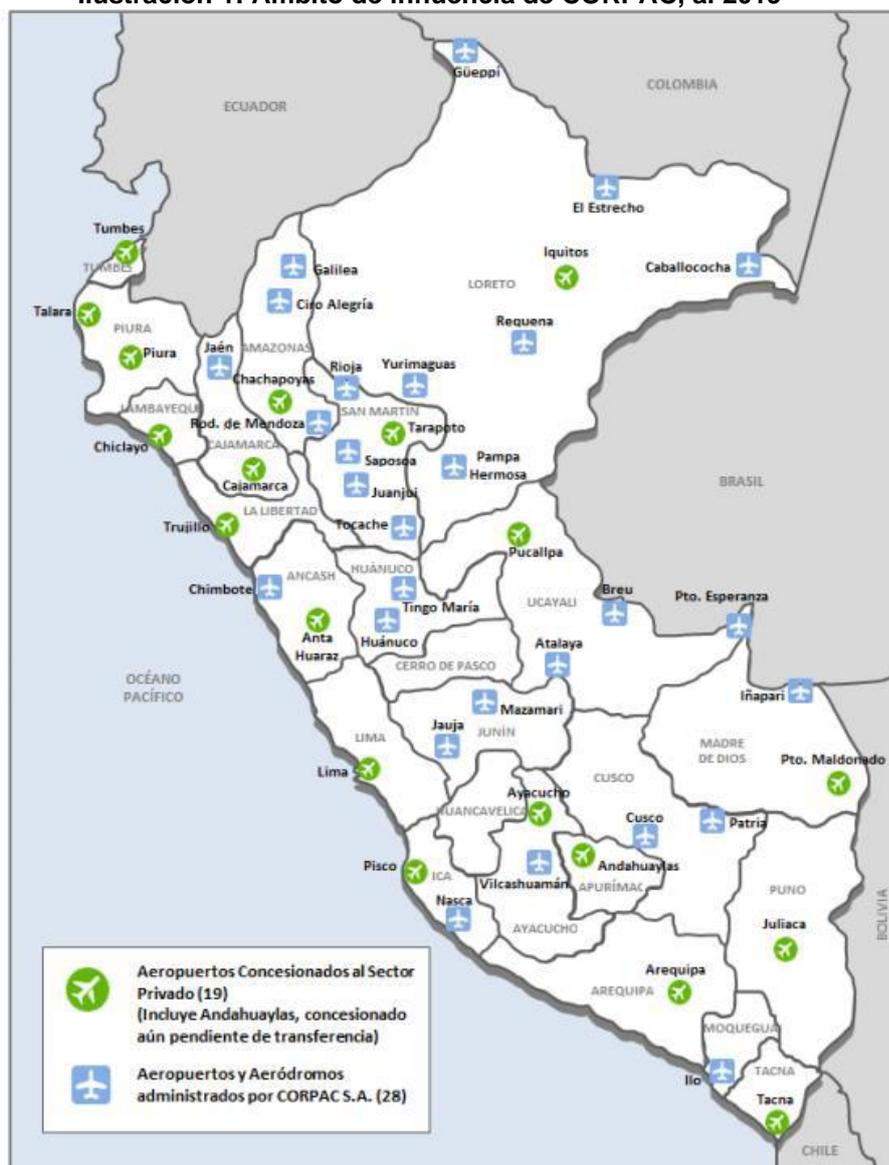
⁶³ En la literatura económica, se denomina poder de mercado a la capacidad de una empresa de incrementar y mantener el precio de sus productos o servicios por encima del nivel que existiría en un mercado en condiciones de competencia, con la finalidad de maximizar sus beneficios.

⁶⁴ Pavlyuc, D (2012). Airport benchmarking and spatial competition: a critical review. *Transport and Telecommunication*, 13(2), 123–137.

⁶⁵ International Air Transport Association – IATA (2013). *IATA Economics briefing N° 11 Airport Competition*

⁶⁶ En virtud de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento, mediante R.D. N° 156- 2000-MTC/15.16, R.D. N° 021- 2001-MTC/15.16, R.D. N° 119-2006-MTC/12 y R.D. N° 235- 2013-MTC/12, se delegó a CORPAC S.A. al 2019, los aeropuertos y aeródromos que se encuentran bajo la administración de CORPAC ascienden a 28 a nivel nacional.

Ilustración 1: Ámbito de influencia de CORPAC, al 2019



Fuente: Memoria Anual de CORPAC 2019.

157. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, su solicitud de revisión tarifaria comprende a los servicios aeroportuarios prestados en dieciocho (18) de los veintiocho (28) aeródromos bajo su administración, los cuales se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 10: Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, materia de la solicitud de revisión tarifaria

	Aeropuerto/Aeródromo	Código IATA	Localidad	Región
1	Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete	CUZ	Cusco	Cusco
2	Aeródromo María Reiche Neuman	NZC	Vista Alegre	Ica
3	Aeropuerto de Jaén	JAE	Jaén	Cajamarca
4	Aeropuerto de Francisco Carlé	JAU	Jauja	Junín
5	Aeródromo Manuel Prado	MZA	Mazamari	Junín
6	Aeropuerto de Andahuaylas	ANS	Apurímac	Apurímac
7	Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo	AYX	Atalaya	Ucayali
8	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini	HUU	Huánuco	Huánuco
9	Aeropuerto de Tingo María	TGI	Tingo María	Huánuco

	Aeropuerto/Aeródromo	Código IATA	Localidad	Región
10	Aeropuerto de Juanjuí	JJI	Juanjuí	San Martín
11	Aeropuerto Juan Simons Vela	RIJ	Rioja	San Martín
12	Aeródromo de Tocache	TCG	Tocache	San Martín
13	Aeródromo de Saposoa	-	Saposoa	San Martín
14	Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza	-	Mendoza	Amazonas
15	Aeropuerto de Yurimaguas	YMS	Yurimaguas	Loreto
16	Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Montreuil Morales	CHM	Chimbote	Áncash
17	Aeropuerto de Ilo	ILQ	Ilo	Moquegua

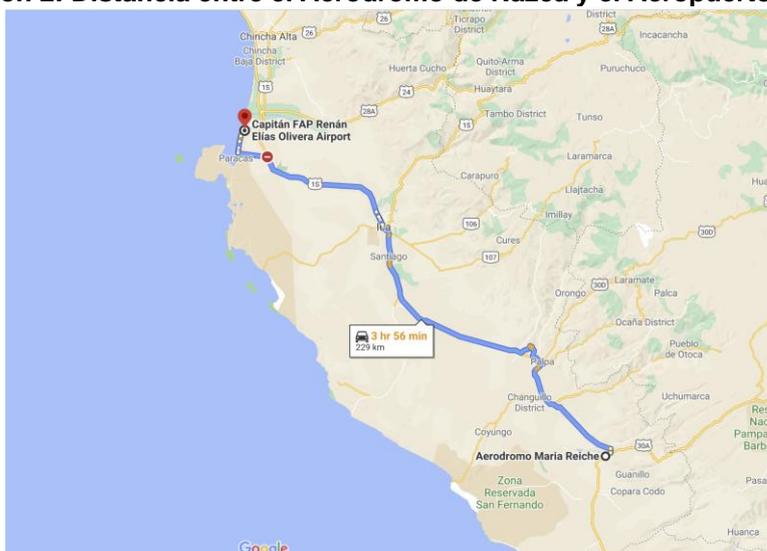
Fuente: IATA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

a.2.1) Paquete de servicios al pasajero (uso de aeropuerto)

158. Los pasajeros que hacen uso del **Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete, (Cusco)** tanto para realizar un vuelo doméstico como uno internacional, se encuentran ubicados en la región Cusco. Al respecto, si bien en dicha región se ubica también el aeródromo de Patria, este aeródromo es de tipo local y no posee terminal de pasajeros, por lo que al no ser comparable con la infraestructura del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete, no representa una fuente alternativa viable para los pasajeros.
159. Asimismo, el aeropuerto más cercano es el Aeropuerto de Andahuaylas, administrado por Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP), en el departamento de Apurímac, el cual está a unos 230 km de distancia .
160. Sobre el particular, cabe indicar que, el numeral 10.1.4 de la Cláusula Décima del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia establece lo siguiente:
- “10.1.4 El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial dentro de un **radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor de cada Aeropuerto**, siempre y cuando el número de operaciones semestrales en el Aeropuerto no haya superado el 50% de la capacidad operativa de su pista de aterrizaje. Será potestad del OSITRÁN determinar a quién corresponderá llevar a cabo la medición para estos propósitos.”*
- [El énfasis y subrayado es nuestro.]
161. Dicho radio de referencia de 150 km indicaría que esa es la zona de influencia del Aeropuerto de Andahuaylas; encontrándose el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete fuera de ese rango. En tal sentido, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Cusco.
162. En cuanto al **Aeródromo María Reiche Neuman (Nazca)**, este se ubica en la región Ica, donde se tiene como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Pisco administrado por AdP. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreos es de 229 km, siendo que la ciudad de Ica se ubica entre ambos recintos; tal como se observa en la siguiente ilustración.

Ilustración 2: Distancia entre el Aeródromo de Nazca y el Aeropuerto de Pisco

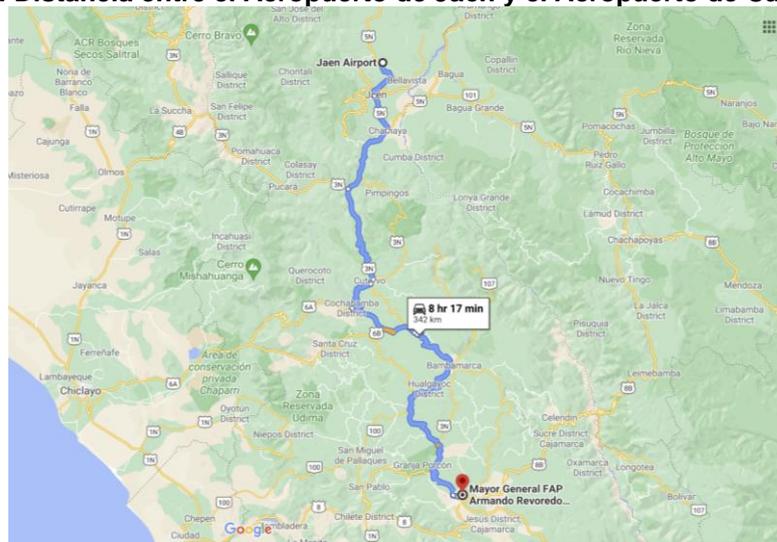


Fuente y elaboración: Google Maps.

163. Así, considerando que el radio de referencia de 150 km es la zona de influencia del Aeropuerto de Pisco en virtud del Contrato de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia; el aeródromo de Nazca se encuentra fuera de ese rango.
164. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que el Aeródromo de Nazca movilizó a 561 331 pasajeros (entrada y salida) durante el periodo 2017 - 2019, cuyo principal destino fue la misma ciudad de Nazca (95%), mientras que, el Aeropuerto de Pisco movilizó a 187 167 pasajeros cuyo principal destino fue la misma ciudad de Pisco (84%), seguido de Las Dunas de Ica (8%)⁶⁷. Así, acorde con lo señalado previamente, se advierte que los pasajeros demandan el servicio de TUUA en el Aeródromo de Nazca para sobrevolar las Líneas de Nazca.
165. En ese contexto, es importante mencionar que, las Líneas de Nazca se encuentran a solo quince minutos vía terrestre del Aeródromo de Nazca, mientras que desde el Aeropuerto de Pisco son tres horas aproximadamente. Así, ante un cambio pequeño pero significativo y no transitorio de la TUUA aplicable en el Aeródromo de Nazca, si los usuarios optaran por acudir al Aeropuerto de Pisco, tendrían que considerar el costo de oportunidad que le genera movilizarse a un aeropuerto que se encuentra mucho más lejos de su punto de destino, más aún si el costo de la TUUA en el Aeropuerto de Pisco (USD 4,65) es mayor que la tarifa que pretendería cobrar CORPAC (entre USD 2,92 y USD 3,62). Siendo así, para un número significativo de usuarios, el Aeropuerto de Pisco no resultaría una fuente alternativa viable de aprovisionamiento; por lo que el mercado geográfico se limita al Aeródromo de Nazca.
166. Con relación al **Aeropuerto de Jaén**, este se ubica en la localidad de Jaén, región Cajamarca, donde se tiene como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Cajamarca, administrado también por AdP. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreos es de 342 km, tal como se muestra en la siguiente ilustración.

⁶⁷ Cabe destacar que, suelen asignarse códigos de origen y destino provisionales a las localidades remotas o poblados alejados que no cuentan con código OACI oficial.

Ilustración 3: Distancia entre el Aeropuerto de Jaén y el Aeropuerto de Cajamarca



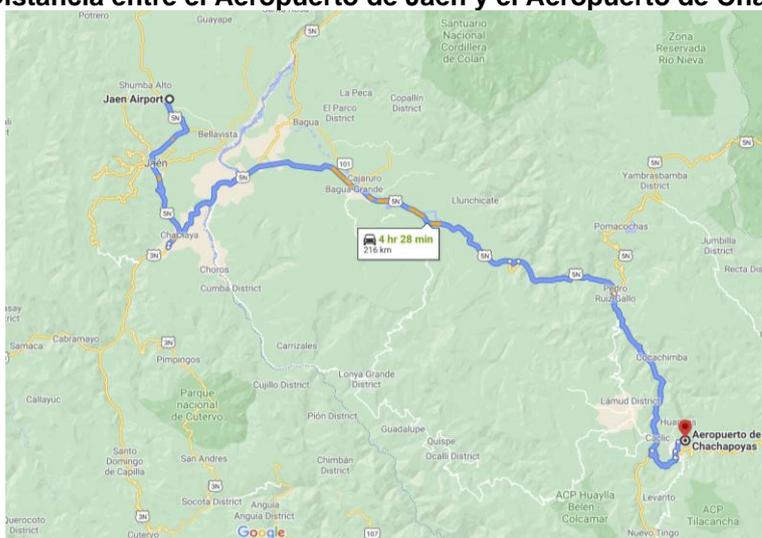
Fuente y elaboración: Google Maps.

167. En ese contexto, de acuerdo con la información estadística declarada mensualmente por AdP, el principal destino de los pasajeros del Aeropuerto de Cajamarca es Lima, al igual que los pasajeros del Aeropuerto de Jaén. No obstante, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos terminales es de: ocho horas aproximadamente, en ruta directa por taxi o carro particular y en autobús: trece horas aproximadamente con escala en Chachapoyas y ocho horas, aproximadamente, con escala en Chiclayo; ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de las tarifas, los pasajeros tendrían que considerar el tiempo y el costo de transporte terrestre adicional (alrededor de S/ 135 adicionales tomando la ruta de autobús más larga, vía Chachapoyas)⁶⁸ hasta el Aeropuerto de Cajamarca. Ello, sumado al costo de pasaje aéreo de Cajamarca a Lima (alrededor de S/ 215)⁶⁹, resulta S/ 350 que tendría que pagar el pasajero en total por dicho viaje, frente a los S/ 285, aproximadamente que pagaría el pasajero viajando directamente desde Jaén a Lima. En tal sentido, el Aeropuerto de Cajamarca no representa una fuente alternativa viable de aprovisionamiento para un número significativo de usuarios.
168. Cabe resaltar que, el Aeropuerto de Chachapoyas, administrado también por AdP y ubicado en el departamento de Amazonas, podría considerarse también como otra fuente alternativa al Aeropuerto de Jaén. La distancia entre ambos aeropuertos es de 216 km, lo que representa un tiempo de viaje de cuatro horas y media por vía terrestre, tal como se muestra en la siguiente ilustración.

⁶⁸ Precio referencial en temporada alta (26 de julio), por pasajero, obtenido de: <https://www.redbus.pe/> último acceso: 16.07.21

⁶⁹ Precio referencial en temporada alta (26 de julio), por pasajero obtenido de: <https://www.latamairlines.com/pe/es> último acceso: 16.07.21 al tipo de cambio de 3,9564 (https://www.sbs.gob.pe/app/pp/sistip_portal/paginas/publicacion/tipocambiopromedio.aspx)

Ilustración 4: Distancia entre el Aeropuerto de Jaén y el Aeropuerto de Chachapoyas



Fuente y elaboración: Google Maps.

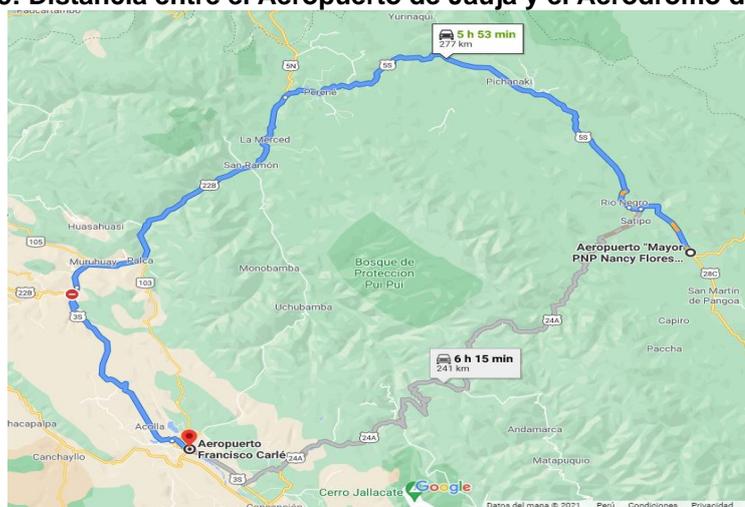
169. El principal destino de los pasajeros que hicieron uso del Aeropuerto de Chachapoyas durante el periodo 2017 – 2019, fue la ciudad de Tarapoto (77%), seguido de la ciudad de Lima (20%). Ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de la TUUA del Aeropuerto de Jaén, los pasajeros que desean viajar hacia Lima tendrían que considerar el tiempo y el costo de transporte terrestre adicional (alrededor de S/ 60 adicionales tomando la ruta de autobús)⁷⁰ hasta Chachapoyas. Ello, sumado al costo de pasaje aéreo de Chachapoyas a Lima (alrededor de S/ 550)⁷¹, resulta S/ 610 que tendría que pagar el pasajero en total por dicho viaje, frente a los S/ 285, aproximadamente que pagaría el pasajero viajando directamente desde Jaén a Lima. En tal sentido, el aeropuerto de Chachapoyas no representa una fuente alternativa viable de aprovisionamiento para un número significativo de usuarios.
170. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Jaén.
171. Por su parte, el **Aeropuerto de Francisco Carlé (JAU)** se ubica en la localidad de Jauja, región Junín, donde se encuentra también el **Aeródromo de Mazamari**. No obstante, acorde con lo señalado previamente, el primero atendió a 645 586 pasajeros durante el periodo 2017 – 2019, mientras que en el segundo se registró el movimiento de apenas 544 pasajeros en similar periodo, siendo que el 99% de sus operaciones fueron militares. Así, de acuerdo con CORPAC⁷², el Aeródromo de Mazamari no cuenta con Áreas de Terminal, Hall Principal, *Counters* o Zonas de embarques, por lo que no resulta comparable con el Aeropuerto de Jauja. Más aún, la distancia entre ambos es de 241 km., lo que significa un tiempo de viaje por vía terrestre de seis horas, aproximadamente, tal como se observa en la siguiente ilustración.

⁷⁰ Precio referencial en temporada alta al (26 de julio), por pasajero, obtenido de: <https://www.redbus.pe/> último acceso: 16.07.21

⁷¹ Precio referencial en temporada alta (26 de julio), por pasajero, obtenido de: <https://www.atsairlines.com/> último acceso: 16.07.21 al tipo de cambio de 3,9564 (https://www.sbs.gob.pe/app/pp/sistip_portal/paginas/publicacion/tipocambiopromedio.aspx)

⁷² http://www.corpac.gob.pe/Docs/Servicios_Aeroportuarios/caracteristicas_aeropuertos.pdf

Ilustración 5: Distancia entre el Aeropuerto de Jauja y el Aeródromo de Mazamari



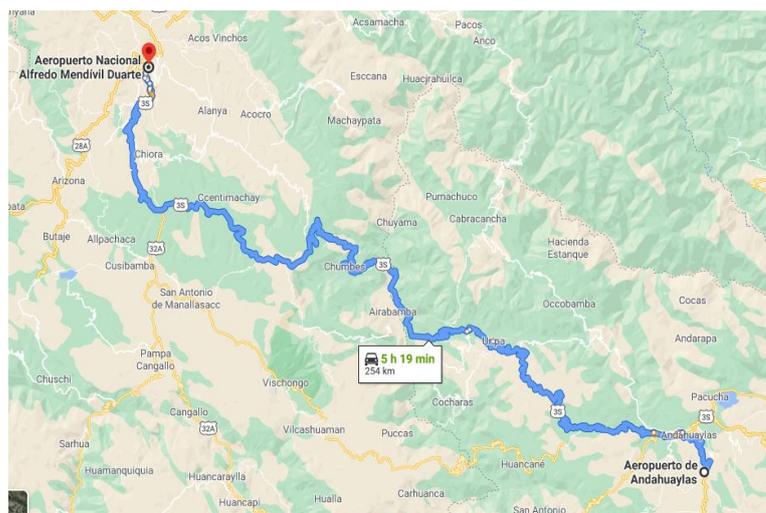
Fuente y elaboración: Google Maps.

172. Así, de acuerdo con la información estadística declarada mensualmente por CORPAC, el principal destino de los pasajeros del Aeropuerto de Jauja durante el periodo 2017 – 2019 fue Lima (99%) y del Aeródromo de Mazamari fue Atalaya (54%) en el mismo periodo.
173. Considerando lo anterior y la posición geográfica de ambos aeropuertos, ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de la TUUA del Aeropuerto de Jauja, si los pasajeros desean viajar hacia Lima, tendrían que considerar, alejarse hacia el Aeródromo de Mazamari y sumar las seis horas a su tiempo total de viaje, siendo que ambos poseen la misma TUUA. En ese sentido, el Aeródromo de Mazamari no representa una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Jauja.
174. Con respecto al **Aeropuerto de Andahuaylas**, ubicado en Apurímac, es preciso indicar que durante el periodo 2017 – 2019 este terminal aéreo prestó el servicio de TUUA a 8 188 pasajeros (de salida), de los cuales 8 155 embarcaron en vuelos comerciales a través de la líneas aéreas LC Perú (98,9%), ATSA (0,78%) y Vive Perú (0,34%) y 33 en vuelos militares de la Fuerza Aérea del Perú; siendo el principal destino la ciudad de Lima, con el 93% de participación⁷³.
175. Asimismo, existiría otra fuente alternativa de aprovisionamiento que es el Aeropuerto Coronel FAP Alfredo Mendivil de Ayacucho (AYP), administrado por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP), el cual se encuentra a 254 km de distancia y alrededor de cinco horas de viaje por vía terrestre en ruta directa de taxi o carro particular y nueve horas en ruta de autobús⁷⁴, tal como se observa en la siguiente ilustración.

Ilustración 6: Distancia entre los Aeropuertos de Andahuaylas y de Ayacucho

⁷³ Cabe señalar que, al 2021 según lo advertido en las páginas web de dichas aerolíneas, ninguna de ellas ofrece vuelos para la ruta Lima – Andahuaylas – Lima. Por ejemplo, ATSA señala que dicha ruta ha sido “suspendida” temporalmente pero esta tiene un costo de USD 196 y el tramo tiene una duración de una (01) hora con cuarenta y cinco (45) minutos.

⁷⁴ Tiempo referencial en temporada alta (26 de julio), obtenido de las horas de salida y de llega en: <https://sales.loschankasgroup.pe/destinos.aspx#> último acceso: 16.07.21.



Fuente y elaboración: Google Maps.

176. En ese contexto, el principal destino de los 380 702 pasajeros (de salida) movilizados en el Aeropuerto de Ayacucho durante el periodo 2017 – 2019, fue también la ciudad de Lima con el 98% de participación.
177. Así, en caso los pasajeros quisieran viajar desde Andahuaylas a Ayacucho por vía terrestre, si bien el precio en autobús es de S/ 40⁷⁵, deberían considerar en su costo de oportunidad a las nueve horas que demoraría movilizarse de un punto a otro, frente al tiempo de vuelo de Andahuaylas a Lima de una hora con cuarenta y cinco minutos.
178. Considerando lo anterior, dado que la TUUA al año 2021 en el Aeropuerto de Andahuaylas es USD 2,92 y en el de Ayacucho es USD 4,07; ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de la TUUA aplicable en el primero, el segundo no representaría una alternativa viable para un número significativo de usuarios. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Andahuaylas.⁷⁶
179. Con relación al **Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (Atalaya)**, este se ubica en la localidad de Atalaya, en la región Ucayali donde se encuentran también el Aeródromo de Breu, el Aeródromo de Puerto Esperanza y el Aeropuerto de Pucallpa. No obstante, el principal destino de los pasajeros del Aeródromo de Atalaya durante el periodo 2017 – 2019 fue Pucallpa (80% del total de pasajeros), existiendo una distancia de 653 km entre ambos aeropuertos. Por el contrario, el Aeropuerto de Pucallpa tuvo como principal destino la ciudad de Lima con el 34% de participación en dicho periodo.
180. En tal sentido, el Aeropuerto de Pucallpa no podría ser una fuente alternativa viable de aprovisionamiento pues dicha ciudad es precisamente el principal destino de los pasajeros que vuelan desde el Aeródromo de Atalaya, por lo que no se considera dentro del mismo mercado. Asimismo, es importante resaltar que, el tiempo de viaje desde un terminal aéreo al otro por vía terrestre es de 14 horas aproximadamente, en ruta directa por taxi o carro particular.
181. De otro lado, considerando que los Aeródromos de Breu y Puerto Esperanza son de alcance regional y local, respectivamente y no cuentan con Terminal de pasajeros, durante el periodo 2017 – 2019, CORPAC no se ha registrado movimiento regular de pasajeros en los

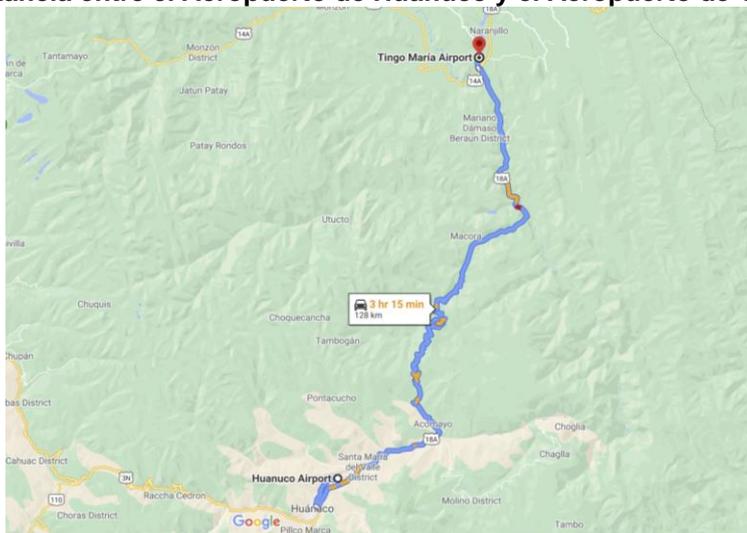
⁷⁵ Precio referencial en temporada alta (26 de julio), obtenido de: <https://sales.loschankasgroup.pe/destinos.aspx#> último acceso: 16.07.21.

⁷⁶ Resulta importante mencionar que, de acuerdo con el numeral 5.8 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, se tiene previsto incluir al Aeropuerto de Andahuaylas en la Concesión a cargo de AAP para lo cual, el plazo de entrega de dicho aeropuerto es de dos años contados desde la fecha en que CORPAC haya transferido dicho aeropuerto al Concedente debidamente saneado. Al año 2021 aún se encuentra pendiente la transferencia por una problemática de terrenos.

mencionados aeródromos, según su Memoria Anual al 2019. Sin perjuicio de ello, en caso dichos aeródromos fueran sustitutos, no existen actualmente carreteras asfaltadas que permitan la movilización de los pasajeros hacia dichos puntos, siendo que estos se encuentran en ciudades fronterizas con Brasil. De hecho, el programa de vuelos subsidiados del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) ofrece paquetes de vuelos que conectan a comunidades de la Amazonía con las ciudades de mayor movimiento comercial del oriente, destacándose que, el segundo paquete de vuelos subsidiados ofrece vuelos de Breu, Sepahua y Puerto Esperanza hacia Pucallpa. Por ello, es posible concluir que cada uno de estos aeródromos constituyen un mercado geográfico propio.

182. En consecuencia, ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de las tarifas en el Aeródromo de Atalaya, los pasajeros no tienen otra alternativa que utilizar dicho aeropuerto. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeródromo de Atalaya.
183. En lo que respecta al **Aeródromo Alférez FAP David Figueroa Fernandini (Huánuco)**, este se ubica en la ciudad de Huánuco, y es el terminal aéreo más importante de la región Huánuco, donde se encuentra también el Aeropuerto de Tingo María. Este último es un aeropuerto regional ubicado en la ciudad de Tingo María a una distancia de 127 km del Aeródromo Alférez FAP David Figueroa Fernandini.

Ilustración 7: Distancia entre el Aeropuerto de Huánuco y el Aeropuerto de Tingo María



Fuente y elaboración: Google Maps.

184. Ambos terminales aéreos son administrados por CORPAC y atienden principalmente vuelos comerciales. Así, de acuerdo con la información estadística declarada mensualmente por CORPAC, el principal destino de los pasajeros de salida desde los Aeropuertos de Huánuco y Tingo María (136 344 y 30 711 pasajeros de salida, respectivamente) durante el periodo 2017 – 2019 fue Lima (99% y 93%, respectivamente).
185. Cabe indicar que ambos aeropuertos se encuentran comprendidos en el Grupo V, por lo que presentan las mismas tarifas TUUA al pasajero (USD 2,92 más IGV). En ese sentido, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (03) horas aproximadamente, solo en ruta directa con taxi o carro particular, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5 y 10%) y no transitorio de la TUUA en el Aeropuerto de Huánuco, el Aeropuerto de Tingo María no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido al costo de transporte que tendría que asumir el pasajero, adicionalmente (alrededor de USD 45 en taxi y USD 12 en carro particular)⁷⁷. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Huánuco.

⁷⁷ Precio referencial obtenido de: <https://www.rome2rio.com/es/> último acceso: 16.07.21.

186. Con relación a los **aeropuertos de Juanjuí y Juan Simons Vela (Rioja) y los aeródromos de Tocache y Saposoa**, todos ellos se ubican en el departamento de San Martín, por lo que cada aeródromo se convertiría en una opción para los usuarios de la zona de influencia en el departamento de San Martín. Adicionalmente, el Aeropuerto de Tarapoto, administrado por AdP, también se encuentra en dicho departamento por lo que podría convertirse en otra alternativa.
187. Sobre el particular, durante el periodo 2017 – 2019, el Aeródromo de Saposoa no registró movimiento de pasajeros, pues según la información estadística remitida por CORPAC, los principales vuelos de dicho aeródromo fueron vuelos de instrucción y militares (93%⁷⁸), lo que no se configuraría como una alternativa factible para los pasajeros del Aeródromo de Tocache y Aeropuerto de Rioja⁷⁹, más aún si no se registran destinos preferidos en dicho periodo.

Tabla 11: Tráfico de pasajeros, 2017 – 2019

Tráfico	Aeródromo de Saposoa	Aeródromo de Tocache	Aeropuerto de Juanjuí	Aeropuerto de Rioja
Tráfico de pasajeros	0	2 146	17	6 640

Fuente: Formatos de Declaración Estadística – CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

188. Respecto del Aeródromo de Tocache, cabe señalar que, durante el 2017 – 2019 el 97% de los pasajeros fueron movilizados mediante operaciones comerciales de la FAP hacia la ciudad de Tarapoto. En el caso del Aeropuerto de Rioja, el principal destino fue la ciudad de Lima (68%).
189. Asimismo, en el Aeródromo de Juanjuí los principales vuelos fueron vuelos de instrucción y militares (84%), siendo que, de los 17 pasajeros movilizados en dicho periodo, 9 pasajeros de salida tuvieron como principal destino la ciudad de Lima.
190. Por otra parte, siendo el Aeropuerto de Tarapoto, otra posible alternativa para los usuarios, el principal punto de destino desde dicho aeropuerto fue Lima (93%) con 1 197 087 pasajeros movilizados en vuelos de salida durante el periodo 2017 – 2019.
191. En ese contexto, es importante mencionar que la distancia entre los Aeropuertos de Tarapoto y de Rioja es de 140 km, lo cual está dentro del radio de referencia de 150 km. No obstante, considerando que por vía terrestre el tiempo de transporte entre ambos aeropuertos es de tres horas aproximadamente, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5 y 10%) y no transitorio de la TUUA en el Aeropuerto de Rioja, el Aeropuerto de Tarapoto no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido al costo de transporte terrestre que tendría que asumir el pasajero, (alrededor de S/ 80)⁸⁰ adicional al costo de pasaje aéreo desde Tarapoto a Lima (S/ 305, aproximadamente), así como una mayor duración del viaje. Adicionalmente, el valor de la TUUA al 2021 en el aeropuerto de Tarapoto es mayor (USD 5,94) en comparación con la TUUA del aeropuerto de Rioja (USD 2,92).
192. Continuando con el análisis, la distancia entre los Aeropuertos de Tarapoto y Juanjuí es de 134 km, lo cual está dentro del radio de referencia de 150 km. No obstante, considerando que por vía terrestre el tiempo de viaje entre ambos aeropuertos es de cuatro horas

⁷⁸ Cabe señalar que, de acuerdo con la información estadística, Saposoa registró operaciones de vuelos comerciales (sin pasajeros) en el 2018, mediante la aerolínea Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L., pero la información da cuenta que dichas operaciones tuvieron como origen y destino el Aeropuerto de Yurimaguas, ingresando al aeródromo de Saposoa desde las 22:15 pm y saliendo a las 14: 03 pm del día siguiente, por lo cual podría ello tratarse de un aterrizaje de emergencia y no de un aterrizaje de vuelo regular. Asimismo, Juanjuí ha registrado como operaciones de vuelos comerciales (sin pasajeros) durante el 2017 - 2019 a las operaciones realizadas por Century Flight Academy (Escuela de Aviación/Instrucción) y Palmas del Espino, empresa agroindustrial, ello explicaría el porcentaje de 93% respecto del total.

⁷⁹ Cabe resaltar incluso que, la distancia entre el Aeropuerto de Rioja y el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza es de 316 km, por lo que no podría considerarse como una alternativa razonable.

⁸⁰ Precio referencial en temporada alta al (26 de julio), por pasajero, obtenido de: <https://www.redbus.pe/> último acceso: 16.07.21

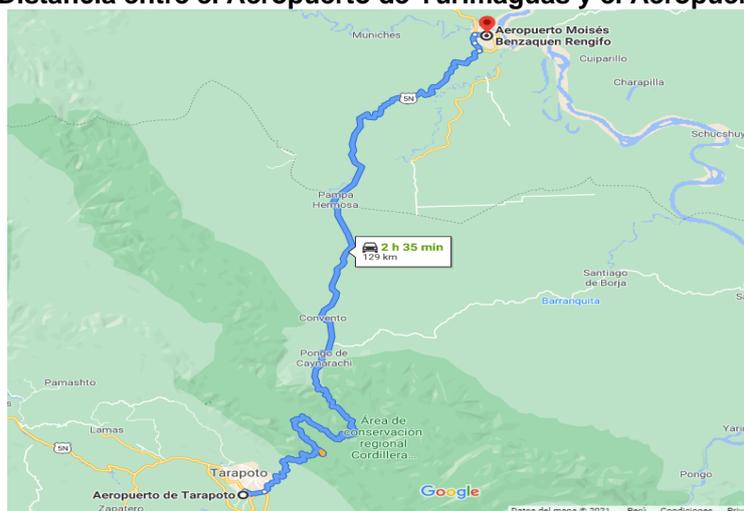
aproximadamente, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5 y 10%) y no transitorio de la TUUA en el Aeropuerto de Juanjuí, el Aeropuerto de Tarapoto no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el pasajero tendría que considerar alejarse hacia Tarapoto y sumar cuatro horas de viaje a su tiempo total estimado. Adicionalmente, el valor de la TUUA al 2021 en el Aeropuerto de Tarapoto es mayor (USD 5,94) en comparación con la TUUA del Aeropuerto de Rioja (USD 2,92)

193. Respecto del aeropuerto de Tocache, este se encuentra movilizandopasajeros hacia la ciudad principal del departamento de San Martín, de la misma forma que sucedía con la ruta Atalaya-Pucallpa, en el departamento de Ucayali, pues los pasajeros necesitan movilizarse a la ciudad comercial más importante de su departamento, al ser centros poblados alejados. En ese sentido, ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de las tarifas en el Aeropuerto de Tocache, los pasajeros tendrían que considerar el tiempo de movilizarse por vía terrestre desde dicha ciudad hasta Tarapoto (alrededor de 305 km y seis horas de viaje en taxi o carro particular y ocho horas en autobús), lo cual no resulta razonable para dichos usuarios. Asimismo, tendrían que considerar viajar a cada aeródromo y aeropuerto cerca para movilizarse hacia Tarapoto en lugar de volar directamente hacia dicha ciudad, lo que no resultaría razonable.
194. En virtud de lo expuesto, cada mercado geográfico de los servicios al pasajero se limita a cada uno de los aeródromos de Saposoa y Tocache y cada uno de los aeropuertos de Rioja y Juanjuí.
195. Los usuarios de la zona de influencia del **Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza** tendrían otras opciones como el Aeropuerto de Chachapoyas administrado por AdP, así como los Aeródromos de Galilea y Ciro Alegría, administrados por CORPAC, todos ellos ubicados en el departamento de Amazonas.
196. En ese contexto, la distancia entre los Aeropuertos de Chachapoyas y Rodríguez de Mendoza es de 88 km, aproximadamente, lo cual está dentro del radio de referencia de 150 km. No obstante, de acuerdo con la información estadística remitida por AdP, el principal destino de los pasajeros desde el Aeropuerto de Chachapoyas durante el periodo 2017 – 2019 fue Tarapoto (77%), a diferencia de lo observado en el Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza, en donde el principal destino fue Lima (46%). En esa línea, considerando que los principales destinos -y por tanto rutas- son diferentes, ambos aeropuertos no constituyen sustitutos cercanos para los pasajeros. Así, ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de las tarifas en el Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza, los pasajeros no tienen otra alternativa que utilizar dicho aeropuerto⁸¹.
197. Por otra parte, según la Memoria Anual de CORPAC, los Aeródromos de Galilea y Ciro Alegría no han registrado movimiento de pasajeros durante el 2019. Además, la distancia entre el Aeródromo de Ciro Alegría y el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza es de 460 km aproximadamente, lo cual se encuentra fuera del rango de referencia de 150 km. Sin perjuicio de ello, en el supuesto de que los pasajeros quisieran viajar hacia Lima desde el Aeródromo de Ciro Alegría, tendrían que considerar, en caso fuera sustituto, que se alejarían más allá incluso del Aeropuerto de Chachapoyas y que no existen actualmente carreteras asfaltadas que permitan la movilización hacia dicho punto (zona de selva). Lo mismo se evidenciaría para el Aeródromo de Galilea que se ubica más al norte del Aeródromo de Ciro Alegría.
198. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios al pasajero provistos en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza se limita al mismo aeropuerto.
199. El **Aeropuerto de Yurimaguas** se encuentra ubicado en el departamento de Loreto y los principales destinos de sus 27 837 pasajeros de salida durante el periodo 2017 – 2019 fueron las ciudades de Barranca (67%) y Bellavista (21%), ubicadas también en el mencionado departamento.

⁸¹ Cabe señalar que, al 2019 el tráfico de pasajeros ascendió a 14 pasajeros movilizandos.

200. Los Aeródromos de Pampa Hermosa, Requena, El Estrecho, Geppí y Caballococha y el Aeropuerto de Iquitos (administrado por AdP) también se encuentran ubicados en Loreto. No obstante, todos estos aeródromos se encuentran a más de 500 km de distancia en zonas remotas de la selva y solo se puede acceder a ellos vía fluvial, por tanto, no podrían considerarse como sustitutos cercanos del Aeropuerto de Yurimaguas.
201. El Aeropuerto de Tarapoto podría configurarse como una alternativa viable para los pasajeros, pues se encuentra a 129 km del Aeropuerto de Yurimaguas (ver ilustración 8). Cabe mencionar que los principales destinos del 1 284 948 de pasajeros de salida entre 2017 y 2019 desde el Aeropuerto de Tarapoto fueron Lima (93%) e Iquitos (4%).

Ilustración 8: Distancia entre el Aeropuerto de Yurimaguas y el Aeropuerto de Tarapoto

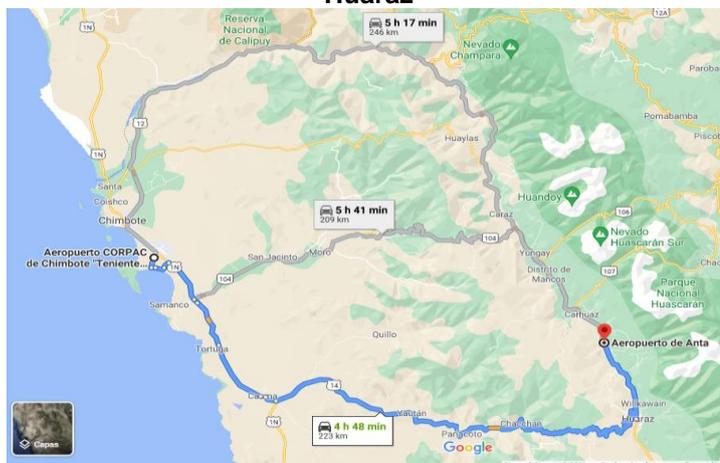


Fuente y elaboración: Google Maps.

202. Considerando que los principales destinos -y por tanto rutas- de ambos aeropuertos son totalmente opuestos, el Aeropuerto de Tarapoto no constituye un sustituto cercano para los pasajeros del Aeropuerto de Yurimaguas, más aún si los pasajeros tuvieran que considerar alejarse hacia el Aeropuerto de Tarapoto para llegar a su destino (ciudades de Loreto, ubicadas al norte de Yurimaguas).
203. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a los pasajeros en el Aeropuerto de Yurimaguas se limita al mismo aeropuerto.
204. El **Aeropuerto Teniente FAP Jaime Andrés de Montreuil Morales de (Chimbote)** registró 2 705 pasajeros de salida entre 2017 y 2019, destacándose que desde el 2018 no se ha registrado movimiento de pasajeros en este aeropuerto.
205. El principal destino registrado desde dicho aeropuerto fue la ciudad de Lima con un 62% de participación, seguido de la ciudad de Trujillo con un 11% de participación. No obstante, los usuarios que movilizaron a dichos pasajeros no fueron aerolíneas comerciales en vuelos regulares sino principalmente el Instituto Nacional Penitenciario – INP (1 372), Fuerza Aérea del Perú – FAP (620), Ejército Peruano – EP (654), Policía Nacional del Perú – PNP (264), entre otros (95). En este punto, es importante mencionar que, actualmente, no existen vuelos directos que conecten Chimbote con Lima, por ejemplo, ni tampoco Chimbote con Trujillo.⁸²
206. Una posible opción al Aeropuerto de Chimbote es el Aeropuerto de Anta – Huaraz, administrado por AdP, ubicado en el departamento de Ancash. No obstante, la distancia entre los Aeropuertos de Chimbote y Anta – Huaraz es de 228 km aproximadamente (ver ilustración 9), lo que se encuentra fuera del radio de referencia de 150 km.

⁸² Información obtenida de: <https://www.despegar.com.pe/vuelos/CHM/LIM?from=SB&di=1-0&searchType=ONEWAY&reSearch=true> y <https://www.rome2rio.com/es/map/Chimbote/Lima#/Bus-to-Trujillo-fly>

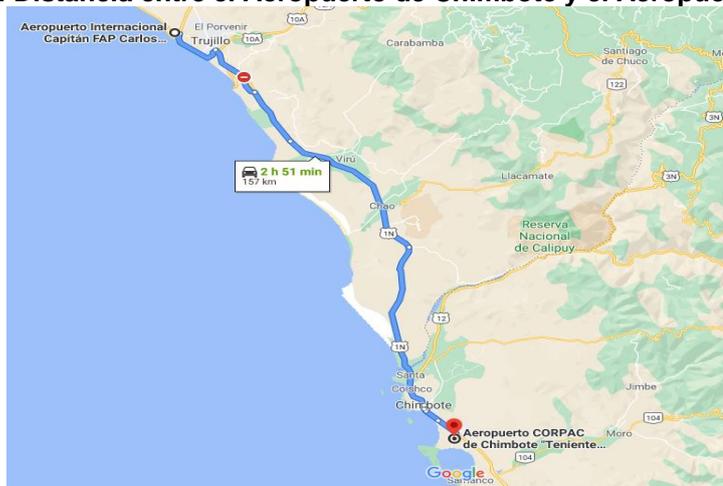
Ilustración 9: Distancia entre el Aeropuerto de Chimbote y el Aeropuerto de Anta-Huaraz



Fuente y elaboración: Google Maps.

207. Por otro lado, el Aeropuerto Internacional Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos de Trujillo, administrado por AdP, se configuraría como una alternativa al Aeropuerto de Chimbote pues la distancia entre ambos es de 157 km por vía terrestre, tal como se muestra en la siguiente ilustración.

Ilustración 10: Distancia entre el Aeropuerto de Chimbote y el Aeropuerto de Trujillo



Fuente y elaboración: Google Maps.

208. Cabe señalar que, el Aeropuerto de Trujillo registró 962 823 pasajeros de salida durante el periodo 2017 – 2019, respectivamente; siendo el principal destino la ciudad de Lima (94%). A diferencia del Aeropuerto de Chimbote, estos pasajeros sí fueron movilizados por aerolíneas comerciales como Latam (64%), Trans American Airlines (11%), Avianca (6%), entre otros (18%).
209. En ese contexto, siendo que los usuarios del área de influencia del Aeropuerto de Chimbote (en el último año en el que se registró pasajeros), tuvieron la alternativa de movilizarse a través del Aeropuerto de Trujillo, estos no lo hicieron, por lo que el mercado geográfico de los servicios al pasajero, en caso existieran vuelos directos comerciales, se limita al Aeropuerto de Chimbote.
210. Los usuarios de la zona de influencia del **Aeropuerto de Ilo** no tienen otra opción dentro del departamento de Moquegua en donde se encuentra ubicado, sino en el departamento de Tacna cuyo Aeropuerto Internacional Carlos Ciriani se encuentra a 149 km de distancia.

211. Así, durante el periodo 2017 – 2019 se movilizaron 18 108 pasajeros de salida en el Aeropuerto de Ilo, cuyo principal punto de destino fue la ciudad de Lima con el 78% de participación.
212. Por su parte, durante el mismo periodo se movilizaron 675 230 pasajeros de salida en el Aeropuerto de Tacna, cuyo principal punto de destino fue la ciudad de Lima con el 84% de participación.
213. No obstante, siendo que el tiempo de viaje por autobús entre ambos aeropuertos es de dos horas y 15 minutos, aproximadamente, los pasajeros tendrían que considerar alejarse hacia Tacna y sumar más tiempo de viaje, así como gastar alrededor de S/ 100⁸³ adicionales al pasaje aéreo desde Tacna a Lima (S/ 295, aproximadamente)⁸⁴, cuando se podría volar directamente desde Ilo hacia a Lima, lo cual toma una hora y 36 minutos a S/ 300⁸⁵, por lo cual, el Aeropuerto de Tacna no podría considerarse como una alternativa viable para los pasajeros.
214. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a los pasajeros provistos en Aeropuerto de Ilo se limita al mismo aeropuerto.

a.2.2) Paquete de servicios a la nave (aterrizaje y despegue, estacionamiento, y uso de mangas, según corresponda)

215. Con relación al análisis del paquete de servicios a la nave, resulta importante mencionar que las líneas aéreas necesitan brindar sus servicios en aeropuertos y mercados donde puedan generar niveles sostenibles de tráfico e ingresos; por lo que tienen fuertes incentivos a optimizar sus rutas en términos de mayor rendimiento (IATA, 2013)⁸⁶. Así, por ejemplo, para que una aerolínea sustituya al Aeropuerto de Cusco, debe ser comercialmente viable hacerlo.
216. En el presente caso, el **Aeropuerto de Cusco**, al ser un aeropuerto internacional, tiene la capacidad de terminal y las instalaciones adecuadas para que las aerolíneas puedan operar servicios regulares de larga distancia.
217. En ese contexto, de acuerdo con la información estadística registrada por CORPAC, durante el periodo 2017 – 2019 el principal usuario de dicho aeropuerto fue la aerolínea Latam con un 47% de participación, seguido de las aerolíneas Peruvian Airlines y Avianca con el 12% y 11%, respectivamente; y, en línea con lo señalado en el análisis del mercado de servicios a los pasajeros respecto de los destinos registrados, la principal ruta nacional fue Cusco-Lima-Cusco y la principal ruta internacional fue Cusco-La Paz-Cusco.
218. Así, considerando que el Aeródromo de Patria, también administrado por CORPAC, se encuentra en el departamento de Cusco y podría ser una alternativa para las aerolíneas, es importante mencionar que este aeródromo es de tipo local y solo está autorizado para recibir como máximo avionetas de casi 6 TM (12 500 lbs)⁸⁷, por lo que no resulta comparable con la infraestructura del Aeropuerto de Cusco.

⁸³ Precio referencial en temporada alta al (26 de julio), por pasajero, obtenido de: <https://www.redbus.pe/> último acceso: 16.07.21.

⁸⁴ Precio referencial en temporada alta (26 de julio), por pasajero obtenido de: <https://www.latamairlines.com/pe/es> último acceso: 16.07.21 al tipo de cambio de 3,9564 (https://www.sbs.gob.pe/app/pp/sistip_portal/paginas/publicacion/tipocambiopromedio.aspx)

⁸⁵ Precio referencial en temporada alta (26 de julio), por pasajero obtenido de: <https://www.despegar.com.pe/> último acceso: 16.07.21 al tipo de cambio de 3,9564 (https://www.sbs.gob.pe/app/pp/sistip_portal/paginas/publicacion/tipocambiopromedio.aspx)

⁸⁶ International Air Transport Association – IATA (2013). IATA Economics briefing N° 11 Airport Competition

⁸⁷ Según Autorización de funcionamiento 161-2007-MTC/12, señalado por la DGAC. https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/empresas_certificadas/documentos/Aerodromos/cusco.htm última consulta 26.06.21

219. Además, es importante mencionar que, respecto del tráfico de carga, durante el periodo 2017 – 2019, a través del Aeropuerto de Cusco se movilizó 5 337 TN de carga, siendo que, el 83% de dicha carga fue movilizada por la aerolínea Latam en aeronaves modelo A319 y A320, las cuales arribaron/despegaron a su vez con pasajeros en vuelos regulares. Así, las operaciones desplegadas dada la envergadura de dichas aeronaves que transportan pasajeros y carga solo pueden ser llevadas a cabo a través de una infraestructura como la del Aeropuerto de Cusco.
220. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Cusco se limita al mismo aeropuerto.
221. Con respecto al **Aeródromo de Nazca**, durante el periodo 2017 – 2019 el 97% de operaciones realizadas fueron comerciales. En ese sentido, el usuario Aeronasca, durante dicho periodo, fue la principal aerolínea que registró operaciones en dicho aeródromo (20%), siendo su principal ruta Nazca-Nazca, pues, tal y como ha sido señalado, las operaciones turísticas realizadas fueron de sobrevuelo para observar las Líneas de Nazca.
222. Así, los vuelos mayormente se realizaron en avionetas modelo C207 y C208, las cuales cuentan con un PMD menor a 5 TM (su característica es ser una aeronave de corto y medio alcance con un bimotor de ala baja).
223. Con respecto al Aeropuerto de Pisco, durante el periodo 2017 – 2019 por el contrario, el 10% de operaciones realizadas fueron comerciales y el 90% de Instrucción y militares, siendo el principal usuario la Escuela Peruana de Aviación Civil (27%) seguido de la FAP (19%).
224. En ese sentido, considerando que los usuarios de dichos aeropuertos tienen focalizadas sus rutas (actividades turísticas en Nazca y vuelos de instrucción y militares en Pisco), estos no se considerarían como sustitutos uno del otro por la mayoría de los usuarios, por lo que el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeródromo de Nazca se limita al mismo aeródromo.
225. En cuanto a los usuarios de la zona de influencia del **Aeropuerto de Jaén**, estos tendrían otras opciones como el Aeropuerto de Chachapoyas, Cajamarca y el Aeropuerto de Piura, administrados por AdP.
226. En ese contexto, durante el periodo 2017 – 2019, el Aeropuerto de Jaén registró el 77% de operaciones comerciales, teniendo como principal usuario a la aerolínea Latam con el 58% de participación y el principal punto de destino, Lima.
227. Por otro lado, el Aeropuerto de Chachapoyas registró el 99% de operaciones comerciales, teniendo como principal usuario a la aerolínea Servicios Aéreos Tarapoto E.I.RL. con el 73% de participación, seguido de la aerolínea Aero Transporte con el 18% de participación para el principal punto de destino, Tarapoto. En este punto, cabe resaltar que este aeropuerto no constituiría un sustituto para los principales usuarios del Aeropuerto de Jaén, dado que se tiene un mercado cautivo en Chachapoyas.
228. Con respecto a los Aeropuertos de Cajamarca y de Piura, estos registraron el 98% y 82% de operaciones comerciales, respectivamente, teniendo como principal usuario, en ambos aeropuertos a la aerolínea Latam, para el principal punto de destino, Lima. Cabe destacar que al 2019 no se registraron salidas internacionales desde Cajamarca.
229. Así, considerando que dichos vuelos comerciales se realizan en aeronaves que trasladan pasajeros en vuelos regulares, como por ejemplo un A320 o A319 (Airbus), a continuación, se presentan las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento al 2021⁸⁸, de acuerdo con los rangos de PMD, que se cobra actualmente en aquellos aeropuertos.

⁸⁸ Teniendo en cuenta que, las tarifas de los servicios a la nave en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, son las mismas desde el año 2004 y que, las tarifas del año 2021, recogen los reajustes anuales a dicho paquete de

Tabla 12: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional en los Aeropuertos de Jaén, Cajamarca, Piura y Chachapoyas, 2021
(USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue				Estacionamiento				Total Servicios a la Nave			
	Jaén	Cajamarca	Piura	Chachapoyas	Jaén	Cajamarca	Piura	Chachapoyas	Jaén	Cajamarca	Piura	Chachapoyas
Hasta 10 TM	2,360	6,589	9,512	3,295	0,059	0,165	0,238	0,083	2,419	6,754	9,75	3,378
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	1,417	1,522	1,103	0,020	0,037	0,038	0,028	0,810	1,454	1,56	1,131
Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	1,482	1,586	1,153	0,021	0,038	0,040	0,030	0,847	1,520	1,626	1,183
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	1,548	1,648	1,202	0,022	0,040	0,041	0,030	0,883	1,588	1,689	1,232
Más de 105 TM	0,885	1,581	1,697	1,235	0,022	0,040	0,042	0,032	0,907	1,621	1,739	1,267

Fuente: Tarifarios 2021, CORPAC y AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

230. Como se puede observar, teniendo en cuenta que las aeronaves que trasladaron a los pasajeros nacionales en vuelos regulares desde y hacia los aeropuertos de Jaén y Cajamarca comprenden una envergadura de más de 70 TM hasta 105 TM, el paquete de servicio por dicho rango en el Aeropuerto de Jaén es menor que el del Aeropuerto de Cajamarca y el Aeropuerto de Piura en un 64% y 75%, respectivamente.
231. En virtud de lo anterior, si se produjera un incremento pequeño pero significativo y no transitorio en el precio de los servicios brindados en el Aeropuerto de Jaén, las aerolíneas no cuentan con otra alternativa comercialmente factible que les permita arribar/despegar a/de dicho aeropuerto considerando que tienen una demanda cautiva en este y que las tarifas son significativamente menores que en el Aeropuerto de Cajamarca, Piura y Chachapoyas, más aún si la aerolínea Latam cuenta con rutas focalizadas en cada uno de los aeropuertos en cuestión. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Jaén se limita al mismo aeropuerto.
232. Con respecto al **Aeropuerto de Jauja**, este se encuentra ubicado en el departamento de Junín, donde también se encuentra el **Aeródromo de Mazamari**. Sobre el particular, el 99% de las operaciones realizadas en Mazamari durante el periodo 2017 – 2019 fueron militares y de instrucción. En contraste, las operaciones militares en Jauja solo representaron el 23%; siendo que el 77% de operaciones fueron comerciales.
233. Así, durante el periodo 2017 – 2019, los principales usuarios del Aeropuerto de Jauja fueron las líneas aéreas Peruvian Airlines y Latam con el 30% y 27% de participación, respectivamente; a diferencia de Mazamari cuyo principal usuario fue la FAP con el 44% de participación, seguido del Ejército Peruano (EP) con el 31%. Así, en la siguiente tabla se observa el tráfico registrado en ambos aeropuertos en dicho periodo.

Tabla 13: Tráfico de pasajeros, carga y operaciones, 2017 – 2019

Tráfico	Aeropuerto de Jauja	Aeródromo de Mazamari
Tráfico de pasajeros (en pasajeros)	645 586	544
Tráfico de carga (en TM)	73	0
Tráfico de operaciones (en miles de operaciones)	9 691	15 418

Fuente: Formatos de Declaración Estadística - CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

servicios en años previos (2017 – 2019, por ejemplo), para el caso del comparativo del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, se considera el tarifario vigente, esto es, al 2021.

234. Como puede observarse, en dicho periodo, a través del Aeropuerto de Jauja se movilizó 73 TN de carga, siendo que, el 95% de dicha carga fue movilizada por la aerolínea Peruvian Airlines en aeronaves modelo B735 y A319, las cuales arribaron/despegaron a su vez con pasajeros en vuelos regulares. A diferencia de ello, a través del Aeródromo de Mazamari no se movilizó carga en dicho periodo.
235. De este modo, se advierte que las líneas aéreas no tienen incentivos a operar rutas hacia Mazamari, ello debido a que no existe infraestructura que permita realizar operaciones comerciales regulares. Más aún, el propio CORPAC indica⁸⁹ que el Aeródromo de Mazamari solo es utilizado por aviones de pequeño y mediano fuselaje como avionetas en vuelos no regulares; helicópteros, aviones militares tipo Antonov y Hércules; y los vuelos comerciales son esporádicos.
236. En ese sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeródromo de Mazamari se limita a dicho aeródromo; mientras que el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Jauja se limita a este aeropuerto.
237. De otro lado, siendo el **Aeropuerto de Andahuaylas** el único aeropuerto en el departamento de Apurímac⁹⁰, se destaca que el principal usuario que tuvo la mayor participación de operaciones durante el periodo 2017 – 2019 fue la aerolínea LC Perú con el 79% de participación respecto del total, cuya principal ruta fue Andahuaylas-Lima-Andahuaylas. Cabe destacar que el siguiente usuario que hizo uso de dicho aeropuerto fue la aerolínea ATSA con el 10% de participación respecto del total de operaciones. Así, los usuarios de dicho aeropuerto no cuentan con otras alternativas de aprovisionamiento para el principal punto de destino que fue cubierto por LC Perú a un mercado cautivo.
238. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Andahuaylas es el mismo aeropuerto.
239. En cuanto al **Aeródromo de Atalaya**, sus usuarios tendrían como alternativas de provisionamiento los Aeródromos de Puerto Esperanza y Breu, administrados también por CORPAC y el Aeropuerto de Pucallpa, administrado por AdP.
240. No obstante, tal y como se mencionó también en el apartado previo, la información estadística de CORPAC en su Memoria Anual de los años 2017 – 2019, da cuenta que a dicho periodo no se registra movimiento aeroportuario en los mencionados aeródromos. Al respecto, teniendo en cuenta que el pavimento del Aeródromo de Breu es de arena y césped y tiene permitido recibir avionetas de casi 6 TM (12 500 lbs), su infraestructura no sería comparable con la infraestructura del Aeródromo de Atalaya dado que no se desarrollarían vuelos regulares. De igual manera, el Aeródromo de Puerto Esperanza posee un pavimento de emulsión asfáltica y solo tiene permitido recibir aeronaves Fokker 28.
241. A diferencia de dichos aeródromos, el Aeródromo de Atalaya y el Aeropuerto de Pucallpa registraron durante el referido periodo el 97% y 77% de operaciones comerciales, respectivamente, y el 3% y 23% de operaciones militares y de instrucción, respectivamente. Así, la aerolínea AirMajoro fue el principal usuario en Atalaya con un 44% de participación; mientras que el principal usuario de Pucallpa fue Qualitta Flight Academy S.A.C. con el 13% de participación, seguido de AirMajoro con el 12% de participación.
242. Tal como se mencionó previamente, el principal destino de los vuelos que parten del Aeródromo de Atalaya fue Pucallpa; destacándose que las aeronaves que trasladaron a los pasajeros en dicha ruta comprenden una envergadura de hasta 10 TM. En contraste, la envergadura de las aeronaves en Pucallpa fue de más de 10 TM al trasladar en promedio, más de 60 pasajeros por cada vuelo.

⁸⁹ <http://www.corpac.gob.pe/Main.asp?T=4124> última consulta 26.06.21

⁹⁰ Tal como se explicó en el apartado previo, la otra alternativa para los usuarios era el Aeropuerto de Ayacucho, pero este se encuentra a 254 km. de distancia.

243. Es importante mencionar además que, durante el periodo 2017 – 2019, a través del Aeródromo de Atalaya se movilizó un total de 940 TN de carga, siendo que, el 55% de dicha carga fue movilizada por el usuario AER CARIBE, aerolínea especializada en transporte aéreo de carga⁹¹, en aeronaves modelo AN32, las cuales arribaron/despegaron sin pasajeros en vuelos regulares. A diferencia de ello, a través el Aeropuerto de Pucallpa se movilizaron 2 134 TN de carga en dicho año, siendo su principal usuario la aerolínea Latam con el 39% de participación, cuyas aeronaves arribaron/despegaron con pasajeros.
244. Además, la tarifa agregada por el paquete de servicio (A/D y estacionamiento) por cada rango en Atalaya es mucho menor que en Pucallpa en un 76%, tal como se desprende de la siguiente tabla.

Tabla 14: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional en el Aeródromo de Atalaya y el Aeropuerto de Pucallpa, 2021
(USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue		Estacionamiento		Total Servicios a la Nave	
	Atalaya	Pucallpa	Atalaya	Pucallpa	Atalaya	Pucallpa
Hasta 10 TM	2,360	9,884	0,059	0,247	2,419	10,131
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	1,581	0,020	0,040	0,810	1,621
Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	1,647	0,021	0,041	0,847	1,688
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	1,713	0,022	0,042	0,883	1,755
Más de 105 TM	0,885	1,763	0,022	0,045	0,907	1,808

Fuente: Tarifarios 2021, COPRAC y AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

245. En virtud de lo anterior, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeródromo de Atalaya se limita al mismo aeródromo.
246. Los usuarios del **Aeropuerto de Huánuco** tendrían como alternativa de provisionamiento al **Aeropuerto de Tingo María**. Así, durante el periodo 2017 – 2019, las operaciones comerciales en Huánuco y Tingo María representaron el 97% y 75% respecto de las operaciones totales por cada aeropuerto. En esa línea, LC Perú fue la principal aerolínea que hizo uso del Aeropuerto de Huánuco en dicho periodo, llegando a abarcar el 41% del mercado, seguido de Star Perú con el 27% de participación, siendo que, el principal destino fue la ciudad de Lima.
247. Por el lado del Aeropuerto de Tingo María, los principales usuarios durante dicho periodo fueron la aerolínea ATSA con el 29% de las operaciones, seguido de LC Perú con el 28% de participación, siendo que, el principal destino fue la ciudad de Lima.
248. Asimismo, es importante mencionar que, según la Memoria Anual de CORPAC de los años 2017 al 2019, a través del Aeropuerto de Huánuco se movilizaron 395 TN de carga, mientras que a través del Aeropuerto de Tingo María se movilizaron 235 TN de carga.
249. Cabe señalar, además, que el rango de PMD de las aeronaves que tuvo mayor participación entre las operaciones comerciales fue el rango de Más de 10 TM a 35 TM (61% en Huánuco y 57% en Tingo María). Asimismo, las tarifas de aterrizaje y despegue, y de estacionamiento son las mismas en ambos aeropuertos, tal como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 15: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional en los Aeropuertos de Huánuco y Tingo María, 2021
(USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue	Estacionamiento	Total Servicios a la nave
Hasta 10 TM	2,360	0,059	2,419
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	0,020	0,810

⁹¹ <https://aerocaribe.com/quienes-somos/> último acceso 09.07.21

Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	0,021	0,847
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	0,022	0,883
Más de 105 TM	0,885	0,022	0,907

Fuente: Tarifario 2021, CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

250. Al respecto, cabe recordar que, según el análisis de mercado geográfico de los servicios al pasajero, cada uno de estos aeropuertos (Huánuco y Tingo María) representan un mercado independiente.
251. En virtud de lo anterior, si se produjera un incremento pequeño pero significativo y no transitorio en el precio de los servicios brindados en el Aeropuerto de Huánuco, LC Perú (su principal usuario) tendría que haber considerado como fuente alternativa de aprovisionamiento de aterrizaje y despegue al Aeropuerto de Tingo María, especialmente considerando que ambos comparten el mismo destino principal (Lima)⁹². No obstante, es importante tener presente que, la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente, pues ello depende a su vez de los que demandan sus servicios de transporte (dueños de carga y pasajeros)⁹³.
252. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Huánuco se limita al mismo aeropuerto. Del mismo modo, los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Tingo María se limitan a este aeropuerto.
253. En el caso de las operaciones realizadas en los **Aeropuertos de Juanjuí y Rioja y los Aeródromos de Saposoa y Tocache**, en la tabla siguiente se puede observar el número de operaciones (comerciales, instrucción y militares) llevadas a cabo en cada aeródromo.

Tabla 16: Operaciones registradas en los Aeródromos de Saposoa y Tocache y en los Aeropuertos de Juanjuí y Rioja, 2017 – 2019

Tráfico	Aeródromo de Saposoa	Aeródromo de Tocache	Aeropuerto de Juanjuí	Aeropuerto de Rioja
Tráfico de operaciones	80	478	376	356

Fuente: Formatos de Declaración Estadística - CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

254. Considerando lo descrito anteriormente, el principal usuario del Aeródromo de Tocache fue la FAP con el 74% de participación, siendo que el principal destino fue la ciudad de Tarapoto. Respecto del principal usuario del Aeródromo de Saposoa y aeropuertos de Juanjuí y Rioja este fue Century Flight Academy (Escuela de Aviación) con el 78%, 38% y 28% de participación, respectivamente.
255. En el caso del Aeropuerto de Tarapoto, administrado por AdP, aeropuerto cercano a los aeródromos antes mencionados, el número de operaciones ascendió a 36 373, muy por encima del número registrado en cada aeródromo bajo análisis, siendo que, el principal usuario de dicho aeropuerto fue la aerolínea Latam (23%) seguido de la aerolínea Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. (22%).
256. En ese sentido, considerando que tanto en el Aeródromo de Saposoa como en el Aeropuerto de Juanjuí se registra una mayor proporción de operaciones militares y de instrucción (92% y 84%, respectivamente), y considerando que las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento son las mismas en todos estos los aeródromos, para los usuarios sería no factible trasladar sus operaciones al Aeropuerto de Tarapoto que cobra tarifas mucho más altas (+76%), tal como se observa en la siguiente tabla.

⁹² En efecto, es el segundo principal usuario del Aeropuerto de Huánuco

⁹³ V. Bilotkach & A. Polk, 2013. "Market Power of Airports: A Case Study for Amsterdam Airport Schiphol," Competition and Regulation in Network Industries, Intersentia, vol. 14(4), pages 320-338, December.

Tabla 17: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional en los Aeródromos de Saposoa y Tocache y Aeropuertos de Juanjuí, Rioja y Tarapoto, 2021 (USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue		Estacionamiento		Total Servicios a la Nave	
	Saposoa, Juanjuí Tocache y Rioja	Tarapoto	Saposoa, Juanjuí Tocache y Rioja	Tarapoto	Saposoa, Juanjuí Tocache y Rioja	Tarapoto
Hasta 10 TM	2,36	9,884	0,059	0,247	2,419	10,131
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	1,581	0,02	0,04	0,81	1,621
Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	1,647	0,021	0,041	0,847	1,688
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	1,713	0,022	0,042	0,883	1,755
Más de 105 TM	0,885	1,763	0,022	0,045	0,907	1,808

Fuente: Tarifarios 2021, CORPAC y AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

257. En virtud de lo expuesto, cada mercado geográfico de los servicios a la nave se limita a cada uno de los aeródromos de Saposoa y Tocache y cada uno de los aeropuertos de Rioja y Juanjuí.
258. El **Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza** y el Aeropuerto de Chachapoyas registraron durante el periodo 2017 – 2019, el 91% y 99% de operaciones comerciales -respecto de sus totales- respectivamente, y el 9% y 1% de operaciones militares y de instrucción, respectivamente.
259. No obstante, si bien CORPAC ha registrado casi la totalidad de operaciones comerciales, el principal usuario del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza, durante dicho periodo, fue el Grupo Aéreo N° 42 de la FAP con el 37% de participación, seguido del Grupo Aéreo N° 8 de la FAP con el 26% de participación. En el caso del Aeropuerto de Chachapoyas, por el contrario, el principal usuario fue la aerolínea Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. con el 73% de participación.
260. Adicionalmente, como se puede apreciar en la tabla siguiente, las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza son menores que las del Aeropuerto de Chachapoyas (28% menos), por lo que es posible afirmar que para un número significativo de usuarios el servicio de aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza no cuenta con sustitutos cercanos.

Tabla 18: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional en los Aeropuertos de Rodríguez de Mendoza y Chachapoyas, 2021 (USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue		Estacionamiento		Total Servicios a la Nave	
	Rodríguez de Mendoza	Chachapoyas	Rodríguez de Mendoza	Chachapoyas	Rodríguez de Mendoza	Chachapoyas
Hasta 10 TM	2,36	3,295	0,059	0,083	2,419	3,378
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	1,103	0,02	0,028	0,811	1,131
Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	1,153	0,021	0,030	0,847	1,183
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	1,202	0,022	0,030	0,883	1,232
Más de 105 TM	0,885	1,235	0,022	0,032	0,907	1,267

Fuente: Tarifarios 2021, CORPAC y AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

261. Por otro lado, según la Memoria Anual de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2019 los Aeródromos de Galilea y Ciro Alegría, ubicados también en Amazonas, no han registrado algún movimiento de aeronaves, por lo que no se configuran como alternativas de aterrizaje o despegue para los usuarios. Adicionalmente, es importante mencionar que existe una gran distancia entre dichos centros poblados y la capital del departamento de Amazonas

(Chachapoyas). Así, no sería comercialmente factible arribar/despegar en dichos aeródromos.

262. En virtud de lo expuesto, el mercado geográfico se limita a los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza.
263. Con respecto al **Aeropuerto de Yurimaguas**, este se ubica en el departamento de Loreto, donde también se encuentran los Aeródromos de Pampa Hermosa, Requena, Caballococha, El Estrecho y Geppí, administrados por CORPAC; y el Aeropuerto de Iquitos (IQT) administrado por AdP.
264. No obstante, a la gran distancia que separa el aeropuerto de Yurimaguas de las alternativas antes mencionadas se le debe añadir el hecho que la información estadística de CORPAC registrada en su Memoria Anual en los años 2017 al 2019, da cuenta que en dicho periodo no se registra movimiento aeroportuario en Pampa Hermosa, Requena, Caballococha, El Estrecho y Geppí. Al respecto, según la DGAC, los Aeródromos de Pampa Hermosa y Requena están autorizados para recibir como máximo avionetas de casi 6 TM, por lo que no es comparable con la infraestructura de Yurimaguas, siendo que no cuenta con terminal de pasajeros. Asimismo, el Aeródromo de Caballococha está autorizado para recibir como máximo naves Fokker – 8, por lo que tampoco es comparable con la infraestructura del Aeropuerto de Yurimaguas. Más aún dichos aeródromos se encuentran en zonas remotas a más de 500 km de distancia del Aeropuerto de Yurimaguas
265. En esa línea, durante el periodo 2017 – 2019, las principales operaciones realizadas en el Aeropuerto de Yurimaguas fueron las comerciales (95% del total), teniendo como principal usuario a la aerolínea Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L. (48% de participación) y Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L (38% de participación), con el principal destino, la ciudad de Barranca en Loreto. Por el lado del Aeropuerto de Iquitos, los principales usuarios fueron la aerolínea Latam con el 36% de participación, seguido de Peruvian Airlines con el 17% de participación, con el principal destino, Lima.
266. Respecto del tráfico de carga, según la Memoria Anual de CORPAC, el Aeropuerto de Yurimaguas movilizó 536 TN de carga durante el periodo 2017 – 2019, mientras que el Aeropuerto de Iquitos movilizó 24 074 TN de carga, lo cual también evidencia la diferencia entre aeropuertos al ser este último un aeropuerto concesionado y de mayor envergadura. No obstante, tal y como se indicó en el apartado de los servicios al pasajero, este aeropuerto también se encuentra a más de 500 km de Yurimaguas, por lo que no podría considerarse como una alternativa razonable.
267. Cabe resaltar que, el Aeropuerto de Tarapoto podría configurarse como una alternativa viable pues se encuentra a 129 km del Aeropuerto de Yurimaguas. En tal sentido, durante el periodo 2017 – 2019 el 87% de operaciones realizadas en dicho aeropuerto fueron comerciales, teniendo como principal usuario a la aerolínea Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L con el 22% de participación y Peruvian Airlines con el 13% de participación, siendo el principal destino, Lima.
268. Adicionalmente, las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento son menores que las del Aeropuerto de Tarapoto, por lo que es posible afirmar que el paquete de servicios de aterrizaje y despegue y estacionamiento no cuenta con sustitutos cercanos, pues para los usuarios del Aeropuerto de Yurimaguas aumentarían sus costos en caso decidieran realizar operaciones en Tarapoto, dejando de lado una demanda importante y una ruta que no ha sido cubierta por otras aerolíneas.

Tabla 19: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional en los Aeropuertos de Yurimaguas y Tarapoto, 2021
(USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue		Estacionamiento		Total Servicios a la Nave	
	Yurimaguas	Tarapoto	Yurimaguas	Tarapoto	Yurimaguas	Tarapoto

Hasta 10 TM	2,36	9,884	0,059	0,247	2,419	10,131
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	1,581	0,02	0,040	0,811	1,621
Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	1,647	0,021	0,041	0,847	1,688
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	1,713	0,022	0,042	0,883	1,755
Más de 105 TM	0,885	1,763	0,022	0,045	0,907	1,808

Fuente: Tarifarios 2021, CORPAC y AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

269. Considerando lo anterior, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Yurimaguas se limita al mismo aeropuerto.
270. Siendo que el **Aeropuerto de Chimbote** y el Aeropuerto de Anta – Huaraz no se configuran como alternativas para los usuarios pues se encuentran a una distancia de 228 km, tal como se indicó en el apartado anterior, el Aeropuerto de Trujillo, puede ser una alternativa para los usuarios de los servicios a la nave, al estar ubicado a 157 km de Chimbote.
271. En esa línea, resulta importante señalar que, durante el periodo 2017 – 2019 el 85% de las operaciones realizadas en el Aeropuerto de Chimbote fueron registradas por CORPAC como operaciones comerciales, siendo los principales usuarios identificados el Instituto Nacional Penitenciario – INP (42%) y la Escuela de Aviación JUAN BIELOVUCIC (11%) con el principal destino la misma ciudad de Chimbote; mientras que, en el Aeropuerto de Trujillo, el 63% de operaciones realizadas fueron comerciales, destacándose como principal usuario la aerolínea Latam con el 23% de participación, seguida de la Escuela de Aviación JUAN BIELOVUCIC con el 17% participación, siendo el principal destino la ciudad de Lima.
272. Adicionalmente, las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento son mucho menores que las del Aeropuerto de Trujillo (76% menos), con lo cual, es posible afirmar que el servicio de aterrizaje y despegue y estacionamiento que hacen uso los usuarios del Aeropuerto de Chimbote no cuenta con sustitutos cercanos.

Tabla 20: Tarifas de Aterrizaje y Despegue y Estacionamiento nacional, al 2021
(USD por hora/fracción, incluye IGV)

PMD	Aterrizaje y Despegue		Estacionamiento		Total Servicios a la Nave	
	Chimbote	Trujillo	Chimbote	Trujillo	Chimbote	Trujillo
Hasta 10 TM	2,36	9,884	0,059	0,247	2,419	10,131
Más de 10 TM hasta 35 TM	0,791	1,581	0,02	0,040	0,811	1,621
Más de 35 TM hasta 70 TM	0,826	1,647	0,021	0,041	0,847	1,688
Más de 70 TM hasta 105 TM	0,861	1,713	0,022	0,042	0,883	1,755
Más de 105 TM	0,885	1,763	0,022	0,045	0,907	1,808

Fuente: Tarifarios 2021, CORPAC y AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

273. En consecuencia, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Chimbote se limita a dicho aeropuerto.
274. En el caso del **Aeropuerto de Ilo**, los usuarios tendrían otra opción fuera del departamento de Moquegua, que sería el Aeropuerto de Tacna, que se encuentra ubicado en el departamento del mismo nombre a 149 km de distancia.
275. Así, es importante destacar que, durante el periodo 2017 – 2019, el 84% de las operaciones realizadas en el Aeropuerto de Ilo fueron militares y de instrucción, teniendo como principal usuario al Ejército del Perú (80% de participación) que operó con naves pequeñas de hasta 10 TM, modelo C172. En contraste, el Aeropuerto de Tacna, durante dicho periodo las operaciones militares solo representaron el 11% respecto del total y las operaciones

comerciales representaron el 89% de participación, teniendo como principal usuario a la aerolínea Latam con el 54%, seguida de la aerolínea Peruvian Airlines con el 22%.

276. En tal sentido, considerando el tipo de vuelo de los usuarios en el Aeropuerto de Ilo, es posible afirmar que, no cuentan con otras alternativas de provisionamiento. En consecuencia, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Ilo se limita a dicho aeropuerto.

En resumen

277. Los mercados de servicio relevante y mercados geográficos relevantes identificados se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 21: Mercados de servicio relevante y mercados geográficos relevantes

Mercado de servicio relevante	Mercado geográfico relevante
Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros	Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete (CUSCO)
	Aeródromo María Reiche Neuman (NAZCA)
	Aeropuerto de Jaén (JAÉN)
	Aeropuerto de Francisco Carlé (JAUJA)
	Aeródromo Manuel Prado (MAZAMARI)
	Aeropuerto de Andahuaylas (ANDAHUAYLAS)
	Aeropuerto Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (ATALAYA)
	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini (HUÁNUCO)
	Aeropuerto de Tingo María (TINGO MARÍA)
	Aeropuerto de Juanjuí (JUANJUÍ)
	Aeropuerto Juan Simons Vela (RIOJA)
	Aeródromo de Tocache (TOCACHE)
	Aeródromo de Saposoa (SAPOSOA)
	Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza (RODRIGUEZ DE MENDOZA)
	Aeropuerto de Yurimaguas (YURIMAGUAS)
Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Montreuil Morales (CHIMBOTE)	
Aeropuerto de Ilo (ILO)	
Servicios a la aeronave: Aterrizaje y despegue, estacionamiento, y uso de mangas, según corresponda	Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete (CUSCO)
	Aeródromo María Reiche Neuman (NAZCA)
	Aeropuerto de Jaén (JAÉN)
	Aeropuerto de Francisco Carlé (JAUJA)
	Aeródromo Manuel Prado (MAZAMARI)
	Aeropuerto de Andahuaylas (ANDAHUAYLAS)
	Aeropuerto Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (ATALAYA)
	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini (HUÁNUCO)
	Aeropuerto de Tingo María (TINGO MARÍA)
	Aeropuerto de Juanjuí (JUANJUÍ)
	Aeropuerto Juan Simons Vela (RIOJA)
	Aeródromo de Tocache (TOCACHE)
	Aeródromo de Saposoa (SAPOSOA)
	Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza (RODRIGUEZ DE MENDOZA)
	Aeropuerto de Yurimaguas (YURIMAGUAS)
Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Montreuil Morales (CHIMBOTE)	
Aeropuerto de Ilo (ILO)	

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

a.3) Condiciones de competencia por mercado

278. De acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. Así, luego de haber definido los mercados relevantes, es necesario determinar si existen condiciones de competencia en estos o si, por el contrario, cada aeropuerto o aeródromo posee una posición dominante en

los mismos. Sobre el particular, es importante señalar que la legislación peruana define este concepto en el artículo 7 del Decreto Legislativo 1034, de la siguiente manera:

“Artículo 7.- De la posición de dominio en el mercado.-

7.1. Se entiende que un agente económico goza de posición de dominio en un mercado relevante cuando tiene la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar en forma sustancial las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que sus competidores, proveedores o clientes puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad, debido a factores tales como:

(a) Una participación significativa en el mercado relevante.

(b) Las características de la oferta y la demanda de los bienes o servicios.

(c) El desarrollo tecnológico o servicios involucrados.

(d) El acceso de competidores a fuentes de financiamiento y suministro así como a redes de distribución.

(e) La existencia de barreras a la entrada de tipo legal, económica o estratégica.

(f) La existencia de proveedores, clientes o competidores y el poder de negociación de éstos.

7.2. La sola tenencia de posición de dominio no constituye una conducta ilícita.”

279. Al respecto, tal como se ha analizado en el apartado del mercado de servicio relevante y mercado geográfico relevante, existen diversas fuentes de provisionamiento que serían alternativas para los usuarios -tanto pasajeros como aerolíneas- respecto de cada aeropuerto o aeródromo administrado por CORPAC.

i. Aeropuerto de Cusco:

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Cusco

280. Considerando que el principal destino nacional desde el Aeropuerto de Cusco es la ciudad de Lima y que el viaje por vía terrestre implica un tiempo de más de 20 horas (distancia superior a los 1000 km), los pasajeros serían poco sensibles a considerar este modo de transporte como un sustituto cercano del transporte aéreo. Asimismo, al ser un aeropuerto de clase internacional, su infraestructura es propicia para servicios regulares de larga distancia desde y hacia dicho aeropuerto, a diferencia del Aeródromo de Patria, que se encuentra en el mismo departamento. En ese sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave (aterrizaje y despegue, estacionamiento y uso de mangas) en el Aeropuerto de Cusco

281. Considerando que el principal usuario que registró operaciones de transporte de pasajeros y carga en el Aeropuerto de Cusco fue la aerolínea Latam seguida de Peruvian Airlines, dada la envergadura de dichas aeronaves, estas operaciones solo pueden ser llevadas a cabo a través de una infraestructura como la del Aeropuerto de Cusco y no mediante el Aeródromo de Patria que también se configuraba como una alternativa dentro del departamento de Cusco. En tal sentido no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

ii. Aeródromo de Nazca

Servicios al pasajero en el Aeródromo de Nazca

282. Considerando que, los pasajeros del Aeródromo de Nazca utilizan dicho aeródromo para sobrevolar y observar las Líneas de Nazca, el Aeropuerto de Pisco, además de estar a 229 km, tiene como destino principal la misma ciudad de Pisco, por lo que no se considerarían

como sustitutos uno del otro. En ese sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeródromo de Nazca

283. Considerando que los usuarios del Aeródromo de Nazca y el Aeropuerto Pisco tienen focalizadas sus rutas y operaciones (actividades turísticas de sobrevuelo de las Líneas de Nazca llevadas a cabo por Aeronasca, en Nazca y vuelos de instrucción y militares llevadas a cabo por la Escuela Peruana de Aviación, en Pisco), no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

iii. Aeropuerto de Jaén

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Jaén

284. Si bien los Aeropuertos de Jaén y Cajamarca registran el mismo destino, Lima, ambos aeropuertos se encuentran a una distancia de 342 km, por lo que lo que no se considerarían como sustitutos uno del otro, teniendo en cuenta el costo adicional que representaría movilizarse hacia dicho punto (no hay una ruta directa). De la misma manera, a 216 km se encuentra el Aeropuerto de Chachapoyas, el cual tampoco se considera sustituto teniendo en cuenta el costo adicional que representaría movilizarse hacia dicho punto. En tal sentido, no existen condiciones de competencia para el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Jaén

285. Considerando que el principal usuario del Aeropuerto de Jaén fue el mismo de los Aeropuertos de Piura y Cajamarca (aerolínea Latam con el principal punto de destino, Lima), y que las aeronaves que trasladaron a los pasajeros nacionales en vuelos regulares comprenden una envergadura de más de 70 TM hasta 105 TM, se evidencia que hay una demanda significativa por satisfacer en cada aeropuerto (rutas focalizadas), siendo que las tarifas en el Aeropuerto de Jaén son significativamente menores que en el Aeropuerto de Piura y Cajamarca. De la misma manera, sucedería si se considerara al Aeropuerto de Chachapoyas, sobre todo si el principal usuario Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. tiene el 73% de participación respecto del total de operaciones.
286. Así, si se produjera un incremento pequeño pero significativo y no transitorio en el precio de los servicios brindados en el Aeropuerto de Jaén, las aerolíneas no cuentan con otra alternativa comercialmente factible que les permita arribar/despegar a/de dicho aeropuerto, considerando que tienen una demanda cautiva en este, por lo que no existen condiciones de competencia para el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

iv. Aeropuerto de Jauja

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Jauja

287. Considerando que el aeródromo que se podría encontrar en la misma zona de influencia de Jauja, es el Aeródromo de Mazamari, es importante indicar que, su infraestructura no permite llevar a cabo vuelos comerciales regularmente (movilizó apenas 544 pasajeros durante el periodo 2017 – 2019) siendo que, las operaciones militares son las de mayor participación. Asimismo, el principal destino de dichos pasajeros fue Atalaya, destino diferente a los pasajeros que se movilizaron desde Jauja (Lima), por lo que no sería razonable alejarse hacia Mazamari para movilizarse, incluso al mismo destino que desde el Aeropuerto de Jauja. En ese sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Jauja

288. Considerando que durante el 2017 – 2019, los principales usuarios del Aeropuerto de Jauja fueron las aerolíneas comerciales Peruvian Airlines y Latam y que por el contrario los principales usuarios del Aeródromo de Mazamari fueron la FAP seguido del Ejército Peruano, se advierte que los usuarios no tienen incentivos a operar rutas hacia Mazamari debido a que no existe infraestructura que permita realizar operaciones comerciales regulares. En ese sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

v. Aeródromo de Mazamari

Servicios al pasajero en el Aeródromo de Mazamari

289. Considerando que los pasajeros del Aeródromo de Mazamari no contemplan como posible alternativa al Aeropuerto de Jauja y teniendo presente el análisis del acápite anterior respecto del ámbito de influencia de estos, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeródromo de Mazamari

290. Considerando que los usuarios del Aeródromo de Mazamari no contemplan como posible alternativa al Aeropuerto de Jauja y teniendo presente el análisis del acápite anterior respecto del ámbito de influencia de estos, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

vi. Aeropuerto de Andahuaylas

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Andahuaylas

291. Considerando que durante el periodo 2017 – 2019 los principales destinos de los pasajeros que hicieron uso de este aeropuerto en vuelos comerciales fueron los aeropuertos de Pisco (18 pasajeros) y Lima (10 pasajeros), el viaje por vía terrestre supera los 700 km y 550 km de distancia, implicando un tiempo de viaje de 14 y 11 horas, respectivamente, por lo que, para un número significativo de pasajeros estos serían muy poco sensibles a considerar el transporte terrestre como un sustituto cercano del transporte aéreo. Así, siendo que no existen alternativas de transporte aéreo diferentes al del Aeropuerto de Andahuaylas (el Aeropuerto de Ayacucho, por ejemplo, se encuentra a 254 km), no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Andahuaylas

292. Considerando que, de las 692 operaciones comerciales realizadas en Andahuaylas durante el 2017 – 2019, 648 fueron comerciales, siendo que el 79% fueron realizadas por la aerolínea LC Perú, que tuvo como principal destino la ciudad de Lima. Así, los usuarios de dicho aeropuerto no cuentan con otras alternativas de aprovisionamiento para dicho punto de destino que fue cubierto por LC Perú a un mercado cautivo. En ese sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

vii. Aeródromo de Atalaya:

Servicios al pasajero en el Aeródromo de Atalaya

293. Considerando que los usuarios del Aeródromo de Atalaya no tienen una infraestructura alternativa y que el principal destino desde el Aeródromo de Atalaya es Pucallpa (cuyo aeropuerto, a su vez, era el más cercano posible competidor), no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeródromo de Atalaya

294. Durante el periodo 2017 – 2019, en la Memoria Anual de CORPAC no se ha registrado movimiento aeroportuario de los Aeródromos de Breu y Puerto Esperanza, que se encuentran en el mismo departamento que el Aeródromo de Atalaya. Asimismo, no se podrían considerar como alternativas para los principales usuarios que se identificaron en el Aeródromo de Atalaya (AirMajoro con el 44%), dado que la infraestructura de los aeródromos antes mencionados no es comparable con Atalaya, siendo que, el Aeródromo de Breu es de arena y césped y tiene permitido recibir avionetas de casi 6 TM (12 500 lbs) y el Aeródromo de Puerto Esperanza posee un pavimento de emulsión asfáltica y solo tiene permitido recibir aeronaves Fokker 28.
295. Por otro lado, al ser también el Aeropuerto de Pucallpa una posible alternativa para los usuarios del ámbito de influencia del Aeródromo de Atalaya es importante mencionar que, durante el referido periodo, el principal usuario del Aeropuerto de Pucallpa fue la escuela de instrucción Qualitta Flight Academy S.A.C. Ello, sumado a que la demanda de pasajeros busca movilizarse hacia la misma ciudad de Pucallpa, las aerolíneas necesariamente deben atender al mercado generado en el punto de origen que es el Aeródromo de Atalaya.
296. En ese sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

viii. Aeropuerto de Huánuco

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Huánuco

297. Considerando que más del 97% de pasajeros que hace uso de este aeropuerto tiene como destino la ciudad de Lima, la cual se encuentra a una distancia de 400 km aproximadamente y que el viaje por transporte terrestre tendría una duración que supera las 8 horas, un número de significativo de pasajeros sería muy poco sensible a considerar el transporte terrestre como un sustituto cercano del transporte aéreo. Asimismo, considerando al Aeropuerto de Tingo María como su posible y más cercano competidor, los pasajeros tendrían que considerar alejarse al movilizarse a Tingo María y asumir adicionalmente el costo de transporte.
298. Adicionalmente, resulta pertinente recordar que, el Texto Único Ordenado de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobado mediante Decreto Legislativo N° 1034 (en adelante, LRCA),⁹⁴ utiliza el término “agente económico” para referirse a empresas de un mismo grupo económico.
299. En línea con ello, como está indicado en la Resolución 0138–2020/SDC-INDECOPI de fecha 30 de octubre de 2020,⁹⁵ emitida por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (en adelante, SDC) del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, el Indecopi), la LRCA “reconoce que las empresas de un mismo grupo económico constituyen un agente económico”, “lo cual implica que las empresas que (...) conforman (el grupo económico) se conduzcan en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme”.
300. Cabe señalar que la conducción de manera unitaria en el mercado y bajo una dirección uniforme es lograda mediante acciones de control de parte de un “agente controlante” quien tiene la “capacidad de influir permanentemente sobre la actividad y las decisiones de la empresa controlada, con relación a su estrategia competitiva y, de esta manera, asegurar una actuación común en los aspectos operativos y financieros de las empresas controladas”.⁹⁶

⁹⁴ El TUO de la LRCA fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 030-2019-PCM, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de febrero de 2019.

⁹⁵ Mediante la citada resolución, la SDC del Indecopi confirmó la Resolución 049-2018/CLC-INDECOPI del 3 de septiembre de 2018, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi.

⁹⁶ Ver Resolución 0138–2020/SDC-INDECOPI. Cabe adicionar que, según la cita resolución, el concepto de control ha sido desarrollado por la SDC en diversos pronunciamientos a lo largo del tiempo, los cuales se encuentran contenidos en: la Resolución 794-2011/SC1-INDECOPI del 5 de abril de 2011, la Resolución

301. Bajo ese contexto, en el marco de un análisis de condiciones de competencia, si dos o más proveedores, independientemente de su condición jurídica (pública o privada) y otras características, comparten una misma unidad de decisión o control, como indica la mencionada resolución del Indecopi, “corresponde considerarlos como un grupo económico (justamente) por compartir la misma unidad de decisión” o de control.
302. En consecuencia, para el presente caso, en la medida que los aeropuertos de Huánuco y Tingo María (“empresas controladas”) comparten una misma unidad de decisión (es decir, CORPAC como “agente controlante”) corresponde considerar a ambos como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme. En ese sentido, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Huánuco

303. Considerando que, según el análisis de mercado geográfico de los servicios al pasajero, cada uno de los Aeropuertos de Huánuco y Tingo María (posible alternativa a los usuarios del ámbito de influencia de Huánuco) representan un mercado independiente, los usuarios del Aeropuerto de Huánuco podrían considerar como fuente alternativa de aprovisionamiento de aterrizaje y despegue al Aeropuerto de Tingo María, especialmente considerando que ambos comparten el mismo destino principal (Lima). No obstante, es importante tener presente que, la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente, pues ello depende a su vez de los que demandan sus servicios de transporte (dueños de carga y pasajeros). Por ejemplo, la cantidad de pasajeros que los usuarios movilizaron en Huánuco fue 4,2 veces más que el Aeropuerto de Tingo María, por lo que existe una significativa demanda que atender, siendo que aquellos pasajeros no consideran alejarse de su destino movilizándose hacia Tingo María.
304. Asimismo, considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

ix. Aeropuerto de Tingo María

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Tingo María

305. En línea con lo manifestado en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Tingo María

306. De manera similar, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

x. Aeropuerto de Juanjuí

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Juanjuí

307. Tal como se explicó en el literal viii) respecto de la LRCA “reconoce que las empresas de un mismo grupo económico constituyen un agente económico”, “lo cual implica que las empresas que (...) conforman (el grupo económico) se conduzcan en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme”, en la medida que el Aeropuerto de Juanjuí y el Aeródromo de Saposoa (“empresas controladas”) comparten una misma unidad de decisión (es decir,

1351-2011/SC1-INDECOPI del 27 de julio de 2011 y la Resolución 171-2019/SDC-INDECOPI del 12 de septiembre de 2019.

CORPAC como “agente controlante”) corresponde considerar a ambos como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme.

308. En consecuencia, para el presente caso, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Juanjuí y el Aeródromo de Saposoa compitan entre sí, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores. Por tanto, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Juanjuí

309. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

xi. Aeródromo de Saposoa

Servicios al pasajero en el Aeródromo de Saposoa

310. En línea con lo manifestado en el análisis del Aeropuerto de Juanjuí, no existen condiciones de competencia en el Aeródromo de Saposoa para el mercado de servicios al pasajero.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeródromo de Saposoa

311. En línea con lo manifestado en el análisis del Aeropuerto de Juanjuí, no existen condiciones de competencia en el Aeródromo de Saposoa para el mercado de servicios a la nave.

xii. Aeropuerto de Rioja

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Rioja

312. Considerando que los pasajeros del Aeropuerto de Rioja tendrían como alternativa al Aeródromo de Tocache, es importante mencionar que aquellos pasajeros de salida de dichos aeropuerto y aeródromo tuvieron como principales destinos a las ciudades de Lima y Tarapoto, respectivamente. Asimismo, siendo que, el Aeropuerto de Tarapoto, administrado por AdP, se encuentra a 140 km de Rioja y también registró como principal destino Lima, el pasajero tendría que considerar aumentar su costo de transporte con una mayor duración de viaje, en caso siguiera la ruta Rioja – Tarapoto – Lima, por lo que es posible afirmar que no existen condiciones de competencia en el Aeropuerto de Rioja para el mercado de servicios al pasajero.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Rioja

313. Siendo el principal usuario del Aeropuerto de Rioja la escuela de aviación Century Flight Academy, del Aeródromo de Tocache la FAP (vuelos de acción cívica) y del Aeropuerto de Tarapoto la aerolínea Latam (el 87% de operaciones en el Aeropuerto de Tarapoto fueron comerciales, contrariamente a lo identificado en aquellos aeródromos y aeropuertos), es posible afirmar que no condiciones de competencia en el Aeropuerto de Rioja para el mercado de servicios a la nave.

xiii. Aeródromo de Tocache

Servicios al pasajero en el Aeródromo de Tocache

314. En línea con lo manifestado en el acápite de servicios al pasajero del Aeropuerto de Rioja y considerando que el principal destino de los usuarios del Aeródromo de Tocache es Tarapoto, los pasajeros tendrían que considerar viajar hacia los Aeropuertos de Juanjuí, Rioja o el Aeródromo de Saposoa, para llegar hasta Tarapoto lo que sumaría mucho más tiempo de viaje y mayores costos, por lo que es posible afirmar que no existen condiciones de competencia en el Aeródromo de Tocache para el mercado de servicios al pasajero.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeródromo de Tocache

315. En línea con lo manifestado en el acápite de servicios a la nave del Aeropuerto de Rioja, no existen condiciones de competencia en el Aeródromo de Tocache para el mercado de servicios a la nave.

xiv. Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza:

Servicios al pasajero en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza

316. Considerando que el Aeropuerto de Chachapoyas se encuentra a solo 88 km del Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza, ello podría configurarse como una alternativa para los pasajeros; no obstante, los principales destinos registrados en dichos aeropuertos fueron las ciudades de Tarapoto y Lima, respectivamente.
317. Los aeródromos de Ciro Alegría y Galilea, por su parte, se encuentran a más de 460 km del Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza siendo que, no existen actualmente carreteras asfaltadas que permitan la movilización hacia dicho punto (zona de selva), más aún, CORPAC no ha registrado movimiento aeroportuario de dichos aeródromos.
318. En virtud de lo anterior, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza

319. Teniendo presente que, si bien CORPAC ha registrado casi la totalidad de operaciones como operaciones comerciales, el principal usuario del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza, fue el Grupo Aéreo N° 42 de la FAP seguido del Grupo Aéreo N° 8 de la FAP. En el caso del Aeropuerto de Chachapoyas, por el contrario, el principal usuario fue la aerolínea Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L.
320. Así, considerando el tipo de vuelo de los usuarios y considerando además que las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza son menores que las del Aeropuerto de Chachapoyas (28% menos), es posible afirmar que para un número significativo de usuarios el servicio de aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza no cuenta con sustitutos cercanos, por lo que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

xv. Aeropuerto de Yurimaguas

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Yurimaguas

321. Considerando la distancia entre el Aeropuerto de Yurimaguas y los Aeródromos de Pampa Hermosa, Requena, El Estrecho y Caballococha y el Aeropuerto de Iquitos, de más de 500 km al estar en zonas remotas de la selva, estos no podrían considerarse como alternativas viables para los pasajeros.
322. Por otro lado, el Aeropuerto de Tarapoto podría configurarse como una alternativa para los pasajeros pues se encuentra a 129 km del Aeropuerto de Yurimaguas, siendo los principales destinos de los pasajeros de salida Lima y Loreto, respectivamente.
323. Así, considerando que los principales destinos -y por tanto rutas- de ambos aeropuertos son totalmente opuestos, el Aeropuerto de Tarapoto no constituye un sustituto cercano para los pasajeros del Aeropuerto de Yurimaguas, más aún si aquellos pasajeros tuvieran que considerar alejarse hacia el Aeropuerto de Tarapoto para llegar a su destino (ciudades de

Loreto, ubicadas al norte de Yurimaguas). En tal sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Yurimaguas

324. Considerando el análisis anterior, se descartan los aeródromos localizados en el departamento de Loreto dada la distancia de más de 500 km desde el Aeropuerto de Yurimaguas, así como el Aeropuerto de Iquitos que también se encuentra a más de 500 km de distancia. El Aeropuerto de Tarapoto podría configurarse como una alternativa para los usuarios de Yurimaguas, siendo que el principal usuario durante el periodo 2017 – 2019 fue la aerolínea Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L. con el principal destino, la ciudad de Barranca en Loreto, a diferencia del Aeropuerto de Tarapoto cuyo principal usuario fue Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L., con el principal destino, Lima.
325. Así, teniendo presente que, las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento son menores que las del Aeropuerto de Tarapoto, es posible afirmar que el paquete de servicios de aterrizaje y despegue y estacionamiento no cuenta con sustitutos cercanos, pues para los usuarios del Aeropuerto de Yurimaguas aumentarían sus costos en caso decidieran realizar operaciones en Tarapoto, dejando de lado una demanda importante y una ruta que no ha sido cubierta por otras aerolíneas. En tal sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

xvi. Aeropuerto de Chimbote

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Chimbote

326. Considerando que los pasajeros no tomarían en cuenta como sustituto al Aeropuerto de Anta – Huaraz dada la distancia entre ambos de 228 km, otra alternativa razonable podría ser el Aeropuerto de Trujillo que está a 157 km. Así, dada la información estadística remitida por AdP, el principal destino de los pasajeros de salida movilizados en el Aeropuerto de Trujillo durante el periodo 2017 – 2019 fue Lima y dada la información estadística remitida por CORPAC, no se han registrado pasajeros desde el 2018⁹⁷ en el Aeropuerto de Chimbote.
327. Si los pasajeros desearan volar desde Chimbote a Lima, tendrían como opción la ruta Chimbote – Trujillo vía terrestre y Trujillo – Lima vía aérea, lo cual resultaría en más horas de viaje y un mayor precio que si viajaran directamente a Lima, sobre todo porque la ciudad de Trujillo se encuentra más alejada del punto de destino. En tal sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en el mercado geográfico del Aeropuerto de Chimbote.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Chimbote

328. Durante el periodo 2017 – 2019, el 85% de las operaciones realizadas en el Aeropuerto de Chimbote fueron operaciones comerciales, siendo los principales usuarios el Instituto Nacional Penitenciario – INP y la Escuela de Aviación JUAN BIELOVUCIC y el principal destino la misma ciudad de Chimbote; mientras que, en el Aeropuerto de Trujillo, el 63% de operaciones realizadas fueron comerciales, destacándose como principal usuario la aerolínea Latam, siendo el principal destino la ciudad de Lima.
329. Ello, sumado a que las tarifas de aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Chimbote son mucho menores que las del Aeropuerto de Trujillo (76% menos), es posible afirmar que el servicio de aterrizaje y despegue y estacionamiento no cuenta con sustitutos cercanos. En tal sentido, no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

⁹⁷ Cabe señalar que, en el 2017 sí se registraron pasajeros espero esos fueron movilizados por el INP, FAP, entre otros similares.

xvii. Aeropuerto de Ilo

Servicios al pasajero en el Aeropuerto de Ilo

330. Considerando que los pasajeros de la zona de influencia del Aeropuerto de Ilo podrían tener otra alternativa que es el Aeropuerto de Tacna, ubicado a 149 km de distancia y siendo que el principal destino registrado desde ambos aeropuertos es Lima, los pasajeros tendrían que considerar alejarse hacia la ciudad de Tacna y sumar más tiempo de viaje y dinero en lugar de movilizarse directamente a Lima desde Ilo. En tal sentido, no existen condiciones de competencia en este mercado relevante.

Servicios a la nave: aterrizaje y despegue y estacionamiento en el Aeropuerto de Ilo

331. Entre 2017 y 2019, el 84% de las operaciones realizadas en el Aeropuerto de Ilo fueron militares y de instrucción, teniendo como principal usuario al Ejército del Perú; mientras que en el Aeropuerto de Tacna, las operaciones militares solo representaron el 11% respecto del total, siendo que las operaciones comerciales representaron el 89% de participación, teniendo como principal usuario a la aerolínea Latam. Así, considerando el tipo de vuelo de los usuarios en el Aeropuerto de Ilo, es posible afirmar que los usuarios no cuentan con otras alternativas de provisionamiento, por lo que no existen condiciones de competencia en este mercado relevante.

V. METODOLOGÍA PARA LA REVISIÓN TARIFARIA

332. De acuerdo con el artículo 16 del RETA, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; pudiendo emplear, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan a continuación, las cuales se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión. Estas metodologías son:

- Costos incrementales
- Costo marginal de largo plazo
- Costos totalmente distribuidos
- Disposición a pagar
- Tarifación comparativa (*benchmarking*)
- Empresa modelo eficiente
- Costo de servicio

333. En ese marco, la metodología empleada en la Propuesta Tarifaria de CORPAC es la de costo de servicio, la cual es definida en el Anexo I del RETA en los siguientes términos:

“1.7. Costo de Servicio

Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo.

*Debido a la presencia de inversiones de largo plazo, esta metodología puede ser implementada mediante el método de flujo de caja descontado ya que permite la comparación de los flujos de ingresos, costos e inversiones de la empresa a lo largo de periodos de tiempo que abarcan varios años. Así el nivel tarifario se determina de manera indirecta mediante la construcción de un flujo de caja que será descontado a una tasa de retorno equivalente al Costo de Oportunidad del Capital de la empresa, con la finalidad de evitar el efecto Averch-Johnson.
(...)”*

[El subrayado es nuestro.]

334. Siguiendo dicha metodología, CORPAC señala en su Propuesta Tarifaria que, al tratarse de ingresos y costos que tienen lugar en distintos años, ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda por los servicios aeroportuarios (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento, TUA y Uso de Mangas), los costos operativos, el valor de los activos necesarios para brindar los referidos servicios (base de

capital), el método de depreciación del capital, los impuestos y el costo de oportunidad de capital.

335. Así, las tarifas se obtienen indirectamente mediante flujos de caja, de manera que el valor actual de los ingresos iguale al valor actual de los costos económicos, para lo cual CORPAC considera:

- i) Un horizonte temporal de tres (03) años: 2022-2024 (tomando como año base el 2021); ello bajo el supuesto que las tarifas propuestas rigen desde el año 2022.
- ii) Una proyección de demanda que toma como base la demanda observada en el año 2020 (demanda que incluye el efecto del COVID-19). Luego, para proyectar la demanda del periodo 2021-2024, se ha considerado un escenario que depende de los siguientes factores:
 - El incremento de la demanda en el 2021; asumiendo el escenario optimista de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO).
 - La recuperación del nivel de tráfico existente en 2019 (antes de la pandemia por Covid 19), la cual se asume que ocurrirá en el año 2022.
 - El porcentaje de crecimiento anual luego que se haya recuperado el tráfico del 2019, el cual se asume en 9%.

Componentes del escenario	Parámetro
Crecimiento demanda pasajeros internacional 2021 ^{1/}	47,2%
Crecimiento demanda pasajeros nacional 2021 ^{1/}	54,8%
Crecimiento demanda aeronaves internacional 2021 ^{1/}	48,7%
Crecimiento demanda aeronaves nacional 2021 ^{1/}	54,8%
Año de recuperación del nivel de tráfico preCOVID ^{2/}	2022
Tasa de crecimiento de la demanda después de la recuperación	9%

1/ Escenario optimista ICAO (2021)

2/ Escenario optimista IATA (2020)

- iii) Con respecto a los costos operativos, se considera un incremento anual de 2% los gastos operativos base (suministros y materiales, servicios de terceros, seguros y tributos, otros costos); mientras que para la proyección de gastos de personal se consideró directamente la proyección facilitada por el área encargada de CORPAC. Del mismo modo, en el caso de los costos de mantenimiento, se consideraron explícitamente los costos incrementales facilitados por el área encargada de CORPAC.
 - iv) En lo que se refiere a activos iniciales, se consideró el 100% de los activos aeroportuarios, y el 50% de los activos mixtos (aeroportuarios y aeronavegación) únicamente para Cusco, Nazca y aeropuertos del Grupo V.
 - v) Con relación a las inversiones, se ha considerado las inversiones planificadas para el periodo 2021-2024, de acuerdo con el convenio suscrito con el MTC; así como un 88% de ejecución de las inversiones planificadas no incluidas en dicho convenio.
 - vi) Un método de depreciación lineal de acuerdo con las tasas de depreciación tributaria.
 - vii) Una tasa de descuento calculada como el Costo Promedio Ponderado de Capital (después de impuestos) igual al 10,0%, que considera el efecto de la inflación.
336. Es importante mencionar que, para el ejercicio de la función reguladora a cargo del Ositrán, en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria resulta de aplicación la metodología, reglas, principios y procedimientos establecidos en el RETA; asimismo, se podrá tener en consideración otros principios, políticas y orientaciones que rigen a los organismos internacionales competentes, en lo que resulte pertinente, en tanto no contravengan lo dispuesto en el RETA.

337. En ese marco, teniendo presente que, con la metodología de costo de servicio considerada por CORPAC, se busca garantizar que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, esta es la metodología que se propone llevar a cabo en la revisión tarifaria.

VI. CONCLUSIONES

1. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, de fecha 12 de mayo de 2004, se aprobaron las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios para el Grupo I, Grupo II, Grupo III y Grupo IV; precisándose en la Exposición de Motivos que el Grupo V (también denominado Grupo Social) está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) *las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV*". Dicha Resolución no fijó un plazo de vigencia determinado para las tarifas aprobadas, ni tampoco estableció una periodicidad para su revisión.
2. El artículo 10 del RETA establece que, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas - como lo es CORPAC-, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio del Ositrán existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación; por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
3. En ese marco, mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, CORPAC ha solicitado el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, y uso de mangas, prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y dieciséis comprendidos en el Grupo V.
4. Del análisis efectuado en el presente Informe, se advierte un cambio importante en las condiciones de oferta que sustentaron la formulación de las tarifas por los servicios aeroportuarios aprobadas en el año 2004, como consecuencia de la entrega en concesión de diecisiete aeródromos al sector privado; así como que se habría producido un cambio importante en los supuestos efectuados con relación a la demanda para la formulación de dichas tarifas.
5. En ese contexto, cabe subrayar que, de conformidad con los artículos 4 y 11 del RETA, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP únicamente en los casos en los que no existan condiciones de competencia. Acorde con ello, el numeral 18.3 del artículo 18 establece que, para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de revisión tarifaria, corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia.
6. Al respecto, del análisis efectuado en el presente Informe, se han identificado múltiples mercados de servicios relevantes para cada uno de los aeródromos y aeropuertos objeto de la solicitud, es decir, se han identificado los mercados de servicios relevantes al pasajero y a la nave para cada mercado geográfico de prestación del servicio. Así, dada la información disponible, se advierte que no existen condiciones de competencia en ninguno de estos mercados.
7. En tal sentido, de acuerdo con el análisis desarrollado en el presente informe, la solicitud de revisión tarifaria presentada por CORPAC resulta procedente.

VII. RECOMENDACIÓN

8. Sobre la base del análisis desarrollado en el presente informe, se recomienda al Consejo Directivo declarar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC para los siguientes servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V:

- Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto – TUUA
- Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas (en el caso que corresponda).

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

NT: 2021066301