

ADDTAN

ASOCIACION DE TRANSPORTE TURISTICO AEREO DE NASCA

ASUNTO: Revisión de las tarifas aplicables al Aeródromo de Nasca.

SEÑOR PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO OSITRAN:

La ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE TURÍSTICO AÉREO DE NASCA - ADTTAN, inscrita en el Asiento 1-A de la Partida N° 11014173 de la Oficina Registral de Nasca, con domicilio procesal para los efectos a que se contrae el presente escrito en Calle Lima N° 168 - Nasca, Ica y representada por su Asesor Señor Ernesto Arancibia Llanos , identificado con DNI N° 06360725, atentamente dice:

Que, Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, venimos a exponer nuestro punto de vista así como plantear alternativas a las tarifas vigentes para operan en el Aeródromo Maria Reiche de Nasca que consideramos de urgente atención, revisión y pronunciamiento por parte del ente regulador.

A tal efecto nos permitimos consignar los siguientes puntos:

ANTECEDENTES:

Que, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, publicada el 10 de noviembre de 2021, se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC S.A. En el marco de dicho procedimiento, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 11 de setiembre del 2022, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios; disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024;

Que, mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC S.A.,

1. Este nuevo esquema de tarifas máximas, tal como se consigna en la Exposición de Motivos de la citada Resolución de Consejo Directivo, otorga la libertad a CORPAC S.A. para establecer niveles tarifarios por debajo de la tarifa máxima.

ADDTAN

ASOCIACION DE TRANSPORTE TURISTICO AEREO DE NASCA

2. Asimismo, se establecen diferentes Unidades de Negocio, las que están conformadas por grupos de aeropuertos, consignándose en el Grupo III al aeródromo de Nasca, siendo que el Aeródromo de Nasca es un aeródromo no Certificado por la DGAC
3. De otro lado, CORPAC S.A. estableció - en resumen las siguientes tarifas para el Aerodromo Maria Reich Nasca :
 - Servicio de Navegación Aérea en Ruta - SNAR Nacional: Tarifa máxima de US \$ 1.73 por kilómetro recorrido para aeronaves de hasta 10 TM:
 - Aterrizaje / Despegue (A/D): Cargo US \$ 3.386 por despegue nacional mas US \$ 3.386 por aterrizaje nacional, total Despegue mas Aterrizaje (A/D) US \$ 6.772).para aeronaves de hasta 10 TM.
 - Desde el punto de vista económico, este conjunto de servicios se caracteriza por la existencia de costos fijos considerables (radar, sistemas de telecomunicaciones, radio ayudas, etc.) condiciones con las que no cuenta el aeródromo de Nasca,
El aeródromo de Nasca no cuenta con servicios de ayuda para el aterrizaje (Radio Ayuda a la Navegación).
4. Así mismo, CORPAC S.A. actuando sin tener en cuenta los intereses de los usuarios las Empresas Aéreas de Nasca y los servicios de turismo prestados, comportándose irregularmente, estableció horario de servicio de operaciones de vuelo, en el aeródromo María Reiche – Nasca asignando el inicio de sus operaciones diarias a las 09:00 a.m. a 17:00 p.m. siendo que según directiva técnica e histórico, el horario de inicio de operaciones del Aeródromo de Nasca es de 06:00 a.m. A 18:00 p.m (AIP), perjudicando económicamente en un 30% a las Empresas operadoras del Servicio Turístico aéreo.

PROBLEMÁTICA:

1. El principal problema que se tiene actualmente son las nuevas tarifas - a nuestro juicio excesivas - que OSITRAN aprobó y que son aplicadas, las cuales establecen tarifas máximas (para el caso del SNAR) y un cargo para el servicio de A/D.
 - a. Recordemos que una aeronave para operar en el Aeródromo de Nasca tiene que pagar por los siguientes servicios por un circuito de vuelo:
 - b. - Servicio de Navegación Aérea en Ruta
 - Aterrizaje y despegue (A/D)
 - c. Estimamos que estas tarifas están mal planteadas porque no ha considerado las características de operación del Aeródromo de Nasca, un aeródromo que es el que mayor número de operaciones tiene de entre los aeropuertos administrados por CORPAC S.A., pero que la casi totalidad de sus

ADDTAN

ASOCIACION DE TRANSPORTE TURISTICO AEREO DE NASCA

operaciones se realiza con aeronaves con capacidad de dos (02) o seis (06) pasajeros y con menos de 2 TM de Peso Máximo de Despegue - PMD.

Así tenemos que sólo entre nuestro asociados se suman 15 aeronaves, de las cuales 02 son para dos (02) pasajeros y otras 13 para seis (06) pasajeros y todas con un peso inferior a los 2,000 kilogramos o dos (2) toneladas.

Categorizar al Aeródromo de Nasca dentro de un Grupo de Aeropuertos (Grupo III) que no le es pertinente. En este grupo varios de ellos tienen categoría internacional que, están concebidos para operaciones totalmente diferentes a las realizadas en Nasca, cuentan con características técnicas también diferentes y, sin embargo, están regulados por un mismo criterio tarifario.

Así, por ejemplo, señalaremos que la pista principal del Aeródromo de Nasca es de Tratamiento Superficial que sólo puede recibir avionetas, según información proporcionada por CORPAC S.A. Hecho que lo hace diferente a cualquier aeropuerto de este Grupo III.

Recordemos, asimismo, que las operaciones en el Aeródromo de Nasca son servicios de transporte aéreo especial en actividades de turismo es decir, parten de un punto de origen, efectúan un sobrevuelo para retornar al mismo punto de origen. Prácticamente no se da un servicio de transporte aéreo entre Nasca y otros aeropuertos y menos ingresan aeronaves de gran porte.

- d. Queda claro que el tipo de operación desarrollada en el Aeródromo de Nasca difiere totalmente de las operaciones realizadas en otros aeropuertos, en términos de volumen, de tipo de aeronaves, de servicios que ofrece el aeródromo, etc.

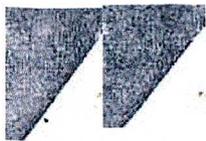
Por tanto, el Aeródromo de Nasca por sus especiales características de no ser certificado por la DGAC y las operaciones realizadas en él, merece un tratamiento especial y **específico**.

De lo expuesto podemos concluir preliminarmente que:

- a. Para los: (i) cargos por SNAR, y (ii) cargos A/D, se tiene que efectuar su revisión y reducción con el carácter de urgente. Baste señalar como ejemplo que Nasca es un aeródromo que tiene significativas limitaciones que no justifican un cobro por un cargo por A/D de estas proporciones (US \$ 3.386 por despegue nacional mas US \$ 3.386 por aterrizaje nacional, total Despegue mas Aterrizaje (A/D) US \$ 6.772), ni un cargo de SNAR NACIONALN de U.s.\$ 1.73 por km. Hasta un peso máximo de 10 TM

PROPUESTAS.

Señor Presidente frente a la problemática por la aplicación de tarifas excesivas para el tipo de operación que se realiza en el Aeródromo de Nasca, alcanzamos nuestra siguiente propuesta para la revisión de las tarifas aplicables en Nasca:



ADDTAN

ASOCIACION DE TRANSPORTE TURISTICO AEREO DE NASCA

1. Servicio de Navegación Aérea en Ruta - SNAR NACIONAL

Para el caso del SNAR NACIONAL , se tiene que revisar a la baja el factor de 1.73 por hasta 10 T.M. que viene facturando CORPAC S.A..

La propuesta sería que para el caso del Aeródromo de Nasca se establezca que el cargo de SNAR Nacional en función a:

- a. En el ítem de "Hasta 10 TM", aplicar el factor de tarifa proporcionalmente al Peso Máximo de Despegue - PMD de cada aeronave, conforme se detalla en el siguiente cuadro para los dos tipos de aeronave con que cuentan nuestras asociadas, en donde para efectos demostrativos utilizaremos un recorrido de 100 km aproximado que es el recorrido del circuito de vuelo, obteniendo el siguiente cobro comparativo:

SNAR Nacional	Peso	UNIDAD COBRO: kilómetro recorrido	DE Por	FACTOR	MONTO A PAGAR ENUS \$
Cessna 172	1,134 kg	100		0.08	8.00
Cessna 207	1.650 kg	100		0.10	10.00

(*) Cargo mínimo igual a US \$ 5.00

2. ATERRIZAJE / DESPEGUE – A/D

Revisión a la baja del Cargo que por A/D el OSITRAN ha aprobado. Consideramos que es excesivo, solicitando su sustancial reducción .La propuesta sería que para el caso del Aeródromo de Nasca se establezca que el cargo de despegue nacional el costo sea a U.S.\$ 2.00 fijo y el cargo de aterrizaje nacional el costo sea a U.S.\$ 2.00 fijo. Más aún si tenemos en cuenta que como se señala en la Exposición de Motivos de la Resolución de Consejo Directivo:

"El servicio de aterrizaje y despegue (A/D) considera la provisión de la infraestructura y servicios aeroportuarios para la atención de la nave que aterriza en el aeropuerto. Este servicio incluye principalmente la pista de aterrizaje, la calle de rodaje, la plataforma de estacionamiento de las aeronaves, el servicio de extinción de incendios y de seguridad",

Y el Aeródromo de Nasca no cuenta con pista principal apropiada, ni con un servicio de rescate acorde a lo estipulado por las normas OACI, que son de antigua data.

Asimismo, en la citada Exposición de Motivos, ya se preveía que el "establecimiento de un cargo afecta a las aeronaves pequeñas; cabe recordar que Nasca concentra la mayor proporción de éstas en el país, que sirven, en su mayoría, a los turistas que visitan las líneas de Nasca", pero al parecer esta previsión sólo quedó en el plano declarativo.

ADDTAN

ASOCIACION DE TRANSPORTE TURISTICO AEREO DE NASCA

POR TANTO:

A usted señor presidente del Consejo Directivo le solicitamos tener presente la posición de la Asociación de Transporte Turístico Aéreo de Nasca - ADTTAN y disponer la revisión de las tarifas máximas y cargo fijo aplicable al Aeródromo de Nasca.

06 de Marzo de 2025.


Ernesto Arancibia Llanos
Asesor - ADTTAN
~~Asociación de operadores aéreos de Nasca~~