



Lima, 26 de agosto de 2024

Señores:

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

Presente. -

Atención: **Sr. Ricardo Quesada**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Referencia: **Comentarios al Inicio del "Procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"**

De nuestra consideración:

Previo un cordial saludo, en nombre de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), la cual agrupa a 330 líneas aéreas que representan el 80% del tráfico aéreo mundial, entre las que se encuentran las más relevantes que operan hacia y en el Perú, tengo el agrado de dirigirme a Ustedes a fin de hacerle llegar nuestros comentarios preliminares en relación con el procedimiento de la referencia, a fin de aportar al análisis que vienen realizando para la fijación respectiva.

Con relación a ello, es necesario señalar que la IATA promueve que las tasas y cargos aeroportuarios estén basados en las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), las cuales se explicitan en el documento número 9082. En base a esas guías y su aplicación para el análisis en cuestión, consideramos recomendable que se considere lo siguiente:

1.- No discriminación en la aplicación de los cargos

Las líneas aéreas e IATA están a favor de condiciones uniformes, a todos los usuarios en el uso de servicios aeroportuarios o de navegación aérea. En particular, las tarifas no debiesen discriminar entre usuarios nacionales y extranjeros, ni entre usuarios requiriendo los mismos servicios.

2.- Cargos basados en costos

La industria entiende que el concesionario está recuperando los costos de uso del aeropuerto con los cobros de los cargos actuales, por lo tanto, cualquier nueva implementación implica un análisis integral de todos los costos por concepto. De llevarse a cabo la introducción de un nuevo cargo se requiere un rebalanceo de los cargos actuales.

Las líneas aéreas e IATA solicitan amablemente a OSITRAN asegurar que la potencial introducción de cargos corresponda efectivamente a una recuperación de los costos de



proveer servicios aeroportuarios, aclarando alcance de los mismos, y no a ingresos adicionales de parte del concesionario.

3.- Transparencia en la provisión de información

Es un factor clave que la información relacionada a los costos que soportan los cargos, y la propuesta del cargo en cuestión, sea provista en forma previa a la implementación y de una manera clara y transparente. Este facilita el entendimiento y aceptación de los cargos a implementar.

Informar la implementación del nuevo cargo y el monto correspondiente, después de un consenso bilateral entre el concesionario y la autoridad no fomenta la transparencia del proceso.

4.- Tener procesos de consulta con los usuarios

Toda nueva implementación debería ser previamente consultada, como también se indica en el documento con las guías de cargos. El propósito de la consulta es proporcionar información relacionada a los usuarios y dar oportunidad a las contribuciones y opiniones de todas las partes afectadas respecto a los ajustes y sus potenciales impactos.

En el documento mencionado, ICAO también efectúa recomendaciones específicas que deben tenerse en cuenta, como las siguientes:

- Cuando los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea tengan la necesidad de incrementar cargos se recomienda tener precaución al implementarlos con el objetivo de compensar pérdidas por ingresos no alcanzados.
- La potencial proliferación de cargos en otros aeropuertos producto de implementación de cargos en una jurisdicción específica.
- Se deberían considerar mejores prácticas en la implementación de cargos. Recientemente se ha publicado un artículo sobre el impacto negativo en el número de pasajeros en el aeropuerto de Heathrow debido a la aplicación de una tasa a los pasajeros en tránsito sin una evaluación de impacto adecuada.
- Para evitar interrupciones los nuevos cargos deberían ser introducidos en forma gradual. El periodo y plazo de implementación son relevantes en la implementación. No solo se sugiere que toda implementación sea gradual, sino que considere un periodo previo de 4 a 6 meses de preaviso. Dicho tiempo es necesario para hacer las consultas y brindar el tiempo para los ajustes sistémicos y entrega de información a los usuarios.

Cabe señalar, que lo expuesto anteriormente no determina la posición de la IATA en cuanto a la pertinencia de aplicar o no una Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sino solo nuestras



recomendaciones en cuanto al análisis respectivo, tomando como base de que ello no es materia de discusión ante el OSITRAN.

Por todo lo anterior, solicitamos a vuestra entidad que puedan revisar y tomar en cuenta nuestros comentarios. Asimismo, estamos abiertos a la discusión colaborativa en este y otros temas que afecten el desarrollo de la aviación comercial en el Perú.

Sin otro particular, nos despedimos.

Atentamente,



Martín La Rosa
Country Manager
IATA Perú & Bolivia