

INFORME CONJUNTO N° 00080-2024-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

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

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

JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Asunto: Inicio del procedimiento de fijación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Cláusula 6, Anexo 5 y Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha: 4 de junio de 2024

I. OBJETO

1. El objetivo del presente informe es sustentar el inicio del procedimiento de fijación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto aplicable a los pasajeros de transferencia (en adelante, TUUA de Transferencia) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, el Concedente o MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC (en adelante, Contrato de Concesión).
3. El referido Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA (nacional e internacional), aterrizaje y despegue (y estacionamiento)², a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por Ositrán y permanecería fijo por un período de cinco (5) años.
4. A la fecha de emisión del presente Informe, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) han suscrito siete (7) adendas al Contrato de Concesión:
 - La Adenda 1 se suscribió el 6 de abril del 2001.
 - La Adenda 2 se suscribió el 25 de julio del 2001.
 - La Adenda 3 se suscribió el 30 de setiembre del 2002.
 - La Adenda 4 se suscribió el 30 de junio del 2003.
 - La Adenda 5 se suscribió el 25 de julio del 2011.

¹ Desde la aprobación de la Ley N° 27779, Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de diversos Ministerios, la denominación es: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

² De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (plataforma y/o posición remota); después de los 90 minutos, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro (4) horas, y posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción.

- La Adenda 6 se suscribió el 8 de marzo del 2013. Entre otros aspectos, esta adenda estableció que, una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia, de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
 - La Adenda 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
5. El 11 de enero del 2024, mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó a LAP información sobre los pasajeros de transferencia en el AIJC, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta al requerimiento.
 6. El 17 de enero del 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GALC-2024-0008, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN.
 7. El 19 de enero de 2024, mediante el Oficio N° 00016-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN.
 8. El 1 de febrero de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020, LAP dio respuesta parcial al requerimiento de información realizado.
 9. El 12 de febrero del 2024, mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN, se le reiteró el requerimiento de información al Concesionario, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta.
 10. El 12 de febrero de 2024, mediante el Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN, se realizaron consultas a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF) sobre la información remitida por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020.
 11. El 14 de febrero del 2024, se realizó una audiencia privada con representantes de LAP para absolver sus consultas con relación al reiterativo de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
 12. El 15 de febrero de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0030, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
 13. El 19 de febrero de 2024, mediante el Oficio N° 00031-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
 14. El 4 de marzo de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, LAP dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
 15. El 5 de marzo de 2024, mediante el Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN.
 16. El 15 de marzo de 2024, mediante el Oficio N° 00115-2024-GRE-OSITRAN, se le hizo un requerimiento de información a LAP, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta.
 17. El 21 de marzo de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0045, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00115-2024-GRE-OSITRAN.

18. El 22 de marzo de 2024, mediante el Oficio N° 00163-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 0115-2024-GRE-OSITRAN.
19. El 1 de abril de 2024, mediante el Memorando N° 00076-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó a la GSF que confirme las definiciones de pasajeros en transferencia.
20. El 2 de abril de 2024, mediante el Memorando N° 00522-2024-GSF-OSITRAN, dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00076-2024-GRE-OSITRAN.
21. El 2 de abril de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0054, LAP dio respuesta parcial al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00076-2024-GRE-OSITRAN y solicitó ampliación de plazo hasta fines de mayo para dar respuesta a la información faltante.
22. El 10 de abril de 2024, se sostuvo una audiencia privada con representantes de LAP para absolver algunas consultas sobre la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0054
23. En atención a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-005, el 15 de abril del 2024, por intermedio del Oficio N° 00170-2024-GRE-OSITRAN, se denegó la ampliación de plazo solicitada por LAP.
24. El 22 de abril de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0063, LAP nuevamente explicó que no podría contar con la información requerida en un menor tiempo al indicado mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-005.
25. El 16 de mayo de 2024, mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN se le solicitó a LAP información sobre el recorrido de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal del AIJC.
26. El 21 de mayo de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0082, LAP dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN.

III. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

III.1. Marco regulatorio del Ositrán

27. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3³ de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
28. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3⁴ de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, 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 (en adelante, ITUP).

³ "Artículo 3.- Funciones
3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:
(...)
b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;
(...)"

⁴ "Artículo 3.- Misión de OSITRAN

29. Específicamente, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7⁵ de la Ley de Creación del Ositrán dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, corresponde al Ositrán velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
30. En el mismo sentido, los numerales 5.5 y 5.6 del artículo 5⁶ del Reglamento General del Ositrán⁷ (en adelante, REGO) disponen que 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 y velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas que el Ositrán fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.
31. Asimismo, el artículo 16⁸ del REGO dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado a regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura de uso público, en virtud de un título legal o contractual.
32. En concordancia con lo que dispone el artículo 2⁹ del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, el artículo 17¹⁰ del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
(...)"

⁵ "Artículo 7°.- Funciones

.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".

[Énfasis agregado].

⁶ "Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN

Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:

(...)

5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

(...)"

⁷ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

⁸ "Artículo 16.- Función Reguladora

El OSITRAN 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, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. 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".

⁹ "Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores

La función reguladora y la normativa general señaladas en los literales b) y c) del numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, serán ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador".

¹⁰ "Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora

33. En cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹¹ (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; mientras que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17 de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
34. Por otro lado, de acuerdo con el artículo I del Título Preliminar del Reglamento General de Tarifas del Ositrán¹² (en adelante, RETA), este tiene por objeto, entre otros, establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público. Asimismo, de acuerdo con el artículo II del Título Preliminar del RETA, este resulta de aplicación a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las ITUP, ya sea en virtud de título legal o contractual.
35. Según el artículo III del Título Preliminar del RETA, este es de aplicación supletoria a lo establecido en los Contratos de Concesión de las ITUP. Asimismo, dispone que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el RETA y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.
36. Según el artículo 2¹³ del RETA, en ejercicio de la función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso.

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones”.

¹¹ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

¹² Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

¹³ “Artículo 2.- Ejercicio de la función reguladora
En ejercicio de su función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, lo siguiente:

i. Establecer sistemas tarifarios.

ii. Fijar y revisar las tarifas o tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP, así como establecer las condiciones para su aplicación y revisión. En el caso de empresas públicas, podrá establecer mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones.

iii. Fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso.

. Desregular las tarifas cuando se verifique la existencia de condiciones de competencia.

v. Establecer el conjunto de reglas y disposiciones a los que deberán sujetarse las Entidades Prestadoras en el establecimiento y aplicación de sus tarifas, de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable. En el caso de empresas públicas, la resolución podrá contener mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones”.

[Énfasis agregado].

37. 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, según el citado artículo, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. Por su parte, según el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados 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.
38. En los casos en que, conforme a lo establecido en el artículo 4 del RETA, se verifique que no existen condiciones de competencia en los mercados derivados de la explotación de la ITUP, el numeral 29.1 del artículo 29 del RETA establece que, en el marco de un procedimiento de oficio, el Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica.
39. En virtud del numeral 30.1 del artículo 30 del RETA, la resolución de inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio debe contener como mínimo lo siguiente:
- a) Identificación de la Entidad Prestadora.
 - b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
 - c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
 - d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del RETA.
40. Según el numeral 30.2 del artículo 30 del RETA, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual deberá cumplir lo establecido en el numeral 17.2 del artículo 17 del RETA. Dicho plazo establecido para ello no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles y podrá prorrogarse excepcionalmente, por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
41. Finalmente, de acuerdo con el numeral 29.2 del artículo 29 del RETA, la resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Asimismo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.

III.2. Contrato de Concesión

42. De acuerdo con el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por Ositrán, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas¹⁴ y en las leyes que lo rigen.
43. Asimismo, el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 Contrato de Concesión establece disposiciones respecto a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)¹⁵, conforme a lo citado a continuación:

¹⁴ Definición de "Normas" del Contrato de Concesión:

"1.35. "Normas" significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato".

¹⁵ Según el numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto

“Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

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

A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios”.

[Énfasis agregado.]

44. Adicionalmente, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de una TUUA de Transferencia, según lo seguidamente citado:

“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

El Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato”.

[Énfasis agregado.]

45. En ese sentido, en virtud de la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, encontrándose próxima la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, corresponde evaluar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, conforme a la competencia otorgada al Ositrán por el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión.
46. Finalmente, considerando que el Contrato de Concesión no ha establecido el procedimiento para la fijación de la TUUA de Transferencia, se aplicarán supletoriamente las disposiciones del RETA citadas en la sección previa de este informe.

IV. ALCANCE DEL SERVICIO

47. Como se ha indicado en las secciones previas, mediante la Adenda 6 del Contrato de Concesión, entre otros aspectos, se estableció que una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará una TUUA de Transferencia, de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
48. Al respecto, en esta sección se detallarán los servicios que le son brindados a los pasajeros en transferencia, los cuales serán remunerados mediante la TUUA de Transferencia. Sin embargo, dado que el Contrato de Concesión no define a los pasajeros de transferencia, como primer paso se definirán a estos.

IV.1. Sobre los pasajeros en transferencia

49. De acuerdo con la OACI (2013), un pasajero de transferencia es:

se relaciona con los servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo, listados en dicha disposición contractual.

"23. Pasajero de transferencia o conexión: pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes operadas por el mismo o diferente transportista aéreo."

50. Mientras que, de acuerdo con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú, la clasificación de pasajeros es la siguiente¹⁶:

- *"Pasajero en Transbordo. Pasajero que arriba a un aeródromo y desembarca de una aeronave, con la finalidad de abordar el mismo vuelo u otro vuelo en dicho aeródromo.*
- *Pasajero en Tránsito. Pasajero que sale de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave en la cual arribó."*

51. En línea con la bibliografía revisada, y para los fines de este informe, un pasajero de transferencia es aquel pasajero proveniente de un vuelo nacional o internacional, que hace uso del terminal del AIJC con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional o internacional.

52. Cabe precisar que, los pasajeros que desembarcan en el AIJC para embarcarse en un nuevo vuelo, dependiendo del origen y destino, pueden clasificarse en cuatro categorías:

- **Internacional-Internacional (INT-INT):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

De acuerdo con LAP¹⁷, el pasajero INT-INT que llega a un puesto de estacionamiento de aeronave (en adelante, PEA) remota desembarca en el piso 1 y debe dirigirse al piso 2 a través de escaleras o ascensores para pasar los respectivos controles de tarjeta de embarque y seguridad. En el caso que el pasajero INT-INT llegue por una PEA de contacto, desembarca en el piso 2 y se dirige hacia los controles de tarjeta de embarque y seguridad en este piso. En ambos casos, el pasajero utiliza escaleras o ascensores para dirigirse al piso 3 para proceder abordar a su respectivo avión.

Cabe precisar que, en caso el pasajero tenga que usar buses de acercamiento para el embarque, este bajará al piso 1 para que pueda embarcar en una PEA remota. Mientras que, si al pasajero le corresponde embarcar en el dique Swing, este deberá subir al piso 4 y luego dirigirse a embarcar al piso 3.

- **Internacional-Doméstico (INT-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

De acuerdo con LAP¹⁸, el pasajero INT-DOM proviene del dique Internacional o del dique Swing en el piso 2 y se dirige al piso 1. En el piso 1 el pasajero se dirige hacia los controles migratorios para posteriormente realizar el recojo de maletas y empezar su recorrido regular como si fuera un pasajero doméstico (tiene acceso a la vía pública) en el piso 2.

Luego de pasar por el piso 2 el pasajero se dirige al piso 3 para pasar por los controles de tarjeta de embarque y los controles de seguridad para posteriormente dirigirse a su vuelo respectivo.

¹⁶ Cabe precisar que, mediante el Memorando N° 00076-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó confirmar las definiciones de los pasajeros en transferencia y los pasajeros de tránsito. Al respecto, mediante el Memorando N° 00522-2024-GSF-OSITRAN remitió las definiciones que están contenidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – Revisión 2.

¹⁷ Información remitida el 21 de mayo de 2024 mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0082.

¹⁸ Ibid.

En caso el pasajero tenga que embarcarse en una PEA remota, este se dirigirá hacia el piso 1 para tomar los buses de acercamiento.

- **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

De acuerdo con LAP¹⁹, el recorrido que siguen los pasajeros DOM-DOM puede dividirse en dos tipos, dependiendo si los pasajeros provienen de aeropuertos habilitados con Control de Seguridad Único (CSU) o no.

- **Pasajero DOM-DOM que viene de un aeropuerto habilitado con el CSU**

El pasajero DOM-DOM (CSU) que llega a una PEA remota desembarca en el piso 1 y debe dirigirse al piso 3 para embarcar. En el caso que deba dirigirse a una PEA remota para embarcar deberá bajar al piso 1 para tomar los buses de acercamiento.

El pasajero DOM-DOM (CSU) que llega a una PEA de contacto, desembarca en el piso 3 y luego se dirige directamente hacia su otra área de embarque.

- **Pasajero DOM-DOM que no viene de un aeropuerto habilitado con el CSU**

El pasajero DOM-DOM (No CSU) únicamente desembarca en PEA remota llegando mediante los buses de acercamiento al piso 1; y, luego debe dirigirse al piso 2 donde pasará control de embarque, y posteriormente, al piso 3 para pasar control de seguridad y embarcar. En el caso que deba dirigirse a una PEA remota para embarcar, deberá bajar al piso 1 para tomar los buses de acercamiento.

- **Doméstico-Internacional (DOM-INT):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

De acuerdo con LAP²⁰, el pasajero DOM-INT que llega al dique Nacional o al dique Swing desembarca por el piso 3 y luego se dirige hacia el piso 2. Asimismo, el pasajero DOM-INT que llega a una PEA remota, mediante los buses de acercamiento llegará al piso 1, y luego se dirigirá al piso 2.

Una vez se encuentren en el piso 2, los pasajeros pasarán por control de tarjeta de embarque, y luego seguirán al piso 3, donde pasarán por control de seguridad y migraciones; después de lo cual podrán embarcar:

- En caso el pasajero embarque en el dique Internacional, continuará en el piso 3.
- En caso el pasajero use el dique Swing, este deberá dirigirse hacia el piso 4 para posteriormente bajar por las salas cerradas al piso 3.
- En caso el pasajero se embarque en una PEA Remota, este deberá dirigirse hacia el piso 1 para tomar los buses de acercamiento.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

53. Un pasajero en transferencia debería tener la opción de no salir a la zona pública si así lo desea²¹; sin embargo, dado el diseño del Nuevo Terminal, los pasajeros INT-DOM tienen que salir a la zona pública. Ello, debido a que requieren pasar por controles de migraciones y de aduanas; por lo que, tienen que recoger su equipaje y luego salir a la zona de *check-in* para realizar el procedimiento completo de un pasajero que tiene como origen el AIJC. Así, al salir a la zona pública del aeropuerto, los pasajeros INT-DOM tendrán a su disposición todos los servicios que se prestan en la zona pública. Por lo expuesto; en el marco de este informe los pasajeros INT-DOM no se consideran como pasajeros en transferencia.

IV.2. Sobre los servicios que conforman la TUUA de transferencia

54. De acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA remunera 32 servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo. Con el fin de poder identificar cuáles de los 32 servicios son prestados a los pasajeros en transferencia, mediante el Oficio N° 0006-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó la información a LAP.
55. Así, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020, de fecha 1 de febrero del 2024, LAP señaló que de los 32 servicios que son remunerados mediante la TUUA, 26 son prestados a los pasajeros en transferencia, tanto nacionales como internacionales (ver detalle en el Cuadro 1).

²¹ Cabe precisar que un pasajero que hace una escala en el AIJC puede decidir salir a la zona pública aun cuando la conexión de su vuelo no lo requiera; teniendo en cuenta los requisitos migratorios que exige el país.

Cuadro 1: Relación de servicios remunerados mediante la TUUA

N°	Servicios	Pasajeros en transferencia
Embarque/desembarque de pasajeros		
1	Área de embarque	Sí
2	Climatización	Sí
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	Sí
4	Sistema de entrega de equipajes	Sí
5	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	Sí
6	Chequeo de pasajeros y equipaje	No
7	Carritos portaequipaje	No
8	Área para pasajeros en tránsito	Sí
9	Iluminación	Sí
10	Comunicaciones	Sí
Orientación		
11	Circuito cerrado de televisión	Sí
12	Señalización vertical	Sí
13	Señalización horizontal	Sí
14	Sistema de sonido	Sí
15	Sistema de información de vuelo	Sí
16	Servicio de información aeronáutica	Sí
Otras instalaciones y servicios		
17	Aduana	No
18	Policía Nacional	Sí
19	Migraciones	No
20	Dirección general de transporte aéreo	Sí
21	Sanidad	Sí
22	Medios de comunicación	Sí
23	Fiscalía	Sí
24	Indecopi	Sí
25	Promperú	Sí
26	Ositrán	Sí
27	Servicios de atención médica	Sí
30	Seguridad aeroportuaria	Sí
31	Servicios higiénicos	Sí
28	Área pública de circulación de vehículos	No
29	Área de uso común para pasajeros y acompañantes	No
32	Salas oficiales para autoridades	Sí

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Mediante el Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN, entre otros puntos, se le solicitó a la GSF revisar si el alcance de los servicios que se prestan a los pasajeros en transferencia presentado por LAP es adecuado. Así, mediante el Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN, la GSF remitió la Carta N° TP.145800.6379.24.SUP que adjunta los comentarios efectuados por CESEL-INECO, empresa supervisora en el AIJC. Al respecto, la empresa supervisora señaló que:

“El alcance de los servicios presentado por LAP es correcto y completo, siendo el mismo nivel de servicio (óptimo según ADRM12th)²² que para cualquier otro pasajero con origen en el AIJC circulando después del control de seguridad. En número de servicios remunerados por la TUUA sería de 26 para cada uno de los tipos de transferencias, INT-INT y DOM-DOM”.

[El énfasis y subrayado son nuestros].

57. Por lo expuesto, de los 32 servicios prestados a los pasajeros en el AIJC, 26 son prestados a los pasajeros en transferencia. El detalle de dichos servicios se presenta en el Anexo I del presente Informe.

²² ADRM por sus siglas en inglés, Airport Development Reference Manual 12th Edition.

V. ANÁLISIS

58. Según el numeral 33.1 del artículo 33 del RETA, para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir previamente el mercado relevante en el que se brinda dicho servicio. Para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable.
59. En atención a lo dispuesto en el RETA, en el presente acápite se analizará si existen condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado del Concesionario. Este análisis consta de dos partes: la primera está referida a la definición del mercado relevante para el servicio regulado; y, en la segunda se analizan las condiciones de competencia en cada mercado. De manera previa a dicho análisis, a continuación, se realiza una descripción del tráfico registrado en el AIJC con el fin de entender la importancia de este aeropuerto en la red aeroportuaria nacional.

V.1. Cuestión previa: Comportamiento del mercado en el AIJC

60. El AIJC es el principal centro de salidas y llegadas de pasajeros, carga y naves del país, en promedio con más del 60% del tráfico de pasajeros y el 90% del tráfico de carga en toda la red aeroportuaria nacional (ver Tabla 1).

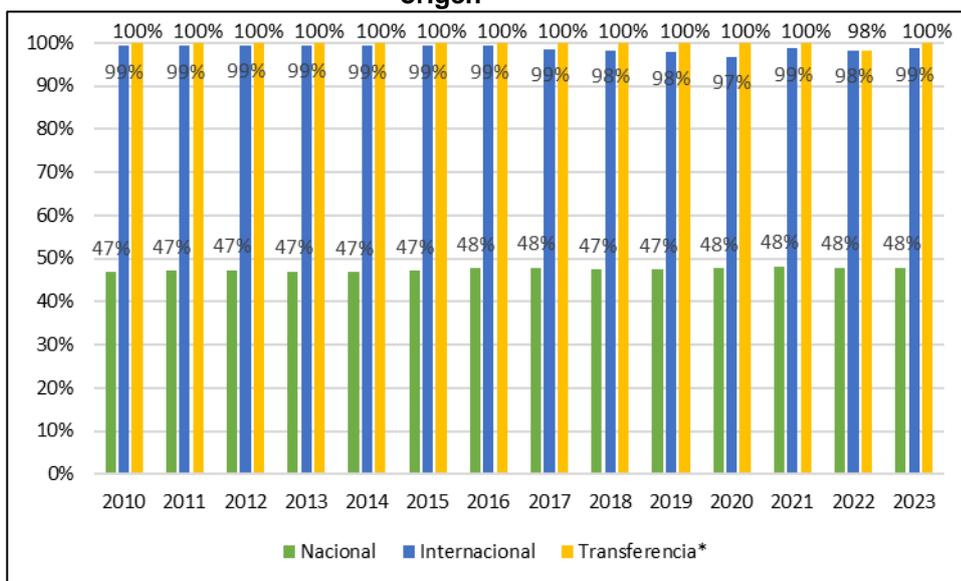
Tabla 1: Participación del AIJC en el tráfico de pasajeros, carga y naves de la Red Aeroportuaria Nacional (en porcentaje)

Año	Pasajeros	Carga
2010	63,7%	89,7%
2011	63,8%	89,9%
2012	63,2%	90,8%
2013	62,5%	91,1%
2014	61,8%	91,3%
2015	61,5%	91,9%
2016	62,1%	92,6%
2017	62,3%	91,8%
2018	61,8%	92,4%
2019	61,1%	91,2%
2020	57,8%	91,4%
2021	55,4%	83,7%
2022	59,1%	89,8%
2023	59,6%	88,9%

*Fuente: LAP, Aeropuertos del Perú, Aeropuertos Andinos del Perú y CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

61. En cuanto al tráfico de pasajeros, en el siguiente gráfico se observa que el AIJC en promedio moviliza el 99% de pasajeros internacionales y el 47% de pasajeros nacionales de la red aeroportuaria nacional. Asimismo, se observa que el AIJC moviliza el 100% de los pasajeros en transferencia de la red aeroportuaria nacional.

Gráfico 1: Evolución de la participación del AIJC en el tráfico de pasajeros, según origen



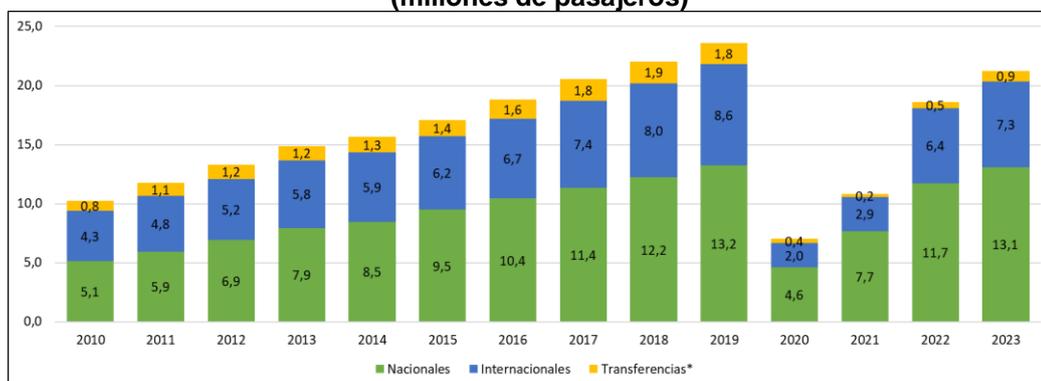
*Los pasajeros de transferencia consideran solamente los pasajeros internacionales, debido a que es lo que LAP ha venido reportando a la fecha.

Fuente: LAP, Aeropuertos del Perú, Aeropuertos Andinos del Perú y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Durante el año 2023, 21,2 millones de pasajeros hicieron uso del AIJC, lo que representó un incremento de 14,1% con respecto al año anterior; sin embargo, dicho valor se encuentra aún por debajo de lo registrado en el año 2019 (antes de la pandemia por COVID-19), en 2,4 millones de pasajeros. Cabe precisar que, del total de pasajeros que se registraron en el AIJC, 13,1 millones fueron nacionales, 7,3 millones fueron internacionales y 873 490 fueron de transferencia.

Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJC, según origen (millones de pasajeros)



*Los pasajeros de transferencia consideran solamente los pasajeros internacionales, debido a que es lo que LAP ha venido reportando a la fecha.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. Es importante indicar que el tráfico de pasajeros, tanto en rutas nacionales e internacionales, ha venido creciendo de manera exponencial (con excepción de los años de pandemia 2020 al 2022). El turismo es uno de los sectores que más incide en el aumento de esta demanda, por efecto de una serie de variables: crecimiento económico, desarrollo de infraestructura y oferta, y aplicación de estrategias y campañas de promoción por parte de diferentes actores de los sectores público y privado (PROMPERÚ, 2016).

64. Cabe señalar que, al cierre del 2023, el AIJC concentra alrededor del 30,8% de todas las operaciones de aterrizaje y despegue en vuelos nacionales y el 96,8% de vuelos internacionales realizadas en la red aeroportuaria nacional. En efecto, el AIJC se ha distinguido siempre por su posición estratégica, la cual, al cierre del 2022, le permitió estar conectado con 19 destinos nacionales y 36 destinos internacionales en América y Europa, las cuales se muestran en la siguiente ilustración.

Ilustración 1: Rutas comerciales desde el AIJC



Fuente: Memoria integrada de LAP 2022.

V.2. Definición del mercado

65. Un primer paso necesario para cualquier evaluación de poder de mercado es la definición del mercado relevante. Su objetivo es identificar las restricciones competitivas que enfrenta el operador relevante en el mercado y si esas restricciones le impiden operar independientemente de la presión competitiva efectiva (CAA, 2013). Así, para su definición es necesario efectuar un análisis de los patrones de sustitución relevantes desde el punto de vista económico.
66. Sobre el particular, existe un consenso amplio respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante²³. Esta se realiza identificando dos dimensiones que determinan el mercado relevante sobre el cual se estimará la tenencia o no de posición de dominio por parte de la empresa: el mercado de producto o servicio relevante y el mercado geográfico relevante.
- (i) **El mercado de producto o servicio relevante:** incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.
 - (ii) **El mercado geográfico relevante:** considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.
67. La legislación peruana recoge estos conceptos en el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, de la manera siguiente:

²³ Ver, por ejemplo: U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010), y EUROPEAN COMMISSION (1997).

“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

[El énfasis y subrayado son nuestros].

68. En línea con ello, a continuación, se definirá el mercado relevante del conjunto de servicios que se sujetaría a regulación tarifaria. Seguidamente, se procederá a determinar si existen condiciones de competencia al interior de este o si, por el contrario, existe poder de mercado de parte de alguno de los agentes participantes.

V.2.1. Análisis del mercado de producto o servicio relevante

69. De manera general, para la definición del mercado de producto (servicio) relevante, el análisis principalmente se basa en determinar qué producto (servicio) o conjunto de productos (servicios) es sustituto cercano de aquel materia de análisis desde el punto de vista de la demanda²⁴. Es decir, si el producto (servicio) materia de análisis puede ser sustituido por un número significativo de consumidores ante un incremento de su precio, entonces podría concluirse que ambos productos (servicios) pertenecen al mismo mercado.
70. Este enfoque es reflejado a través de la prueba SSNIP²⁵, la cual consiste en un procedimiento iterativo en el que se amplía el mercado de manera gradual. Así, de producirse un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, en el precio del servicio o conjunto de servicios seleccionado como relevante (generalmente, entre 5 y 10%), sin que esto provoque que los usuarios opten por terceros servicios, el mercado de servicio estará adecuadamente definido²⁶
71. Si bien la prueba SSNIP es una herramienta que puede resultar útil para la definición de los mercados relevantes, Polk y Bilotkach (2013) advierten que su aplicación requiere tener claridad respecto del contexto en el que se esté desarrollando. Por ejemplo, el horizonte temporal elegido dentro del cual puede ocurrir la sustitución juega un rol importante en el análisis. Al respecto, señalan 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.
72. Así, como se ha indicado en secciones previas, el presente análisis del mercado de servicio relevante se realizará considerando los servicios prestados a los pasajeros en transferencia.

²⁴ La sustitución por el lado de la oferta podría jugar un rol en la definición de mercado relevante si otros proveedores fueran capaces de entrar al mercado en un corto plazo sin requerir inversiones significativas ante un incremento del precio del incumbente. En el contexto de los mercados de aeropuertos, esto implica que cuando un aeropuerto incrementa sus precios, aeropuertos alternativos que aún no operan en el mercado podrían fácilmente entrar a competir. En el presente caso, debido a las barreras de entrada que se detallarán más adelante, resulta altamente improbable que aeropuertos alternativos que no están presentes en el mercado puedan ingresar al mismo en un corto plazo ante un incremento del precio del conjunto de servicios seleccionado como relevante.

²⁵ Siglas en inglés de Small but Significant Non-transitory Increase in Price.

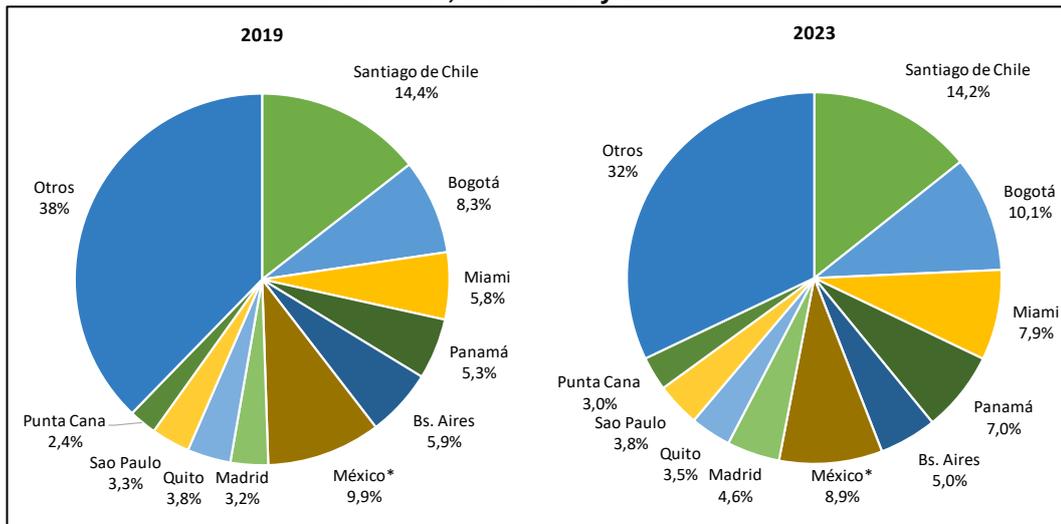
²⁶ U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010).

73. Como se indicó en la sección IV. ALCANCE DEL SERVICIO, los servicios asociados a la TUUA de Transferencia son demandados por pasajeros cuyo propósito es 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.
74. Al respecto, de acuerdo con De Rus et al (2003), 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; no obstante, dicha alternativa es inexistente en el presente caso porque en el Perú no se cuenta con trenes de alta velocidad.
75. Asimismo, Polk y Bilotkach (2013) señalan que los aeropuertos considerados *hub* -como es el caso del AIJC- difícilmente enfrentan competencia con otros modos de transporte (terrestre o marítimo) en una fracción significativa de su tráfico de pasajeros y carga, debido a que el tráfico de larga distancia (*long-haul*) usualmente representa una participación sustancial del negocio para estos terminales.
76. En el presente caso, dado que a la fecha de elaboración del presente informe no se dispone de información de origen y destino de los pasajeros de transferencia²⁷, el análisis se realiza empleando como variable *proxy* la información de operaciones en el AIJC, debido a que los pasajeros de transferencia se movilizan en vuelos que salen del AIJC.
77. Así, se observa que los vuelos de salidas internacionales representaron alrededor del 42% del tráfico de salida en el año 2019; mientras que, al cierre del año 2023, esta participación bajó cinco puntos porcentuales, a 37%. Sin embargo, las principales ciudades de destino se han mantenido: Santiago, Bogotá, Miami, Panamá y México²⁸ (ver Gráfico 3). En consecuencia, otros modos de transporte no constituirían un sustituto cercano al transporte aéreo para una porción importante de los demandantes del servicio de TUUA de Transferencia internacional del AIJC.

²⁷ Mediante el Oficio N° 00115-2024 GRE OSITRAN, entre otros temas, se le solicitó a LAP que remita las estadísticas de origen-destino de los pasajeros de transferencia; es decir, el país o ciudad de origen de los pasajeros de transferencia. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0045, LAP solicitó una ampliación de plazo de cinco (5) días para dar respuesta al mencionado requerimiento, la cual fue otorgada mediante Oficio N° 00163-2024-GRE-OSITRAN. Adicionalmente, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0054, recibida el 2 de abril de 2024, el Concesionario solicitó un plazo adicional hasta finales de mayo para dar respuesta al mencionado requerimiento. Sin embargo, dados los plazos establecidos en el RETA para los procedimientos de fijación de tarifas, no se otorgó la ampliación de plazo solicitada.

²⁸ Incluye las operaciones a los aeropuertos de Ciudad de México (participación de 6,2% en el año 2019 y de 3,7% en el año 2023) y de Cancún (participación de 3,7% en el año 2019 y de 5,1% en el año 2023).

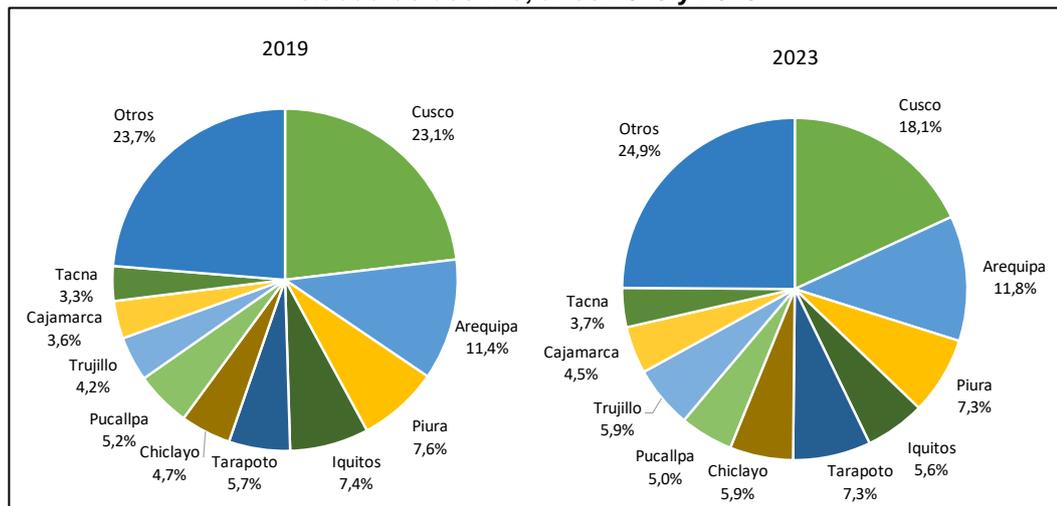
Gráfico 3: Tráfico de operaciones de vuelos de salidas internacionales, por ciudad de destino, años 2019 y 2023



*Incluye las operaciones a los aeropuertos de Ciudad de México y Cancún
 Fuente: LAP.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. En el caso de los vuelos de salidas nacionales, las principales ciudades de destino son: Cusco, Arequipa, Piura, y Tarapoto; cuya participación en conjunto alcanzó el 55% de los vuelos de salidas nacionales en el 2019 y el 50% en el 2023. Cabe precisar que, en el 2023 la participación del aeropuerto de Chiclayo se ha incrementado, alcanzando el 5,9%; por encima de Iquitos (5,6%), como se aprecia en el Gráfico 4. Adicionalmente, de acuerdo con cifras de PROMPERÚ (2019), el 68% de los vacacionistas que viajan por vía aérea pertenecen al nivel socioeconómico A-B. Así, considerando que el tiempo de viaje desde Lima a dichas ciudades por vía terrestre supera las doce (12) horas, dichos pasajeros serían poco sensibles a considerar este modo de transporte como un sustituto cercano del transporte aéreo frente a un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la TUAU de Transferencia.

Gráfico 4: Tráfico de operaciones de vuelos de salidas nacionales, por ciudad de destino, años 2019 y 2023



Fuente: LAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. En ese contexto, una vez que un pasajero ha decidido trasladarse hacia su destino final mediante el transporte aéreo, éste se encuentra cautivo a los servicios de la TUUA de Transferencia prestados por el Concesionario debido a que no existe un conjunto de servicios alternativos a dicho servicio aeroportuario. Por tanto, el servicio relevante comprende los servicios de uso de aeropuerto incluidos en la TUUA de Transferencia.

V.2.2. Análisis del mercado geográfico relevante

80. Siguiendo con lo establecido por el Decreto Legislativo 1034, delimitar el mercado geográfico relevante equivale a determinar el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante. Para ello debe evaluarse, entre otros factores, los costos de adquirir el servicio relevante proveniente de otra zona geográfica, así como las barreras existentes; es decir, el análisis se centra en determinar qué oferta satisface las necesidades de demanda por el servicio.
81. En primer lugar, resulta importante considerar que el Contrato de Concesión estableció, de manera previa a la suscripción de la Adenda N° 6, una garantía del Estado en los siguientes términos:

“2.5 Garantía del Estado. (...)

*Asimismo el Concedente **durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión** se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga **en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto.** El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

82. Como puede advertirse, con la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente garantizó al Concesionario que no autorizaría ningún aeropuerto comercial (nacional o internacional) que pudiera competir con el AIJC en un radio de 150 km de su ubicación durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión; es decir, hasta el año 2021. Durante ese tiempo el Concesionario gozaría de la exclusividad para operar en 150 km a la redonda; área que comprende, de manera referencial, la región Lima²⁹ y 150 km mar adentro.
83. Posteriormente, a través de la Adenda N° 6 suscrita el 8 de marzo de 2013, la vigencia de dicha garantía fue ampliada de acuerdo con los siguientes términos:

2.5. “Garantía del Estado. (...)

*Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga **en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1.** El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea*

²⁹ Cabe indicar que al año 2023 la provincia de Lima alcanzó los 10 292 408 habitantes, representando el 30,2% de la población total del país (34 038 457 habitantes), de acuerdo con las proyecciones de población del INEI. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/inei/noticias/894611-poblacion-de-la-provincia-de-lima-supera-los-10-millones-292-mil-habitantes>.

menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

84. Así, con la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el Concedente ha garantizado al Concesionario que no se autorizará ningún aeropuerto comercial que pudiera competir con el AIJC en un radio de 150 km de su ubicación hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1; tiempo durante el cual, el Concesionario goza de la exclusividad para operar en dicha zona geográfica, garantizando de esta manera sus ingresos.
85. Ahora bien, considerando la exclusividad que el Estado le ha dado a LAP, y que los pasajeros en transferencia se clasifican en tres tipos: INT-INT; DOM-INT y DOM-DOM (ver sección IV.2); a continuación, se procede a analizar si existen aeropuertos alternativos a los que pueden acceder los pasajeros en transferencia:

- **DOM-DOM:**

Como se observó en el Gráfico 1, el AIJC moviliza casi el 50% del tráfico de pasajeros nacionales en la red aeroportuaria nacional; esto debido a que existen muy pocas rutas nacionales que no tengan como punto de origen o destino el AIJC (rutas interregionales). A la fecha, considerando las cuatro aerolíneas que han venido concentrando más del 90% del tráfico de pasajeros nacionales movilizados en los últimos tres años (2021-2023)³⁰, se observa que solamente hay tres rutas que no pasan por Lima: Arequipa-Cusco (operada por Latam), y Pucallpa-Iquitos y Tarapoto -Iquitos (operadas por Star Perú)³¹.

Esta concentración de los vuelos en el AIJC puede ser explicada principalmente por dos razones. La primera es porque la provincia de Lima alberga a casi la tercera parte de la población del país (10,3 millones), de la cual el 24% pertenece a los niveles socioeconómicos A-B y, tal como se indicó en el numeral 78 del presente informe, el 68% de los vacacionistas que viajan por vía aérea pertenecen a este nivel socioeconómico. Como se observa, en la provincia de Lima no solo se concentra la mayor parte de la población sino también las personas con mayor disponibilidad a acceder a viajes por vía aérea.

La segunda razón que puede explicar la concentración del mercado aéreo en Lima es la falta de infraestructura en los aeropuertos de provincia. De acuerdo con Ositrán (2023), a pesar de que distintos actores han venido impulsando el desarrollo de las rutas interregionales, aún falta que se desarrolle infraestructura en algunos aeropuertos de provincia que permita, por ejemplo, el pernocte de aeronaves, un adecuado abastecimiento de combustible, entre otros.

³⁰ Información disponible en la "Serie estadística de Pasajeros a Nivel Nacional según Líneas Aéreas (2000 - 2023)", de la Dirección General de Aeronáutica Civil-DGAC. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/343577-estadistica-de-pasajeros>. Última revisión el 2-5-2024.

³¹ Se revisaron las páginas web de las cuatro principales aerolíneas el 2-5-2024:

https://www.latamairlines.com/pe/es?qclsrc=aw.ds&qad_source=1&qclid=EA1aIQobChMI2qLG3MTvhQMv2VIAB1e5QO1EAAYASAAEgZ1fD_BwE
https://www.skyairline.com/peru?qad_source=1&qclid=EA1aIQobChMIiPDQ38TvhQMv8GJIAB29pQ8sEAAAYASAAEgJKIPD_BwE
https://starperu.com/es?qad_source=1&qclid=EA1aIQobChMI1uGC4cTvhQMvi0FIAB0bsA8eEAAAYASAAEgJaifD_BwE
https://jetsmart.com/pe/es/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_content=brand&utm_campaign=pe_pe_ja_p_g-search_m_brand_jetsmart&qad_source=1

Así, dada las características del mercado aéreo peruano de vuelos nacionales, la gran mayoría de los pasajeros de transferencia DOM-DOM no tiene una alternativa distinta al AIJC para poder completar sus viajes por vía aérea.

- **INT-INT**

En el Gráfico 1 también se observó que el 99% del tráfico de pasajeros internacionales de la red aeroportuaria se moviliza por el AIJC, lo cual, al igual que en los vuelos domésticos muestra una alta concentración en el aeropuerto de Lima.

Al respecto es importante indicar que son las aerolíneas las que determinan el país (o los países) en donde se realizan las transferencias. La elección de las rutas está influenciada por múltiples factores, como son la ubicación geográfica de los aeropuertos, la infraestructura aeroportuaria, los costos (combustible, impuestos, tasas, otros), estabilidad política-social, etc.

De acuerdo con la NCAA (2008), en la mayoría de las aerolíneas, las consideraciones económicas, las ganancias esperadas, la presencia o ausencia de competencia, son factores que influyen en la determinación de las rutas. Por ejemplo, se indica que rutas directas de origen-destino que podrían no ser rentables por el poco flujo de tráfico; se pueden convertir en rentables al incorporarse rutas de conexión. Esto, debido a que los pasajeros de las conexiones pueden balancear los costos que se generan en la ruta origen-destino.

Como se observa, las aerolíneas establecen sus rutas de una evaluación integral de varios factores; por lo que, si la aerolínea establece como punto de conexión el AIJC, para un determinado vuelo, en una determinada fecha y horario, el pasajero no tiene alternativa adicional que realizar escala en el AIJC.

- **DOM-INT**

Tal como se detalló en párrafos previos, el AIJC concentra tanto a los vuelos nacionales como internacionales de la red aeroportuaria nacional. Así, a la fecha, solamente se cuenta con tres rutas internacionales que no pasan por Lima, las cuales son: Trujillo-Santiago de Chile (operado por JetSmart), Cusco-Santiago de Chile (operador por Latam) y Chiclayo-Panamá (operado por Copa Airlines)³².

Así, tal como se explicó en párrafos previos, la concentración en el AIJC puede ser explicada por la gran población que abarca la provincia de Lima (casi la tercera parte de la población peruana); así como, la falta de infraestructura en los aeropuertos de provincia.

Por lo que, dada las características del mercado aéreo peruano de vuelos, la gran mayoría de los pasajeros de transferencia DOM-INT no tiene una alternativa distinta al AIJC para poder completar sus viajes por vía aérea.

³² Se revisaron las páginas web de las mencionadas aerolíneas el 2-5-2024:

https://jetsmart.com/pe/es/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_content=brand&utm_campaign=pe_pe_ja_p_g-search_m_brand_jetsmart&qad_source=1. Última revisión el 2-5-2024.

https://www.latamairlines.com/pe/es?qclsrc=aw.ds&qad_source=1&qclid=EAlaIqobChMI2qLG3MTvhQMVp2VIAB1e5QO1EAAYASAAEgZ1fD_BwE

Cabe precisar que, en el caso de Copa Airlines, debido a que se tenían problemas en su página web, se llamó a la central (+51 700-9098) el 2-5-2024, donde se confirmó que la ruta Chiclayo-Panamá estaba vigente.

86. Como se ha observado, en cada uno de los tipos de pasajeros en transferencia (DOM-DOM, DOM-INT e INT-INT), dado que el AIJC centraliza la mayor parte de los vuelos que existe en el mercado aéreo peruano, los pasajeros en transferencia no tienen una alternativa al uso del aeropuerto de Lima; por lo que, el mercado geográfico se limita al AIJC.
87. En ese contexto, independientemente de si el vuelo es nacional o internacional, la elección del aeropuerto dependerá esencialmente de la localización geográfica de los demandantes (pasajeros). Así, los usuarios de la zona de influencia³³ del AIJC no tienen otra opción más que utilizar dicho aeropuerto. En tal sentido, el mercado geográfico en el que LAP opera se limita al AIJC.

V.2.3. Análisis de condiciones de competencia

88. El análisis que exige el RETA en su artículo 4³⁴ tiene por finalidad determinar si existen condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado³⁵. Así, luego de haber definido el mercado relevante, es necesario determinar si existen condiciones de competencia dentro de este o si, por el contrario, el Concesionario posee una posición dominante en el mismo. 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.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

89. Al respecto, tal como se mencionó anteriormente, LAP posee una participación absoluta dentro del mercado relevante identificado; por lo que, es posible concluir que actualmente **no existen condiciones de competencia** que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia; por lo que, siguiendo con lo establecido en el artículo 4 del RETA, es necesario que dicha tarifa esté sujeta a regulación tarifaria. En tal sentido, en cumplimiento del Contrato de Concesión y la normativa vigente, es preciso que se inicie el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia.

³³ De acuerdo a IATA (2013), 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.

³⁴ Artículo 4. Necesidad de regulación tarifaria

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.

³⁵ El poder de mercado es un concepto clave en el análisis económico del Derecho de la Competencia, el cual se refiere a la capacidad de una firma para incrementar su precio por encima de un nivel competitivo, sin que disminuyan sus ventas tan rápido que el aumento del precio no resulte rentable y deba ser revertido.

VI. METODOLOGÍA PARA LA REVISIÓN TARIFARIA

90. En virtud del análisis efectuado en la sección precedente, corresponde iniciar el procedimiento de fijación tarifaria para la TUUA de Transferencia, en el marco de lo establecido en el RETA.
91. En relación con la metodología, el artículo 16 del RETA establece lo siguiente:

“Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter enunciativo:

- a) Costos Incrementales.*
- b) Costo Marginal de largo plazo.*
- c) Costos Totalmente Distribuidos.*
- d) Disposición a pagar.*
- e) Tarifación comparativa (Benchmarking).*
- f) Empresa Modelo Eficiente.*
- g) Costo de Servicio.*

(...)

16.5. Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión”.

[El subrayado es nuestro.]

92. Como se observa, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación tarifaria; la cual se aplicará según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio.
93. En tal sentido, dadas las características de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia, son dos las metodologías que podrían aplicarse: costos totalmente distribuidos y tarificación comparativa o *benchmarking*; así, en el presente procedimiento debe determinarse cuál es la más adecuada. Al respecto, en el Anexo I del RETA se define a las referidas metodologías de la siguiente manera:

“I.3. Costos Totalmente Distribuidos

Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de la asignación de los costos directos e indirectos que implica su prestación.

Los costos directos se refieren a aquellos costos que pueden ser directamente relacionados con el servicio, mientras que los costos indirectos se refieren a aquellos costos compartidos entre dos o más servicios.

Esta metodología no considera las inversiones de largo plazo, por lo que se recomienda su aplicación cuando el periodo de vigencia del nivel tarifario a determinar sea no mayor a cinco (5) años.

En el caso de infraestructura portuaria y aeroportuaria, esta metodología puede ser implementada mediante la aplicación del sistema de costeo ABC (Activity Based Costing)”.

(...)

“1.5. Tarificación comparativa o benchmarking

Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar.

Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Dichas diferencias, tales como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria; sin embargo, la utilidad de esta metodología sigue siendo válida por el menor costo y mayor rapidez en el cálculo, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional.

Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”

94. Como se observa, la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar. Esta metodología tiene la ventaja de no requerir información de demanda para el cálculo de las tarifas, además de generar menores costos regulatorios.
95. Al respecto, debe indicarse que, para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia. Además, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la tarifa promedio, pudiendo sobre o subestimar la tarifa.
96. Considerando ello, luego de haber realizado una búsqueda de aeropuertos que facturen a los pasajeros de transferencia, se ha encontrado que, a la fecha, son muy pocos los aeropuertos que cobran a estos pasajeros, tal como se muestra a continuación:

Cuadro 2: Aeropuertos que cobran a los pasajeros en transferencia

País	Aeropuerto	Nombre del servicio	Aplica a
Alemania	Frankfurt	Cargo para pasajeros en transferencia.	Pasajeros nacionales e internacionales
Brasil	São Paulo-Guarulhos	Tarifa de conexión	Pasajeros nacionales e internacionales
Francia	Charles-de-Gaulle y Orly	Tasa para pasajero de conexión	Pasajeros nacionales e internacionales
Italia	Fiumicino	Cargo para pasajero de transferencia	Pasajeros internacionales

Fuente: Tarifarios públicos de cada uno de los aeropuertos³⁶

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³⁶ Los tarifarios revisados son:

Tarifario del aeropuerto de Frankfurt del año 2024. Disponible en: <https://www.fraport.com/en/business-areas/operations/airport-charges.html>. Última revisión el 15 de marzo de 2024.

Tarifario del aeropuerto de Sao Paulo, disponible en la base de datos de IATA. Última revisión el 30 de abril de 2024.

Tarifario de los aeropuertos de Charles de Gaulle y el de Orly del año 2024. Disponible en: <https://www.parisaeroport.fr/en/professionals/airlines-services/airport-fees>. Última revisión el 15 de marzo de 2024.

Tarifario de los aeropuertos de Roma, vigente desde octubre del año 2023. Disponible en: https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/bsn-airport-fees?p_p_id=it_txt_adr_cookiepolicy_web_portlet_AdrCookiePolicyBannerPortlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view. Última revisión el 15 de marzo de 2024.

Cabe precisar que, adicionalmente a los casos listados en el Cuadro 2, se revisaron los tarifarios públicos de los

97. Como se aprecia en el cuadro anterior, se dispone de escasa información de aeropuertos que cobren una tarifa a los pasajeros de transferencia. Asimismo, es importante precisar que los mencionados aeropuertos no son comparables con el AIJC debido a que cuentan con mayor infraestructura y registran mayor tráfico, como se aprecia en el Cuadro 3.

Cuadro 3: Características de los aeropuertos que cobran a los pasajeros en transferencia

País	Aeropuerto	Terminales	Pistas de Aterrizaje	Millones de pasajeros	
				2019	2023
Alemania	Frankfurt	2	4	70,6	59,4
Brasil	São Paulo-Guarulhos	3	2	43,0	41,3
Francia	Charles De Gaulle	3	4	76,2	67,4
Francia	Orly	2	3	31,9	32,3
Italia	Fuimicino	4	3	43,5	40,5

Fuente: Grupo ADP³⁷, Asociación Italiana de Gestores Aeroportuarios³⁸, Fraport Group³⁹, otros⁴⁰.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. Como se observa los aeropuertos que se presentan en el Cuadro 3, tienen como mínimo dos terminales aeroportuarios; mientras que, el AIJC cuenta con una terminal de pasajeros. En cuanto al tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Orly, el aeropuerto con menor tráfico de la muestra, registró en el año 2019 un total de 31,9 millones de pasajeros, 35% más de lo registrado por el AIJC en ese año; y, en el año 2023, 32,3 millones de pasajeros, un 52% más de lo registrado por el AIJC en ese mismo periodo.
99. Por lo expuesto, no resulta apropiado utilizar la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* debido a que la información disponible es escasa y no resulta comparable con el servicio sujeto a tarificación.
100. De otro lado, con relación a la metodología de costos totalmente distribuidos, esta metodología busca determinar las tarifas asignando los costos directos e indirectos que implica su prestación. Al respecto, dado que LAP ha venido prestando servicios a los pasajeros de transferencia desde el inicio de la concesión, se cuenta con información histórica de demanda y costos asociados. Asimismo, se dispone de proyecciones de demanda de los pasajeros de transferencia, las cuales han sido remitidas por el Concesionario.

siguientes aeropuertos: Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, Aeropuerto el Dorado de Bogotá, Aeropuerto Internacional Ezeiza de Buenos Aires, Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile y Aeropuerto Internacional de Viru Viru de Santa Cruz. Sin embargo, de la revisión efectuada a la información pública disponible, no se verificó el cobro de tarifas a pasajeros en Transferencia. Ver los tarifarios revisados en el Anexo II.

³⁷ El Grupo ADP (Aeropuertos de París) administra, entre otros los aeropuertos Charles de Gaulles y Orly. La información de tráfico se obtuvo de: <https://www.parisaeroport.fr/en/group/finance/investor-relations/traffic>. Última revisión el 20 de marzo de 2024.

³⁸ La información de tráfico del aeropuerto Fuimicino se obtuvo de la web de la Asociación Italiana de Gestores Aeroportuarios: <https://assaeroporti.com/focus-categorie/>. Última revisión el 20 de marzo de 2024.

³⁹ La información de tráfico se obtuvo de la web de Fraport, empresa administradora del aeropuerto de Frankfurt: <https://www.fraport.com/de/investoren/verkehrszahlen.html>. Última revisión el 20 de marzo de 2024.

⁴⁰ La información de tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Sao Paulo se obtuvo de: <https://www.aeroflap.com.br/es/El-aeropuerto-de-Guarulhos-recibi%C3%B3-413-millones-de-pasajeros-en-2023/>. Última revisión el 8 de mayo de 2024. Mientras que, la información sobre las características del aeropuerto se obtuvo de: <https://www.aeropuertodelmundo.net/aeropuerto-GRU/>. Última revisión el 8 de mayo de 2024.

101. Considerando lo anterior, consideramos que – en esta etapa del procedimiento, con base en la mejor información disponible – la metodología más apropiada para determinar la tarifa máxima de la TUUA de Transferencia es la metodología de costos totalmente distribuidos.
102. Sin perjuicio de lo señalado, con base en la información que se recabe durante el procedimiento de fijación tarifaria, en aplicación del numeral 16.1 del artículo 16 del RETA, el Regulador podrá evaluar, sustentar y determinar que se utilice una metodología distinta a la propuesta, en caso resulte ser más apropiada para el presente caso.

VII. CUESTIÓN FINAL

103. De acuerdo con el marco normativo expuesto en la sección III del presente informe, la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán.
104. Al respecto, cabe señalar que, desde el 23 de octubre del 2023⁴¹, este Organismo Regulador no cuenta con el quorum exigido para sesionar, conforme al artículo 6⁴² del ROF.
105. Considerando dicho escenario, el numeral 10 del artículo 9 del ROF establece que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta de ellas en la siguiente sesión de este órgano colegiado⁴³. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes de sustento de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el “*análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva*”.
106. En el presente caso, como se ha señalado anteriormente, la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia cuando entre en operación el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. De acuerdo con la

⁴¹ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, el señor Alex Díaz Guevara, lo que imposibilita contar con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros.

Es preciso indicar que, dicha situación fue oportunamente comunicada a la Presidencia del Consejo de Ministros, mediante el Oficio N° 00349-2023-PD-OSITRAN de fecha 26 de setiembre de 2023, a fin de que convoque al respectivo Concurso Público para designar a los miembros faltantes del Consejo Directivo.

Así, el 12 de febrero de 2024, concluyó la Etapa de Evaluación del Concurso Público para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo del Ositrán. No obstante, a la fecha de emisión del presente informe, el Consejo Directivo sigue sin contar con el quorum requerido.

⁴² ROF:
“Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

⁴³ ROF:
“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)
10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;
(...)”

información públicamente comunicada por LAP⁴⁴, este prevé que el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC entrará en operación en diciembre del presente año 2024. En ese sentido, mediante el presente Informe Conjunto se sustenta el inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia en el AIJC.

107. Ahora bien, teniendo en cuenta que, el 10 de mayo de 2024 – a la ya mencionada renuncia al cargo de miembro del Consejo Directivo presentada por el señor Alex Díaz Guevara – se sumó la renuncia presentada por el señor Julio Vidal Villanueva, es probable que se requiera más tiempo para que el Consejo Directivo cuente con el *quorum* exigido para que pueda sesionar y decidir sobre el particular, sin que se tenga certeza de cuánto ello pueda demorar.
108. Siendo ello así y considerando la información públicamente comunicada por LAP respecto a la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, a continuación estas Gerencias evalúan si la aprobación del presente Informe Conjunto y, consecuentemente, la aprobación del inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, amerita que la Presidencia Ejecutiva proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
109. Al respecto, debe señalarse que, en este punto del procedimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 29 del RETA, el presente Informe Conjunto debe ser elevado a la Gerencia General del Ositrán, a fin de que esta última lo remita al Consejo Directivo del Ositrán. El Consejo Directivo tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para aprobar la resolución que declara el inicio del procedimiento tarifario y, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 del TULO de la LPAG, tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para notificar el acto administrativo.
110. Según el artículo 30 del RETA, una vez notificada la resolución que declara el inicio de oficio del procedimiento de fijación tarifaria, la Entidad Prestadora tendrá un plazo de treinta (30) días hábiles para presentar su propuesta tarifaria. Este plazo puede ser prorrogado por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
111. Posteriormente, en virtud al artículo 31 del RETA, una vez recibida la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto. En aplicación del artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir la propuesta tarifaria y sus adjuntos al Consejo Directivo, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, dispondrá la publicación correspondiente.
112. En virtud del artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concederá un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor a treinta (30) días hábiles para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma.
113. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener

⁴⁴ Ver <https://www.infobae.com/peru/2024/05/02/el-antiguo-terminal-del-aeropuerto-jorge-chavez-tendra-otro-uso-tras-inauguracion-del-nuevo-en-que-se-convertira/>. Última visita: 21 de mayo de 2024.

observaciones, el Consejo Directivo emitirá la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.

114. Al respecto, considerando que no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo así como los plazos previstos en el RETA para el presente procedimiento – los mismos que, como se ha detallado en los párrafos previos, suman aproximadamente ciento noventa (190) días hábiles sin considerar prórrogas para las actuaciones de los órganos de este Organismo Regulador – se considera impostergable la aprobación del inicio del procedimiento tarifario que este Informe Conjunto sustenta.
115. En efecto, en el caso de que no exista un pronunciamiento por parte de este Regulador que apruebe el inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, no se podrán gatillar los plazos para la presentación de la propuesta tarifaria del Concesionario y, en su oportunidad, para la elaboración de la propuesta tarifaria de este Regulador, la etapa de comentarios por parte de los interesados sobre dicha propuesta, la realización de la audiencia para exponer la misma y la emisión de la decisión final. En tal sentido, se hace de una necesidad apremiante iniciar el procedimiento de fijación tarifaria, a fin de que no se dilate indefinidamente la fijación de la TUUA de Transferencia, y así el Concesionario pueda contar con esta tarifa a la próxima puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC de acuerdo a lo contemplado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
116. En virtud de lo anteriormente expuesto y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo que conlleva a la situación de emergencia identificada previamente, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

VIII. CONCLUSIONES

117. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el MTC, y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC.
118. Mediante la Adenda N° 6 del referido Contrato de Concesión, entre otros aspectos, se estableció que, una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia, de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
119. De acuerdo 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.
120. De acuerdo con el análisis efectuado se concluye que actualmente **no existen condiciones de competencia** que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia; por lo que, siguiendo con lo establecido en el artículo 4 del RETA, es necesario que dicha tarifa esté sujeta a regulación tarifaria. En tal sentido, en cumplimiento del Contrato de Concesión y la normativa vigente, es preciso que se inicie el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia.
121. Dada las características de la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia y la información que se dispone en esta etapa del procedimiento, se considera que la metodología más apropiada para fijar la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos.

122. Asimismo, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en este documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, como una medida de emergencia, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

IX. RECOMENDACIÓN

123. Se recomienda a la Gerencia General elevar el presente informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios
Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios
Económicos

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefe de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios
Económicos

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MARÍA ALEJANDRA MENDEZ VEGA
Especialista en Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios
Económicos

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
KIMBERLY LEÓN ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios
Económicos

Visado por
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios
Económicos

NT: 2024069215

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia

Anexo I

Detalle de los servicios remunerados por la TUUA en el AIJC

N°	Servicios	Detalle
1	Área de embarque	Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria.
2	Climatización	Calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores. Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas: -Temperatura: entre 22° y 26°. -Humedad relativa - 20% - 60%”
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	Sistema de manejo de equipajes. Sistema automático para examinar equipajes con: -Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina. -Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size). -Puntos para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes del área para examinar equipaje
4	Sistema de entrega de equipajes	Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba, luego de un viaje, ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.
5	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el pasaje de llegada del Espigón Internacional
6	Chequeo de pasajeros y equipaje	Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.
7	Carritos portaequipaje	Servicio que se le brinda al pasajero de disponer de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar en vuelo internacional se dirige al área de migraciones donde se ubican las fajas transportadoras para localizar su equipaje y/o pertenencias, es allí donde dispone de estos coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente de aduanas y salir al exterior hasta un área determinada (servicios de taxis y buses). Debe existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.
8	Área para pasajeros en tránsito	Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales
9	Iluminación	Servicio de iluminación de los ambientes del Aeropuerto para el desarrollo de actividades nocturnas y/o diurnas, en caso sea necesario
10	Comunicaciones	Se refiere al: -Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS) -Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS) -Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS)
11	Circuito cerrado de televisión	Servicio de seguridad a través de cámaras que cubre diversos ambientes del Aeropuerto
12	Señalización vertical	
13	Señalización horizontal	Servicio que se brinda al Usuario del Aeropuerto mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización vertical, teleindicadores, etc., incluyendo como mínimo:
14	Sistema de sonido	-Sistema de Sonido
15	Sistema de información de vuelo	-Señalización -Información de Vuelo
16	Servicio de información aeronáutica	

N°	Servicios	Detalle
17	Aduana	Espacio otorgado a la SUNAT (antes Aduana), para que ejerza las funciones de administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.
18	Policía Nacional	Espacio otorgado a la "Dependencia de la Policía Nacional (PNP), destacada en el Aeropuerto en la cual se agrupa adicionalmente la Comisaría correspondiente al Aeropuerto. La PNP "Cuenta con personal policial encargado de la custodia de la seguridad de las instalaciones del Aeropuerto en su parte pública.
19	Migraciones	Espacio otorgado a esta para que ejerza sus funciones principales, que son: -Control migratorio de las personas nacionales y extranjeras; -Apertura y cierre de los puntos autorizados para el cruce internacional, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas. -Notificación y puesta a disposición de la Policía de Requisitorias de personas que se encuentran con orden de captura o impedimento de salida del país por razones judiciales.
20	Dirección general de transporte aéreo	Espacio otorgado por ser la entidad "Encargada de proponer la política relativa al transporte aéreo, así como supervisar y evaluar su ejecución. Es responsable de controlar las actividades del transporte aéreo y supervisar la construcción, mejoramiento, ampliación, rehabilitación y conservación de los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional.
21	Sanidad	Espacio otorgado a la Oficina de Sanidad Agraria del SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Agraria), la cual se encarga del control sanitario de animales y vegetales, de sus productos, subproductos y derivados.
22	Medios de comunicación	Medios de comunicación*
23	Fiscalía	Espacio otorgado a la Policía Fiscal, que es la Dirección de la Policía Nacional del Perú, a fin que ejerza sus funciones de prevenir y combatir los delitos de contrabando, aduaneros y de aquellos que involucran los bienes considerados patrimonio nacional.
24	Indecopi	Espacio otorgado como encargado de la defensa del consumidor, la tutela del libre mercado y la protección de las creaciones intelectuales
25	Promperú	Espacio otorgado a PROMPERU, como encargada de formular la política informativa para la difusión de la imagen y la realidad del Perú, así como orientar la estrategia de la promoción de las inversiones, el turismo y las exportaciones
26	Ositrán	Espacio otorgado al encargado 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 de transporte de uso público.
27	Servicios de atención médica	Se ha otorgado un espacio al Servicio de Sanidad Aérea Internacional de la Dirección General de Salud del Ministerio de Salud, el cual es el Organismo que controla y supervisa las condiciones de los servicios que se prestan a los pasajeros en las aeronaves, el cual comprende la protección de los alimentos, calidad del agua para consumo humano, evaluación de aguas residuales, manejo de residuos sólidos y control de insectos y vectores; supervisa el ingreso y salida de personas del país, a efectos de controlar los riesgos producidos por enfermedades transmisibles; presta servicios de atención médica a las personas que ingresan, salen o están en tránsito en el país; entre otros.
30	Seguridad aeroportuaria	Es el servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o Usuarios.
31	Servicios higiénicos	Servicios higiénicos
28	Área pública de circulación de vehículos	En la playa de estacionamiento vehicular, existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos particulares ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros, y que los vehículos destinados al servicio de taxi ingresen únicamente a dejar pasajeros.
29	Área de uso común para pasajeros y acompañantes	La sala de espera (parte pública) es el ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros Usuario
32	Salas oficiales para autoridades	La sala de Autoridades (Protocolo) es el ambiente destinado a la atención de personalidades o autoridades nacionales e internacionales.

Anexo II
Tarifarios de la región revisados

- **Aeropuerto El Dorado de Bogotá**

OPAIN S.A.

EL DORADO
Nuevo mundo. Nuevas conexiones

Concepto		Tarifas aplicables 2022			
Art.5 Res.05496	Tasa Aeroportuaria Nacional	17.600	COP		
Art.6 Res.05496	Tasa Aeroportuaria Internacional			43	USD
Art.18 Res.05496	Derecho de Uso de Puentes de Abordaje Operaciones Internacionales			128	USD
Art.19 Res.05496	Derecho de Uso de Puentes de Abordaje Operaciones Nacionales	200.000	COP		
Art.8 Res.02013	Parqueo Aeronaves Operaciones Nacionales				
1n	0 - 5,000 kgr	200	COP	1	USD
2n	5,001 - 10,000 kgr	800	COP	1	USD
3n	10,001 - 20,000 kgr	1.400	COP	2	USD
4n	20,001 - 30,000 kgr	2.300	COP	3	USD
5n	30,001 - 50,000 kgr	3.700	COP	6	USD
6n	50,001 - 80,000 kgr	6.000	COP	9	USD
7n	80,001 - 110,000 kgr	8.900	COP	13	USD
8n	110,001 - 150,000 kgr	12.000	COP	17	USD
9n	150,001 - 200,000 kgr	16.200	COP	24	USD
10n	Mayor a 200,001 kgr	32.300	COP	48	USD
Art.25 Res.05496	Parqueo Aeronaves Operaciones Internacionales				
1i	0 - 10,000 kgr	1.400	COP	2	USD
2i	10,001 - 20,000 kgr	4.100	COP	6	USD
3i	20,001 - 30,000 kgr	7.000	COP	10	USD
4i	30,001 - 50,000 kgr	11.000	COP	16	USD
5i	50,001 - 80,000 kgr	18.000	COP	26	USD
6i	80,001 - 110,000 kgr	26.300	COP	39	USD
7i	110,001 - 150,000 kgr	35.900	COP	53	USD
8i	150,001 - 200,000 kgr	48.500	COP	71	USD
9i	Mayor a 200,001 kgr	85.400	COP	127	USD
Art.9 Res.02013	Parqueo Aeronaves sin Retirar del Puente de Abordaje Operaciones Nacionales				
1n	0 - 5,000 kgr	400	COP	1	USD
2n	5,001 - 10,000 kgr	1.400	COP	2	USD
3n	10,001 - 20,000 kgr	2.700	COP	4	USD
4n	20,001 - 30,000 kgr	4.600	COP	7	USD
5n	30,001 - 50,000 kgr	7.300	COP	12	USD
6n	50,001 - 80,000 kgr	12.000	COP	17	USD
7n	80,001 - 110,000 kgr	17.600	COP	26	USD
8n	110,001 - 150,000 kgr	24.200	COP	35	USD
9n	150,001 - 200,000 kgr	32.500	COP	48	USD
10n	Mayor a 200,001 kgr	64.600	COP	94	USD
Art.26 Res.05496	Parqueo Aeronaves sin Retirar del Puente de Abordaje Operaciones Internacionales				
1i	0 - 10,000 kgr	2.700	COP	4	USD
2i	10,001 - 20,000 kgr	8.300	COP	12	USD
3i	20,001 - 30,000 kgr	13.900	COP	20	USD
4i	30,001 - 50,000 kgr	22.200	COP	32	USD
5i	50,001 - 80,000 kgr	35.900	COP	53	USD
6i	80,001 - 110,000 kgr	52.600	COP	76	USD
7i	110,001 - 150,000 kgr	72.100	COP	105	USD
8i	150,001 - 200,000 kgr	97.000	COP	141	USD
9i	Mayor a 200,001 kgr	170.900	COP	249	USD
Art.30 Res.05496	Derecho de Expedición de Carne				
	1 día	10.500	COP		
	2 a 15 días	16.700	COP		
	16 a 30	33.300	COP		
	Mayor a 30	50.000	COP		
	Mayor a 180 días	100.000	COP		
	Reexpedición por Daños	66.700	COP		
Art.11 Res.02013	Derecho de Expedición de Permiso Circulación de Vehículos				
	1 día	16.700	COP		
	2 a 30 días	33.300	COP		
	Mayor a 30	50.000	COP		
	Mayor a 180 días	100.000	COP		
	Reexpedición por Daños	66.700	COP		
Art.37 Res.05496	Derechos por Uso de Carros de Bomberos por Abastecimiento	133.300	COP		
Art.39 Res.05496	Derechos por Uso de Carros de Bomberos para Limpieza Plataforma	200.000	COP		
Art.39 Res.05496	Derecho Uso Mostradores			0,14	USD
	Servicio GPU -- Conexiones Menores y/o iguales a 15 Minutos (Tarifa Única)			11,45	USD
Ingresos no regulados	Servicio GPU -- Conexiones Mayores y/o iguales a 16 Minutos (Valor por Minuto)			0,76	USD

Tarifas ampliación - Posiciones norte 51 a la 56					
Otrosí No. 20	Parqueo Aeronaves sin Retirar del Puente de Abordaje Operaciones Internacionales				
1i	0 - 10,000 kgr	1.300	COP	2	USD
2i	10,001 - 20,000 kgr	4.200	COP	6	USD
3i	20,001 - 30,000 kgr	6.900	COP	10	USD
4i	30,001 - 50,000 kgr	11.200	COP	16	USD
5i	50,001 - 80,000 kgr	17.900	COP	27	USD
6i	80,001 - 110,000 kgr	26.300	COP	37	USD
7i	110,001 - 150,000 kgr	36.200	COP	52	USD
8i	150,001 - 200,000 kgr	48.500	COP	70	USD
9i	Mayor a 200,001 kgr	85.500	COP	122	USD

Fuente: OPAIN. Disponible en: <https://opain-storage.nyc3.cdn.digitaloceanspaces.com/cms/Tarifas%20oficiales%20COP%20&%20USD%202022.pdf>. Última revisión en 30-4-2024.

- Aeropuerto Internacional Ezeiza de Buenos Aires**

A continuación se detallan los valores de la TUA por aeropuerto y tipo de vuelo:

Categoría Aeropuerto	Cabotaje	Internacional	Regional
Aeropuertos Argentinos y no concesionados (CAT I)*	\$ 2.540,00	USD 57,00	USD 25,16
Aeropuertos Argentinos y no concesionados (CAT II)**	\$ 1.771,00	USD -----	USD -----
Aeropuerto de EL CALAFATE	\$ 730,00	USD 57,00	USD 25,16
Aeropuerto de BAHIA BLANCA	\$ 2.540,00	USD 51,00	USD 25,16
Aeropuerto de NEUQUEN	\$ 2.950,00	USD 57,00	USD 25,16
Aeropuerto de USHUAIA	\$ 3.400,00	USD 57,00	N/A
Aeropuerto de TRELEW	\$ 3.800,00	USD 57,00	USD 25,16

Nota 1 (*): Aeroparque, Ezeiza, Mar del Plata, Catamarca, Resistencia, Comodoro Rivadavia, Esquel, Córdoba, Paraná, Formosa, San Salvador de Jujuy, Santa Rosa, La Rioja, Mendoza, Posadas, Puerto Iguazú, Bariloche, Viedma, Salta, San Juan, San Luis, Villa Reynolds, Río Gallegos, Río Hondo, Santiago del Estero, Río Grande, S. Miguel de Tucumán, Corrientes, Rosario, Santa Fe.

Nota 2 (**): San Martín de los Andes, Malargüe, San Rafael, Puerto Madryn, Río Cuarto, Reconquista, General Pico.

Los valores están expresados sin IVA

Fuente: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos-ORSNA. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/orsna/tasas>. Última revisión el 30-4-2024.

- **Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile**

ART. 60° DERECHOS DE EMBARQUE

Los pasajeros que se embarquen en los aeropuertos o aeródromos del país pagarán los siguientes derechos por el uso de las instalaciones, servicios y facilidades de los terminales aéreos:

VUELOS NACIONALES:

Aeródromos / Aeropuertos	Valor (\$) por pasajero
Primera Categoría	7.340
Segunda Categoría	5.595
Tercera Categoría	EXENTOS
Destinos hasta 270 Kms.	2.900

Nota: Vuelos Internacionales

1.-En todos los Aeropuertos, los pasajeros con destino a puntos situados a más de 500 kilómetros del Aeropuerto de embarque, pagarán US\$ 25,00.-

2.-En todos los Aeropuertos, los pasajeros con destino a puntos situados hasta 500 km. del Aeropuerto de embarque pagarán el equivalente al derecho de primera categoría en vuelos nacionales.

Fuente: Resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile. Exenta N° 0693. Disponible en: <https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2024/04/RESOLUCION-TARIFARIO-2do-TRIMESTRE-2024.pdf>. Última revisión el 30-4-2024.

- **Aeropuerto Internacional de Viru Viru de Santa Cruz y el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito**

Debe precisarse que no se han encontrado tarifarios públicos vigentes del Aeropuerto Internacional de Viru Viru de Santa Cruz (Bolivia) ni del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito (Ecuador); sin embargo, en la base de datos de IATA de paga “Aviation Charges Intelligence Center”, se precisa que están exentos del pago de la tasa aeroportuaria, entre otros, los pasajeros de transferencia y tránsito⁴⁵.

⁴⁵ Base de datos de paga, disponible en: <https://aviationcharges.iata.org/pages/home.xhtml#>. Última revisión el 30-4-2024.

Anexo III

Referencias bibliográficas

- CIVIL AVIATION AUTHORITY – CAA (2013). Appendix D: Evidence and analysis on market definition of CAP 1134 (Market power determination in relation to Gatwick Airport: statement of reasons). Disponible en: [/https://www.caa.co.uk/media/ieblbyos/gal-cap-1134-appendix-d-evidence-and-analysis-on-market-definition-non-con-1.pdf](https://www.caa.co.uk/media/ieblbyos/gal-cap-1134-appendix-d-evidence-and-analysis-on-market-definition-non-con-1.pdf). Último acceso: 4 de marzo de 2024.
- DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). Economía del transporte. Antoni Bosch, editor.
- EUROPEAN COMMISSION (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: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN). Último acceso: 4 de marzo de 2024.
- INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA (2013). IATA Economics Briefing N° 11: Airport Competition.
- Nigerian Civil Aviation Authority (NCAA) and ICAO (2008). Airline Statistic. Air Transport in Nigeria.
- POLK, A. y BILOTKACH, V. (2013). The assessment of market power of hub airports. Transport Policy. Vol 29, 29-37.
- PROMPERÚ (2019). *Perfil del Vacacionista Nacional 2018*. Lima: Grupo Editorial Comunica. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1184125/6._Perfil_del_Vacacionista_Nacional_2018.pdf?v=1596468004. Último acceso: 18 de marzo de 2024.
- ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI (2013). Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. RESOLUCIÓN A18-03. Disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-ip007_es.pdf.
- Ositrán (2023). Concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia: desarrollo, problemas y perspectivas. Disponible en: <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/04/concesiones-primer-segundo-grupo-aeropuertos-provincia-desarrollo-problemas-perspectivas-marzo-2023.pdf>
- U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010). The Horizontal Merger Guidelines. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>. Último acceso: 4 de marzo de 2024.