



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/03/2022
10:06:53 -0500

Nº 0009-2022-CD-OSITRAN

Lima, 23 de marzo de 2022

VISTOS:

La solicitud formulada por la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. mediante Carta N° 0141-2022-AAP, y el Informe Conjunto N° 00023-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán 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; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, 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 (LMOR), 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;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la 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;

Que, el 05 de enero de 2011, el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o 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 (en adelante, el Contrato de Concesión), bajo la modalidad de cofinanciada por el Estado;

Que, las tarifas que el Concesionario se encuentra habilitado a cobrar en los aeropuertos bajo su administración se encuentran reguladas en la cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, en cuyo numeral 9.1.7 se estipulan las condiciones bajo las cuales el Concesionario podrá solicitar al Ositrán una reducción de las tarifas por un plazo determinado;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/03/2022 18:44:00 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/03/2022 16:37:53 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FIR 09678120 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/03/2022 15:41:26 -0500



Que, los artículos 52 y 53 del Reglamento General de Tarifas de Ositrán (en adelante, RETA), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y sus modificatorias, establece las reglas aplicables a las ofertas, descuentos y promociones;

Que, mediante Carta N° 0141-2022-AAP recibida el 14 de febrero de 2022, el Concesionario solicitó al Ositrán su opinión respecto de la propuesta de reducir durante seis (06) meses la Tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias a su cargo, para rutas nuevas (en adelante, la Propuesta de Reducción Tarifaria), invocando lo previsto en el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión;

Que, mediante Oficios N° 00045-2022-GRE-OSITRAN y N° 00053-2022-GRE-OSITRAN, notificados el 22 de febrero y 02 de marzo de 2022, respectivamente, se requirió al MTC su opinión sobre la Propuesta de Reducción Tarifaria, considerando que se trata de una concesión cofinanciada, a efectos de evaluar la solicitud del Concesionario;

Que, mediante el Oficio N° 1595-2022-MTC/19, recibido el 11 de marzo de 2022, el Concedente remitió el Informe N° 0619-2022-MTC/19.02 que contiene su opinión respecto de la reducción temporal de las tarifas de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas durante seis (06) meses, solicitada por el Concesionario;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 00023-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica analizaron la solicitud formulada por el Concesionario, recomendando aprobar la propuesta de reducción temporal de la Tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas; ello, sobre la base de las siguientes conclusiones:

- i. El Contrato de Concesión contempla en su numeral 9.1.7 que, únicamente por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado.
- ii. De acuerdo con los artículos 52 y 53 del RETA, las Entidades Prestadoras pueden ofrecer como parte de su política comercial, de manera temporal, ofertas, descuentos y promociones en condiciones más ventajosas a las normalmente aplicadas. Dichas ofertas, descuentos o promociones en general deben corresponder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que se otorguen por determinadas circunstancias compensatorias (tales como pago anticipado, monto, volumen) u otros que se otorguen con carácter general, en todos los casos que existan condiciones equivalentes.
- iii. Considerando que los ingresos facturados por el Concesionario provenientes del cobro de las Tarifas -dentro de las que se encuentra la de Aterrizaje y Despegue- constituyen Ingresos Regulados, los cuales forman parte de los recursos con los que se retribuye el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) de la Concesión, mediante el Oficio N° 00045-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC emita opinión sobre la solicitud de reducción de tarifas presentada por AAP.
- iv. Mediante el Informe N° 0619-2022-MTC/19.02 remitido a través del Oficio N° 1595-2022-MTC/19, el Concedente indicó que la aplicación de la reducción tarifaria solicitada por AAP no tendría impacto en el equilibrio económico-financiero de la Concesión, ya que la promoción es de carácter temporal y para rutas que actualmente no generan ingresos regulados; y, además, dicha reducción tarifaria contribuiría con la promoción del tráfico aéreo, lo cual podría generar mayores ingresos regulados con la consiguiente reducción de las necesidades de cofinanciamiento del Estado.



- v. De la revisión de los términos y condiciones propuestos por AAP para la aplicación de la reducción tarifaria, se ha verificado que estos se encuentran conformes con lo establecido en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, así como con los criterios definidos en los artículos 52 y 53 del RETA.

Que, luego de evaluar y deliberar el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones el Informe Conjunto N° 00023-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), incorporándolo como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N°012-2015-PCM, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N°761-2022-CD-OSITRAN, de fecha 23 de marzo de 2022;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar la propuesta de reducción temporal de la tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas por un periodo de seis (06) meses desde su entrada en vigencia, presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A., para lo cual el Concesionario deberá incorporar en su tarifario la tarifa promocional.

Artículo 2°.- Disponer que, para que entre en vigencia la tarifa promocional presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A., este deberá incorporar dicha tarifa en su tarifario de acuerdo con las reglas de publicidad y entrada en vigor establecidas en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N°003-2021-CD-OSITRAN.

Artículo 3°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N°00023-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines pertinentes.

Artículo 4°.- Publicar la presente Resolución y el Informe Conjunto N°00023-2022-IC-OSITRAN (GRE -GAJ) en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

Regístrese y comuníquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT: 2022027651

INFORME CONJUNTO N° 00023-2022-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 : Evaluación de solicitud de reducción temporal de Tarifas presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de la República del Perú

Fecha : 16 de marzo de 2022

I. OBJETO

1. Evaluar la solicitud presentada por la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. para aplicar una reducción temporal de la Tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas, en el marco de lo previsto en el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión.

II. ANTECEDENTES

2. El 05 de enero de 2011, el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o 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 Perú¹ (en adelante, el Contrato de Concesión), bajo la modalidad de cofinanciada por el Estado.
3. Mediante la Carta N° 0141-2022-AAP recibida el 14 de febrero de 2022, el Concesionario, invocando el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión, solicitó al Ositrán una reducción de la Tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias a su cargo, exclusivamente para rutas nuevas, por un periodo de seis (06) meses contados desde que la línea aérea inicie sus operaciones en dichas rutas.
4. Considerando que los ingresos facturados por el Concesionario provenientes del cobro de las Tarifas -dentro de las que se encuentra la de Aterrizaje y Despegue- constituyen Ingresos Regulados, los cuales forman parte de los recursos con los que se retribuye el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) de la Concesión, mediante el Oficio N° 00045-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 22 de febrero de 2022, se solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC (en adelante, el Concedente) su opinión sobre la viabilidad de la solicitud presentada por el Concesionario, considerando que se trata de una concesión cofinanciada; otorgándole para tal efecto un plazo de cinco (05) días hábiles.
Visado por: CASTILLO MAR Ruth
Eliana FIR 43034136 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/03/2022 11:04:44 -0500
Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Arle FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/03/2022 11:03:57 -0500
5. Mediante el Oficio N° 00053-2022-GRE-OSITRAN, notificado al Concedente (con copia a AAP) el 02 de marzo de 2022, se le reiteró la necesidad de contar con la opinión del Concedente a efectos de que este Organismo Regulador pueda pronunciarse -en el ámbito de sus competencias- respecto de la solicitud del Concesionario, instándole que
Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 16/03/2022 20:41:32 -0500
Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 16/03/2022 18:47:31 -0500

¹ Aeropuertos de la Concesión: Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

tenga a bien remitir la opinión correspondiente en un plazo máximo de tres (03) días hábiles.

6. Mediante el Oficio N° 1595-2022-MTC/19, recibido el 11 de marzo de 2022, el Concedente remitió el Informe N° 0619-2022-MTC/19.02, elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes, en el cual se emite opinión respecto de la solicitud presentada por AAP.

III. MARCO LEGAL Y CONTRACTUAL APLICABLE

III.1. De la competencia del Ositrán

7. 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, que dispone la creación del Ositrán, este Organismo Regulador tiene la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
8. Asimismo, el literal b) del artículo 7.1. de la Ley N° 26917 establece que el Ositrán tiene, entre sus principales funciones, el operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, 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.]

9. De acuerdo con el citado artículo, corresponde al Ositrán, como parte de sus funciones, operar el sistema tarifario velando por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias establecidas en los contratos de concesión.
10. En línea con lo dispuesto en la citada Ley, el artículo 4 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, el REGO), establece que el Ositrán es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión; cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes.
11. Asimismo, de conformidad con el artículo 5 del REGO, son objetivos del Ositrán, en el ámbito de su competencia, velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán, así como velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el Ositrán fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

12. Por su parte, el artículo 16 del REGO establece que este Organismo Regulador regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual; asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.
13. Además, el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de Resoluciones. De manera concordante, el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia de Ositrán.

III.2. Del régimen tarifario establecido en el Contrato de Concesión

14. La Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión regula el régimen económico referido a las Tarifas y Cargos de Acceso que cobrará AAP producto de la explotación de la Concesión. En particular, en el numeral 9.1.1 se establece que AAP cobrará las Tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por el Ositrán, de acuerdo con lo señalado en el REMA y el RETA.

“9.1 Tarifas y Cargos de Acceso

9.1.1 El CONCESIONARIO producto de la explotación de la Concesión cobrará Tarifas y Cargos de Acceso. **Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato** o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo señalado en el REMA y el RETA. Los Cargos de Acceso que el CONCESIONARIO cobrará se encuentran regulados por el REMA. Los importes a ser cobrados por el CONCESIONARIO deberán considerar las Tarifas y Cargos de Acceso más el IGV, respectivo.
(...)”

15. En ese orden, el Anexo 7 (Esquema de Tarifas) establece -entre otras- la Tarifa de Aterrizaje y Despegue, definiéndola en los siguientes términos:

“Tarifas

(...)

b. Aterrizaje y Despegue

La Tarifa por este servicio está definida en Dólares y se cobra por cada tonelada métrica de peso de despegue de la aeronave. **La Tarifa por tonelada métrica varía según el tamaño de las aeronaves, el tipo de Aeropuerto (clasificados en grupos) y el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional).** Incluye 90 minutos de estacionamiento en la plataforma.

Se considera un cargo fijo para aquellas aeronaves con un peso igual o menor a las 10 TM, **el mismo que varía por grupo de Aeropuertos.**

(...)”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

16. Como puede observarse, de acuerdo con el numeral 9.1.1 y el Anexo 7 del Contrato de Concesión, dentro de las Tarifas que cobrará AAP se encuentra la de Aterrizaje y Despegue, la cual varía según el tipo de Aeropuerto (clasificados en grupos).
17. Por su parte, el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión establece las condiciones en las cuales el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas, conforme se cita a continuación:

“9.1.7 Por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el CONCESIONARIO podrá solicitar al OSITRAN una reducción de las Tarifas por un plazo determinado.

De igual forma, el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, podrá solicitar al CONCESIONARIO mediante comunicación debidamente sustentada, que por políticas de promoción del sector y del tráfico aéreo participe de todas las propuestas de reducción de tarifas que estimularan el incremento de operaciones aéreas.

La reducción de Tarifas, en atención a lo indicado anteriormente, no habilitará al CONCESIONARIO a invocar lo estipulado en el Numeral 9.3 de la Cláusula Novena del presente Contrato.”

[El subrayado es nuestro.]

III.3. De la regulación con respecto a ofertas, descuentos y promociones

18. El Capítulo III del Título III del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA) regula los términos y condiciones para la aplicación de ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones en general por parte de las Entidades Prestadoras bajo la figura de Política Comercial. Para el caso materia de análisis, resulta pertinente citar los artículos 52, 53 y 55 del RETA:

“Artículo 52.- Aplicación de ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones en general

52.1 Las Entidades Prestadoras podrán ofrecer como parte de su política comercial, de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos, paquetes de servicios o promociones en general en condiciones económicas más ventajosas a las normalmente aplicadas. Para tales efectos, las ofertas, descuentos, paquetes de servicios o promociones en general deben corresponder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que se otorguen por determinadas circunstancias compensatorias (tales como pago anticipado, monto, volumen) u otros que se otorguen con carácter general, en todos los casos que existan condiciones equivalentes.

52.2 Las circunstancias compensatorias deben incluirse en la política comercial de la Entidad Prestadora con la suficiente descripción que permita a los usuarios y al Ositrán conocer sus características y condiciones.

52.5 Las Entidades Prestadora deben mantener publicada en su página web su Política Comercial vigente, para conocimiento de los usuarios.

Artículo 53.- Vigencia de ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones

53.1. Las Entidades Prestadoras están obligadas a comunicar a los usuarios el carácter temporal o permanente de sus ofertas, descuentos, paquetes de servicios y promociones en general, debiendo precisarse dicho carácter en su respectivo tarifario.

53.2. En los casos que la Entidad Prestadora decida poner fin a la vigencia de una oferta, descuento, paquete de servicio o promoción en general, antes del término del plazo establecido en su respectivo tarifario, debe publicar la correspondiente modificación de su tarifario para conocimiento de los usuarios, en su página web, así como en todas sus oficinas comerciales, locales y puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo, con una antelación mínima de cinco (05) días. La Entidad Prestadora debe comunicar la situación antes indicada al Ositrán, así como al Concedente en el caso de las concesiones cofinanciadas, con la misma antelación.

(...)

Artículo 55.- Carácter opcional de ofertas, descuentos y promociones

Las ofertas, descuentos o promociones que ofrezca la Entidad Prestadora tienen carácter opcional, por lo que los usuarios tienen el derecho de aceptar o no la aplicación de los mismos.

[El subrayado es nuestro.]

19. Cabe señalar también que, el artículo 47 del Capítulo II del Título III del RETA, que regula el contenido mínimo del tarifario de las Entidades Prestadoras, establece que las ofertas, descuentos y promociones que formen parte de la política comercial, así como las condiciones para su aplicación y plazo de vigencia deben consignarse en el tarifario de dichas Entidades Prestadoras, tal como se cita a continuación:

“Artículo 47.- Contenido mínimo del tarifario

47.1. El tarifario de las Entidades Prestadoras debe contener como mínimo lo siguiente:

(...)

g) *Ofertas, descuentos y promociones u otros que formen parte de su política comercial, las condiciones que sustentan su aplicación y su plazo de vigencia.”*

20. Asimismo, el artículo 49 del RETA establece reglas aplicables para la entrada en vigencia del tarifario y sus modificaciones. En particular, el numeral 49.4 del artículo 49 del RETA prescribe las reglas que aplican en caso se incorporen modificaciones al tarifario relativa a la aplicación de descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, conforme se cita a continuación:

“Artículo 49.- Entrada en vigencia del tarifario y sus modificaciones

(...)

49.4. *En cuanto a la información relativa al cobro de precios y recargos, así como aquella referida a los descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, las Entidades Prestadoras deben publicar los mismos, así como sus respectivas modificaciones, como mínimo cinco (05) días previos a su entrada en vigencia, conforme a lo dispuesto en el inciso 48.2 del artículo 48 del Reglamento. La Entidad Prestadora debe comunicar los mismos al Ositrán como mínimo cinco (05) días previos a su entrada en vigencia. Para la aplicación de descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, la Entidad Prestadora debe observar también las disposiciones contenidas en el Capítulo III del Título III del presente Reglamento.*

(...)”

IV. CUESTIÓN PREVIA: OPINIÓN DEL CONCEDENTE

21. Tal como fue señalado en los antecedentes del presente informe, los ingresos facturados por el Concesionario provenientes del cobro de las Tarifas -dentro de las que se encuentra la de Aterrizaje y Despegue- constituyen Ingresos Regulados, los cuales forman parte de los recursos con los que se retribuye el PAMO, de acuerdo con el numeral 9.4.1 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión².
22. Teniendo en cuenta ello, mediante los Oficios N° 00045 y 00053-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó la opinión del Concedente sobre la viabilidad de la solicitud presentada por AAP, a efectos de que este Organismo Regulador la considere en su evaluación para la emisión de su pronunciamiento. Así, mediante el Informe N° 0619-2022-MTC/19.02 remitido a través del Oficio N° 1595-2022-MTC/19, el Concedente evalúa dos posibles escenarios: i) No aplicación de reducción de tarifas; y, ii) Aplicación de reducción temporal de tarifas.
23. A partir de dicha evaluación, el Concedente concluye que la reducción temporal de las tarifas no tiene efectos negativos en los Ingresos Regulados, puesto que a la fecha no se cuenta con ingresos en las rutas nuevas. Al respecto, indica lo siguiente:

- *“No representa una reducción de los flujos actuales en los Ingresos Regulados.*

² De acuerdo con la Cláusula Novena del Contrato de Concesión, el Cofinanciamiento está compuesto por los pagos trimestrales que el Concedente efectuará al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por el Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Ofertas Obligatorias (PPO), Pago por Obras (PAO) y Mantenimiento Correctivo (MC). Cabe destacar que, si el PAMO es mayor a los Ingresos Regulados, el Concedente procederá al pago solo de la diferencia del PAMO del trimestre menos los Ingresos Regulados (PAMO – IR); por el contrario, cuando el importe por el concepto del PAMO resulte menor, el Concesionario entregará al Concedente el monto equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del trimestre menos el PAMO.

- *La promoción representaría un valor positivo de probable incremento, ante cualquier escenario (Alto, medio, bajo).*
 - *No genera mayor cofinanciamiento al Estado y, por ende, un gasto para el Estado.”*
24. Asimismo, el Concedente menciona los siguientes beneficios de la reducción temporal de tarifas:
- *“Obtención de mayores ingresos regulados posibles en el mediano plazo.*
 - *Mayor uso de los aeropuertos.*
 - *Externalidades derivadas la comunicación aeroportuaria.*
 - *Reactivación del turismo y reactivación económica.*
 - *Menor riesgo de contagio COVID ante otras alternativas de operadores.*
 - *Impacto a una mejora de la sostenibilidad de la concesión.”*
25. De esta manera, el Concedente resalta que la reducción tarifaria por un periodo determinado contribuiría con la promoción del incremento del tráfico aéreo; así como una mayor competencia entre los operadores (aerolíneas), la cual redundaría en el bienestar de los pasajeros.
26. En ese orden, el Concedente concluye que la reducción temporal de las tarifas de aterrizaje y despegue para rutas nuevas no generaría un impacto negativo en el equilibrio económico-financiero de la Concesión; sino que, por el contrario, podría generar mayores ingresos regulados, con la consiguiente reducción de las necesidades de cofinanciamiento del Estado.

V. ANÁLISIS

V.1. Sobre la motivación de la solicitud presentada por el Concesionario

27. Acorde con lo señalado en los antecedentes del presente documento, a través de la Carta N° 0141-2022-AAP, el Concesionario solicitó al Ositrán la reducción temporal de la Tarifa correspondiente al servicio de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias, según los siguientes términos:

*“La empresa tiene a bien **promover el desarrollo de nuevas rutas**, distintas a las que se vienen atendiendo, para lo cual considera importante brindar una **reducción significativa en la tarifa de aterrizaje y despegue** que se cobra actualmente en los 5 aeropuertos bajo administración de AAP, reduciéndolas todas **al monto de US\$ 1.00 dólar**, tarifa a la que podrán acogerse las líneas aéreas que lo soliciten desde su entrada en vigencia que estimamos sea desde el 1 de abril del 2022 hasta el 31 de diciembre del 2022 y que será **aplicada únicamente por los primeros seis meses contados desde que la línea aérea inicie sus operaciones en la nueva ruta o nuevas rutas**, según se trate en su solicitud de acogimiento y solamente para la nueva ruta o nuevas rutas solicitadas.”*

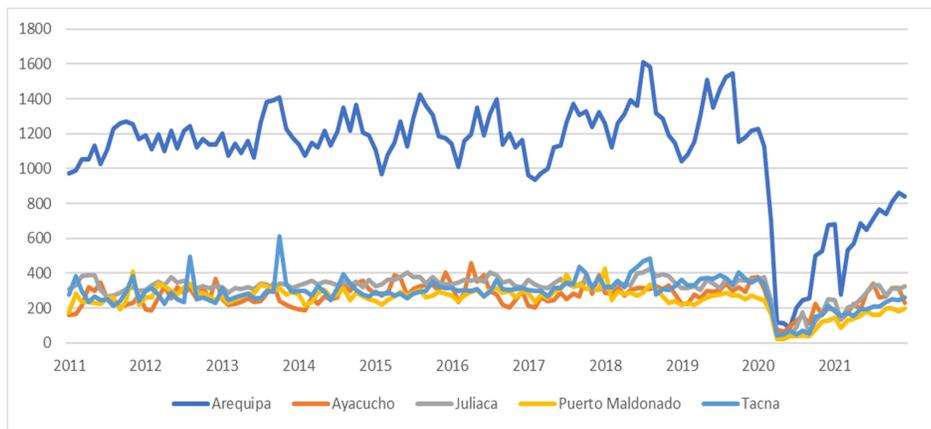
[El énfasis y subrayado son nuestros.]

28. Dicha solicitud fue presentada en el marco de lo dispuesto en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, el cual habilita al Concesionario a solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado, debido a motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo.
29. Al respecto, se advierte que la reducción tarifaria solicitada por AAP es por un plazo determinado, seis (06) meses, conforme lo estipula el Contrato de Concesión.
30. En cuanto a la motivación, es preciso señalar que, en anteriores comunicaciones, el Concesionario ha manifestado que el tráfico aéreo se ha visto dramáticamente contraído, a consecuencia de la pandemia del COVID-19. Así, a través de las Cartas N° 0583 y

0666-2020-AAP³, AAP enfatizó la “necesidad de promover el tráfico aéreo que actualmente se encuentra fuertemente impactado por la pandemia y de ese modo a su vez permitir generar ingresos adicionales a la concesión en esta lamentable situación en que nos encontramos.”

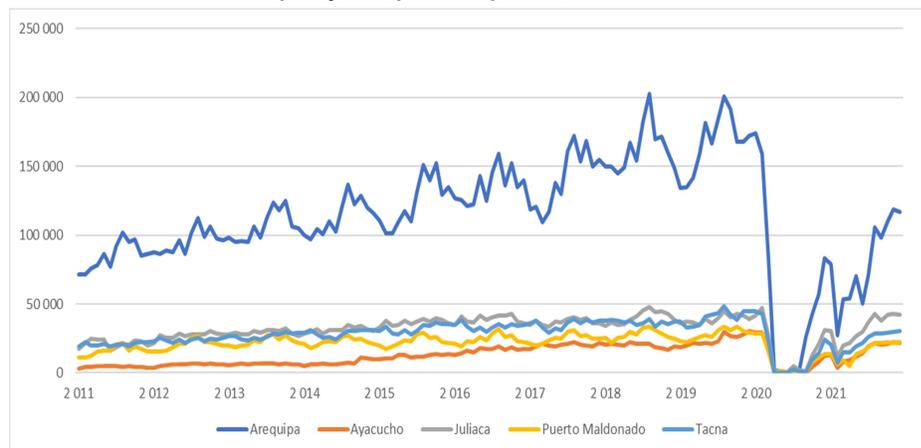
31. Ciertamente, de acuerdo con la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario, puede advertirse una tendencia creciente del tráfico en el Aeropuerto de Arequipa (especialmente en pasajeros), y en menor grado en los demás aeropuertos de la Concesión, la cual se mantuvo hasta los primeros meses del 2020. Sin embargo, el 17 de marzo de dicho año se produjo una caída abrupta del tráfico de naves y pasajeros en todos los aeropuertos de la Concesión, a raíz de las disposiciones legales emitidas por el Estado Peruano para prevenir y combatir la pandemia del COVID-19; luego de esta, el tráfico ha venido recuperándose lentamente.

Gráfico 1: Número de operaciones mensuales de aterrizaje y despegue, por Aeropuerto, enero 2011 diciembre 2021



Fuente: AAP (Declaración estadística Formato A.1.2.2. Información de Tráfico)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico 2: Tráfico mensual de pasajeros, por Aeropuerto, enero 2011 – diciembre 2021



Fuente: AAP (Declaración estadística Formato A.1.2.2. Información de Tráfico)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

³ Recibidas el 28 de setiembre de 2020 y el 20 de octubre de 2020, respectivamente, en el marco de la solicitud de reducción temporal de tarifas presentada por AAP en dicha oportunidad.

32. Al respecto, cabe recordar que, el 15 de marzo, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM⁴, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional⁵, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente:
- Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros, por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de este cierre de fronteras, siendo las autoridades competentes las encargadas de adoptar las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados.
 - Suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de dicha suspensión.
33. Así, desde el 17 de marzo de 2020, se suspendieron las operaciones de transporte aéreo regular de pasajeros en las infraestructuras concesionadas a AAP, debido a la inmovilización social obligatoria dictada por el gobierno peruano. Dichas medidas restrictivas al transporte de pasajeros continuaron durante los meses de abril a junio. Posteriormente, luego de la emisión del Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, los vuelos comerciales nacionales se reanudaron el 15 de julio, fecha en la cual reactivaron sus operaciones, entre otros, los aeropuertos de Ayacucho, Juliaca y Tacna.
34. Asimismo, mediante los Decretos Supremos N° 135, 139 y 146-2020-PCM, publicados el 31 de julio, 12 de agosto y 28 de agosto de 2020, respectivamente, en el diario oficial El Peruano, el gobierno peruano estableció una cuarentena focalizada en determinadas zonas del país⁶. Así, si bien a partir de la segunda mitad del mes de julio se procedió con la reactivación de los viajes interprovinciales por vía terrestre y aérea a nivel nacional, a partir del 03 de agosto de 2020 se suspendieron dichos viajes en las zonas del territorio nacional que se encuentren dentro de la cuarentena focalizada. En virtud de ello, los aeropuertos de Juliaca, Tacna y Ayacucho fueron nuevamente cerrados para vuelos

⁴ Cabe precisar que, con Decreto Supremo N° 008-2020-SA publicado en el diario oficial El Peruano el 11 de marzo de 2020, se declaró en Emergencia Sanitaria a nivel nacional, por el plazo de noventa (90) días calendario, por la existencia del COVID-19. Dicho estado de emergencia fue prorrogado mediante Decretos Supremos N° 020-2020-SA, N° 027-2020-SA, N° 031-2020-SA, N° 009-2021-SA y N° 025-2021-SA. A la fecha, la última prórroga efectuada ha entrado en vigencia a partir del 02 de marzo de 2022, por un plazo de ciento ochenta (180) días calendario, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 003-2022-SA, publicado el 22 de enero de 2022.

⁵ Dicho Estado de Emergencia Nacional fue ampliado temporalmente mediante los Decretos Supremos N° 051-2020-PCM, N° 064-2020-PCM, N° 075-2020-PCM, N° 083-2020-PCM, N° 094-2020-PCM, N° 116-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 146-2020-PCM, N° 156-2020-PCM y N° 174-2020-PCM; y precisado o modificado por los Decretos Supremos N° 045-2020-PCM, N° 046-2020-PCM, N° 051-2020-PCM, N° 053-2020-PCM, N° 057-2020-PCM, N° 058-2020-PCM, N° 061-2020-PCM, N° 063-2020-PCM, N° 064-2020-PCM, N° 068-2020-PCM, N° 072-2020-PCM, N° 083-2020-PCM, N° 094-2020-PCM, N° 116-2020-PCM, N° 129-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM, N° 146-2020-PCM, N° 151-2020-PCM, N° 156-2020-PCM, N° 162-2020-PCM, N° 165-2020-PCM, N° 170-2020-PCM, N° 177-2020-PCM, N° 178-2020-PCM, N° 180-2020-PCM, N° 184-2020-PCM, N° 201-2020-PCM, N° 036-2021-PCM, N° 058-2021-PCM, N° 076-2021-PCM, N° 105-2021-PCM, N° 123-2021-PCM, N° 131-2021-PCM, N° 149-2021-PCM, N° 152-2021-PCM, N° 167-2021-PCM, N° 174-2021-PCM, N° 186-2021-PCM, N° 010-2022-PCM, y N° 016-2022-PCM. Este último prorroga el estado de emergencia nacional en treinta y dos (32) días calendarios, contados desde el 28 de febrero de 2022.

⁶ En el Decreto Supremo N° 135-2020-PCM se ratifica que la cuarentena sigue vigente hasta el 31 de agosto en los de **Arequipa**, Ica, Junín, Huánuco y San Martín, así como 8 provincias de los departamentos de Madre de Dios, Ancash y Cusco. Por su parte, mediante Decreto Supremo N° 139-2020-PCM, se amplían las restricciones de cuarentena a los departamentos de **Arequipa**, Ica, Junín, Huánuco, Madre de Dios y San Martín, así como en 36 provincias de los departamentos de Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, La Libertad, Lima, Moquegua, Pasco, Puno y Tacna. Finalmente, en el Decreto Supremo N° 146-2020-PCM se estableció la cuarentena focalizada en los departamentos de Cusco, Moquegua, **Puno** y **Tacna**, así como en 47 provincias de los departamentos de Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, **Ayacucho**, Cajamarca, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lima, Madre de Dios y Pasco.

comerciales de transporte de pasajeros⁷.

35. Posteriormente, mediante el Decreto Supremo N° 146-2020-PCM, publicado el 28 de agosto de 2020, en el Aeropuerto de Arequipa se reanudaron los vuelos comerciales desde el 1 de setiembre de 2020; no obstante, en los gráficos 1 y 2 se advierte que el número de pasajeros y de operaciones de naves registrados hasta la fecha son significativamente menores que los niveles registrados antes de la declaratoria del Estado de Emergencia.
36. Por su parte, desde el 12 de octubre de 2020, se reiniciaron operaciones en el Aeropuerto de Ayacucho, en el marco del inicio de la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional – aprobada mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, publicado el 26 de setiembre de 2020-, entre las que se encontraba el transporte aéreo a partir del 5 de octubre de 2020⁸.
37. A través del Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, publicado el 30 de noviembre de 2020 en el diario oficial El Peruano, se declaró nuevamente el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de treinta y un (31) días calendario, estableciéndose en su numeral 8.1 del artículo 8, modificado por el artículo 1 del Decreto Supremo N° 092-2021-PCM y el artículo 2 del Decreto Supremo N° 105-2021-PCM, el Nivel de Alerta por Provincia y Departamento. Asimismo, mediante el Decreto Supremo N° 123-2021-PCM, publicado el 18 de junio de 2021, se dispuso nuevamente la modificación del mencionado artículo 8 del Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, a fin que se suspenda por un plazo de quince (15) días calendario contados desde el 21 de junio de 2021, el servicio de transporte aéreo y terrestre de personas de ámbito nacional y regional en el departamento de Arequipa, quedando prohibido el ingreso y salida de dichos servicios de dicho departamento, y sus provincias.
38. Posteriormente, debido al incremento de contagios por COVID-19 producto de la nueva variante SARS-CoV-2 (Delta), mediante Decreto Supremo N° 008-2021-PCM, publicado el 27 de enero de 2021 se prorroga por veintiocho (28) días calendario, el Estado de Emergencia Nacional y se declara en el nivel de Alerta Alto al departamento de Madre de Dios y en nivel de Muy Alto a los departamentos de Arequipa, Tacna, Ayacucho y Puno. Ello afectó al tráfico de naves y pasajeros ocasionando que dichos tráficos representen unos niveles del 36% y 23%, respectivamente, con relación a febrero de 2019⁹.
39. En efecto, el tráfico de naves se ha ubicado en torno a las 18 626 operaciones de aterrizaje y despegue en el año 2021, lo que significa una recuperación de 61% respecto de lo registrado en el año 2019. Por su parte, el número de pasajeros anuales al cierre de 2021 representó el 56% del tráfico observado en el año 2019; tal como se muestra en las Tablas 1 y 2. A partir de ello, puede señalarse que la reapertura de los aeropuertos por sí sola no ha logrado que el tráfico retorne a los niveles pre-pandemia.

⁷ Dicha cuarentena focalizada fue posteriormente suspendida mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, publicado el 3 de octubre de 2020 en el diario oficial El Peruano, en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, pero manteniéndose el Estado de Emergencia Nacional sujeto a una serie de medidas que restringen el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito a nivel nacional.

⁸ Se incluyeron además once (11) destinos internacionales aprobados, los cuales fueron precisados mediante la Resolución Ministerial N° 0642-2020-MTC, publicada el 30 de setiembre de 2020. Así, se aprobó la reanudación del transporte aéreo hacia los siguientes destinos sanitarios: La Paz y Santa Cruz en Bolivia; Santiago en Chile; Bogotá, Cali y Medellín en Colombia; Guayaquil y Quito en Ecuador; Ciudad de Panamá en Panamá; Asunción en Paraguay; y Montevideo en Uruguay.

⁹ Como se señaló anteriormente, dicho Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en sucesivos Decretos Supremos, siendo la última prórroga aprobada mediante Decreto Supremo N° 016-2022-PCM, y publicada el 27 de febrero de 2022. Este último prorroga el estado de emergencia nacional en 32 días calendarios, contados desde el 28 de febrero de 2022.

Tabla 1: Tráfico mensual de naves (en número de operaciones de Aterrizaje y Despegue)

	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2019
ene	2 164	2 591	1 442	120%	67%
feb	2 174	2 400	785	110%	36%
mar	2 308	1 506	1 203	65%	52%
abr	2 471	304	1 298	12%	53%
may	2 798	302	1 476	11%	53%
jun	2 620	328	1 597	13%	61%
jul	2 736	507	1 753	19%	64%
ago	2 894	692	1 726	24%	60%
sep	2 772	504	1 708	18%	62%
oct	2 514	1 072	1 878	43%	75%
nov	2 450	1 138	1 909	46%	78%
dic	2 572	1 469	1 851	57%	72%
Total	30 473	12 813	18 626	42%	61%

Fuente: AAP (Declaración estadística Formato A.1.2.2. Información de Tráfico)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tabla 2: Tráfico mensual de pasajeros en la Concesión (en número de pasajeros de entrada y salida)

	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2019
ene	248 623	318 290	156 129	128%	63%
feb	247 205	307 346	55 677	124%	23%
mar	257 503	160 981	104 831	63%	41%
abr	275 159	2 619	110 353	1%	40%
may	311 038	2 941	141 564	1%	46%
jun	291 733	1 874	131 244	1%	45%
jul	321 765	10 987	171 209	3%	53%
ago	357 248	6 838	220 984	2%	62%
sep	331 675	27 448	206 847	8%	62%
oct	308 645	77 530	224 256	25%	73%
nov	312 449	111 565	236 146	36%	76%
dic	315 532	164 221	233 104	52%	74%
Total	3 578 575	1 192 640	1 992 344	33%	56%

Fuente: AAP (Declaración estadística Formato A.1.2.2. Información de Tráfico)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

40. En ese contexto, se advierte la situación excepcional por la que está atravesando la industria aeronáutica, la cual ha generado la necesidad de realizar acciones concretas orientadas a promover el tráfico aéreo en los aeropuertos de la Concesión. Por tanto, la solicitud propuesta por AAP se encuentra en línea con la condición habilitante establecida en el Contrato de Concesión de promover el tráfico aéreo.
41. Asimismo, puede advertirse que la reducción tarifaria solicitada por AAP comprende únicamente a las nuevas rutas, no siendo aplicable para las rutas que viene atendiendo actualmente; es decir, se trata de una promoción como ha sido señalado por AAP. En ese orden, a continuación, se evaluará la solicitud presentada por el Concesionario, teniendo en cuenta la regulación prevista en los artículos 52, 53 y 55 del RETA referidos a la política comercial.

V.2. Sobre las condiciones exigidas por el RETA

42. De acuerdo con los artículos 52, 53 y 55 del RETA, las Entidades Prestadora podrán ofrecer como parte de su política comercial, de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos y promociones en condiciones más ventajosas a las normalmente aplicadas; estableciéndose para ello las siguientes obligaciones:

- (i) Las ofertas, descuentos, paquetes de servicios o promociones en general deben corresponder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que se otorguen por determinadas circunstancias compensatorias (tales como pago anticipado, monto, volumen) u otros que se otorguen con carácter general, en todos los casos que existan condiciones equivalentes.
- (ii) Las circunstancias compensatorias deben incluirse en la política comercial de la Entidad Prestadora con la suficiente descripción que permita a los usuarios y al Ositrán conocer sus características y condiciones.
- (iii) Las Entidades Prestadoras deben comunicar a los usuarios el carácter temporal o permanente de la oferta, descuento y promociones en general.
- (iv) Las ofertas, descuentos y promociones deben ser de carácter opcional para los usuarios.

43. En el presente caso, AAP señala en su solicitud que para acceder o acogerse a la tarifa reducida o promocional, será necesario que se cumplan las siguientes condiciones:

“1. Solo será aplicable dentro del horario de operación de cada aeropuerto vigente de acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP, por sus siglas en inglés). Fuera de dicho horario se aplicará la tarifa de extensión horaria para el aterrizaje y despegue.

2. Solo se aplicará para aeronaves de aerolíneas que de manera regular operen nuevas rutas de acuerdo con el itinerario aprobado por la Autoridad Aeronáutica, y no para vuelos esporádicos u ocasionales en dichas rutas.

3. No será aplicable para las siguientes rutas al no ser consideradas estas como nuevas rutas:

- Lima – Arequipa – Lima
- Lima – Puerto Maldonado – Lima
- Lima – Juliaca – Lima
- Lima – Ayacucho – Lima
- Lima – Tacna – Lima
- Arequipa – Cusco – Arequipa
- Puerto Maldonado – Cusco – Puerto Maldonado
- Arequipa – Santiago de Chile – Arequipa

4. La solicitud de acogimiento a la tarifa promocional o reducida podrá ser presentada hasta el 31 de diciembre del 2022.

5. La aplicación de la tarifa promocional o reducida será únicamente por los primeros seis meses contados desde el inicio de operaciones, pudiendo producirse el inicio de operaciones en cualquier momento hasta el 1 de enero del 2023, en cuyo caso el vencimiento del plazo de seis meses de aplicación de la tarifa promocional será indefectiblemente el 30 de junio del 2023.”

44. De esta manera, se verifica que la tarifa promocional solicitada por AAP cuenta con la suficiente descripción que permita a los usuarios y al Ositrán conocer sus características y condiciones. Asimismo, será ofrecida con carácter general a todos los usuarios que se encuentren en condiciones equivalentes, habida cuenta que:

- Cualquier aerolínea que decida operar nuevas rutas de manera regular, conforme al itinerario autorizado por la Autoridad Aeronáutica¹⁰, podrá acceder a la tarifa reducida de USD 1,00 por el servicio de Aterrizaje y Despegue.
 - Igualmente, podrá acceder a dicha tarifa reducida cualquier nave a la que se le preste el servicio de Aterrizaje y Despegue dentro del horario de operación vigente en cada aeropuerto, de acuerdo con la AIP. Fuera de dicho horario, se aplicará la tarifa de extensión horaria para el aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión¹¹.
45. Cabe subrayar que, AAP excluye expresamente la aplicación de la tarifa promocional solicitada a ocho (08) rutas específicas, señalando que estas no son consideradas como nuevas rutas. Al respecto, efectivamente se ha verificado que las mencionadas rutas ya venían siendo operadas en los aeropuertos de la Concesión antes de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional. En consecuencia, la Propuesta de Reducción Tarifaria no se aplicaría a las rutas indicadas en la siguiente tabla que muestra la distribución de los movimientos de aterrizaje y despegue entre cada una de estas al 16 de marzo de 2020.

Tabla 2: Distribución de movimientos de Aterrizaje y Despegue anuales por ruta, 2019 2021

Ruta	2019	2020	2021
LIMA-AREQUIPA-LIMA	41,60%	34,92%	36,78%
LIMA-TACNA-LIMA	11,93%	10,63%	11,43%
LIMA-JULIACA-LIMA	9,56%	11,98%	16,75%
LIMA-AYACUCHO-LIMA	8,07%	8,19%	9,02%
LIMA-PUERTO MALDONADO-LIMA	5,64%	6,27%	7,75%
AREQUIPA-CUSCO-AREQUIPA	4,67%	1,95%	0,75%
PUERTO MALDONADO-CUSCO-PUERTO MALDONADO	3,01%	1,17%	0,75%
AREQUIPA-SANTIAGO DE CHILE-AREQUIPA	0,49%	0,52%	0,44%
Otros	15,03%	24,37%	16,33%

*Fuente: AAP (Declaración estadística Formato A.1.2.2. Información de Tráfico)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*

46. De otro lado, se advierte que la tarifa promocional será aplicable por un plazo de seis (06) meses desde el inicio de operaciones, siendo el tope del plazo de aplicación el 30 de junio de 2023. De este modo, se verifica que la tarifa promocional solicitada por AAP es de carácter temporal.
47. Por último, la tarifa reducida solicitada por el Concesionario es de carácter opcional para los usuarios, pues las aerolíneas que deseen acogerse a esta deben presentar una solicitud a AAP hasta el 31 de diciembre de 2022. En consecuencia, se verifica la cuarta obligación establecida en el RETA.

VI. CONCLUSIONES

48. Del análisis precedente, se ha arribado a las siguientes conclusiones:

¹⁰ La Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC.

¹¹ Al respecto, cabe señalar que, de acuerdo con el numeral 7.1.17 de la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo con los horarios de operación establecidos en las AIP. Fuera de dicho horario, el Anexo 7 del Contrato de Concesión establece el cobro de tarifas por atención en horas extras, las cuales son aplicadas por Aeropuerto dependiendo de si la operación se realizó con o sin pasajeros.

- i. El Contrato de Concesión contempla en su numeral 9.1.7 que, únicamente por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado.
- ii. De acuerdo con los artículos 52 y 53 del RETA, las Entidades Prestadoras pueden ofrecer como parte de su política comercial, de manera temporal, ofertas, descuentos y promociones en condiciones más ventajosas a las normalmente aplicadas. Dichas ofertas, descuentos o promociones en general deben corresponder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que se otorguen por determinadas circunstancias compensatorias (tales como pago anticipado, monto, volumen) u otros que se otorguen con carácter general, en todos los casos que existan condiciones equivalentes.
- iii. Considerando que los ingresos facturados por el Concesionario provenientes del cobro de las Tarifas -dentro de las que se encuentra la de Aterrizaje y Despegue- constituyen Ingresos Regulados, los cuales forman parte de los recursos con los que se retribuye el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) de la Concesión, mediante el Oficio N° 00045-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC emita opinión sobre la solicitud de reducción de tarifas presentada por AAP.
- iv. Mediante el Informe N° 0619-2022-MTC/19.02 remitido a través del Oficio N° 1595-2022-MTC/19, el Concedente indicó que la aplicación de la reducción tarifaria solicitada por AAP no tendría impacto en el equilibrio económico-financiero de la Concesión, ya que la promoción es de carácter temporal y para rutas que actualmente no generan ingresos regulados; y, además, dicha reducción tarifaria contribuiría con la promoción del tráfico aéreo, lo cual podría generar mayores ingresos regulados con la consiguiente reducción de las necesidades de cofinanciamiento del Estado.
- v. De la revisión de los términos y condiciones propuestos por AAP para la aplicación de la reducción tarifaria, se ha verificado que estos se encuentran conformes con lo establecido en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, así como con los criterios definidos en los artículos 52 y 53 del RETA.
- vi. Finalmente, en caso el Consejo Directivo del Ositrán decida aprobar la reducción de las tarifas solicitada por AAP, corresponderá a este último incorporar en su tarifario la tarifa promocional, así como las condiciones para la aplicación de dicho beneficio y el plazo de su vigencia, de acuerdo con las reglas de publicidad y entrada en vigor establecidas en los artículos 47, 49, 52 y 53 del RETA.

VII. RECOMENDACIÓN

49. En virtud de lo expuesto, se recomienda aprobar la solicitud presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. con respecto a la reducción de la tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas por un periodo de seis (06) meses.
50. En tal sentido, se recomienda a la Gerencia General remitir el presente informe al Consejo Directivo del Ositrán para su consideración.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Se adjunta proyecto de resolución.

NT: 2022024711