



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

## RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

**N°0020-2019-CD-OSITRAN**

Lima, 10 de abril de 2019

### VISTOS:

La solicitud formulada por la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. mediante Carta N° 1204-2018-GR-AdP y el Informe Conjunto N° 0047-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

### CONSIDERANDO:

Que, el 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AdP) suscribieron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la modalidad de la concesión otorgada a AdP es cofinanciada por el Estado, bajo la figura de ingreso mínimo garantizado;

Que, las tarifas que el Concesionario se encuentra habilitado a cobrar en los aeropuertos bajo su administración se encuentran reguladas en la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, en cuyo numeral 7.7.5 se estipulan las condiciones bajo las cuales el Concesionario podrá solicitar al OSITRAN una reducción de las tarifas;

Que, el artículo 23 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, RETA), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, establece las reglas aplicables a las ofertas, descuentos y promociones para el caso de los contratos de concesión cofinanciados;

Que, mediante Carta N° 1204-2018-GR-AdP de fecha 12 de noviembre de 2018, el Concesionario solicitó a OSITRAN -con copia a la Dirección General de Concesiones en Transporte del MTC- su conformidad respecto de la propuesta de "Política Comercial para la promoción del desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos" (en adelante, Política Comercial Iquitos), la cual involucraría un descuento del 100% sobre las tarifas de aterrizaje y despegue para vuelos internacionales, así como el descuento del 100% sobre la tarifa unificada por el uso de aeropuerto (TUUA internacional);

Que, el 29 de noviembre de 2018, mediante el Oficio N°105-2018-GRE-OSITRAN se requirió al MTC su opinión sobre la propuesta de Política Comercial presentada por AdP -considerando la disponibilidad de los recursos destinados al pago del Cofinanciamiento-, a efectos de evaluar la solicitud del Concesionario;

Que, el 4 de diciembre de 2018, mediante el Oficio N°107-18-GRE-OSITRAN se indicó al Concesionario que su solicitud no contenía la motivación de la Política Comercial propuesta, conforme lo exige el artículo 23 del RETA; y, en ese sentido, se le requirió presentar la información necesaria para la evaluación correspondiente;



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, el 5 de diciembre de 2018, mediante el Oficio N°5425-2018-MTC/25, el Concedente informó que, a fin de emitir opinión respecto de la Política Comercial propuesta por AdP, es necesario evaluar la disponibilidad presupuestal de los recursos destinados al Cofinanciamiento; por lo que solicitó una estimación del flujo total correspondiente a los descuentos tarifarios derivados de la aplicación de dicha propuesta. Cabe indicar que dicho requerimiento fue trasladado al Concesionario a través del Oficio N°112-18-GRE-OSITRAN, para que atienda directamente la solicitud efectuada por el Concedente;

Que, el 27 de diciembre de 2018, mediante la Carta N°1348-2018-GR-AdP, el Concesionario remitió las respuestas al requerimiento de información efectuado por el Regulador a través del Oficio N°107-18-GRE-OSITRAN;

Que, el 15 de enero de 2019, mediante el Memorando N°021-19-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) que informe sobre las actividades y/o labores llevadas a cabo previa y oportunamente por el Concesionario para el cumplimiento, entre otros, de los programas de marketing aeroportuario y marketing comercial contenidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Iquitos;

Que, el 21 de enero de 2019, mediante la Carta N°109-2019-GR-AdP, el Concesionario dio atención al requerimiento del Concedente efectuado a través del Oficio N°5425-2018-MTC/25, con copia al Regulador, remitiendo la estimación del flujo total correspondiente a los descuentos derivados de la aplicación de su propuesta de Política Comercial;

Que, el 11 de febrero de 2019, mediante el Memorando N°0359-2019-GSF-OSITRAN, la GSF remitió a la GRE la Carta N°189-2019-GR-AdP, a través de la cual el Concesionario remitió la información requerida por el Memorando N°021-19-GRE-OSITRAN;

Que, el 15 de febrero de 2019, mediante el Oficio N°0025-2019-GRE-OSITRAN, se reiteró al Concedente que se requiere contar con su opinión a efectos que este Regulador pueda evaluar en el ámbito de sus competencias la Política Comercial solicitada por AdP;

Que, el 8 de marzo de 2019, mediante el Oficio N°0092-2019-MTC/19, el Concedente manifestó que cuenta con la disponibilidad de recursos necesarios para asumir el Cofinanciamiento de la Política Comercial Iquitos; sin embargo, recomendó considerar en la evaluación de la solicitud del Concesionario, entre otros, las acciones implementadas por el mismo que complementen dicha Política Comercial, así como otras medidas de promoción que puedan sustituirla;

Que, mediante el Informe Conjunto N°0047-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la GRE y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN analizaron la solicitud formulada por el Concesionario, recomendando denegar la propuesta de "Política Comercial para la promoción del desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos"; ello, sobre la base de las siguientes conclusiones:

1. El Contrato de Concesión contempla en su numeral 7.7.5 que, únicamente por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado. Dicho contrato no contempla una exoneración del pago de las Tarifas, como ha sido planteado por AdP en su propuesta de Política Comercial. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, de la información presentada por el Concesionario tampoco se advierten elementos que sustenten un nivel (porcentaje) determinado de reducción tarifaria.
2. Considerando que el Contrato de Concesión contempla la citada reducción de Tarifas por motivos estrictamente relacionados con la promoción del tráfico aéreo, resulta relevante evaluar las actividades que ha realizado AdP en el marco del PMD Iquitos 2012. Con relación a ello, de acuerdo con lo informado por el Concesionario,



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

este no ha realizado las actividades para implementar los programas de marketing aeroportuario y marketing comercial contenidos en dicho PMD, ni ninguna otra actividad tendente a promover el tráfico aéreo, habiéndose limitado por el contrario a indicar que las actividades contenidas en el referido Plan Maestro tienen carácter referencial. Ello, a pesar de que de conformidad con el numeral 7.1.4 y el Anexo 26 del Contrato de Concesión, es obligación del Concesionario cumplir con los Planes Maestro.

3. En ese sentido, de la revisión de la documentación presentada por AdP se puede afirmar que el Concesionario no ha justificado su solicitud de Política Comercial observando los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión y el RETA.

Que, luego de evaluar y deliberar el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N°0047-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), incorporándolo como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N°004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N°044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N°012-2015-PCM, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N°668-2019-CD-OSITRAN;

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Denegar la propuesta de “Política Comercial para la promoción del desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos”, presentada por la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A.

**Artículo 2°.-** Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N°0047-2019-IC-OSITRAN (GRE- GAJ) a la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines pertinentes.

**Artículo 3°.-** Publicar la presente Resolución y el Informe Conjunto N°0047-2019-IC-OSITRAN (GRE -GAJ) en el Portal Institucional de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese y comuníquese.

**VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**  
Presidenta del Consejo Directivo

NT. 2019028467

**INFORME N° 0047-2019-IC-OSITRAN**  
**(GRE-GAJ)**

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

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

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Evaluación de Política Comercial para la promoción del desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos.

Fecha : 04 de abril de 2019

---

**I. OBJETIVO**

1. Evaluar la propuesta de “Política Comercial para la promoción del desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos”, solicitada por la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AdP) en el marco de lo previsto en el numeral 7.7.5 del Contrato de Concesión.

**II. ANTECEDENTES**

2. Con fecha 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y AdP suscribieron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. En el marco de lo previsto en el numeral 7.7.5 del Contrato de Concesión y en atención a lo establecido en el artículo 37 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN<sup>1</sup> (en adelante, RETA), mediante Carta N° 1204-2018-GR-AdP de fecha 12 de noviembre de 2018, el Concesionario solicitó a OSITRAN -con copia a la Dirección General de Concesiones en Transporte del MTC- su conformidad respecto de la propuesta de “Política Comercial para la promoción del desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos” (en adelante, Política Comercial Iquitos), la cual involucraría un descuento del 100% sobre las tarifas de aterrizaje y despegue para vuelos internacionales; así como, su respectivo descuento de 100% sobre la tarifa unificada por el uso de aeropuerto (TUUA internacional).
4. El 29 de noviembre de 2018, mediante el Oficio N° 105-2018-GRE-OSITRAN, se requirió al MTC su opinión, acorde con lo establecido en el artículo 23 del RETA, sobre el paquete promocional propuesto por AdP -considerando la disponibilidad de los recursos destinados al pago del Cofinanciamiento-, a efectos de evaluar la solicitud del Concesionario.
5. El 4 de diciembre de 2018, mediante el Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN, se indicó al Concesionario que su solicitud no contenía la motivación de la Política Comercial propuesta, conforme lo exige el artículo 23 del RETA; y, en ese sentido, se le requirió información necesaria para la evaluación correspondiente, otorgándole un plazo de cinco (05) días hábiles para su remisión.
6. El 5 de diciembre de 2018, mediante el Oficio N° 5425-2018-MTC/25, el Concedente informó que, a fin de emitir opinión respecto de la Política Comercial propuesta por AdP, es necesario evaluar la disponibilidad presupuestal de los recursos destinados al Cofinanciamiento; por lo que solicitó una estimación del flujo total correspondiente a los descuentos tarifarios derivados de la aplicación de dicha propuesta.

---

<sup>1</sup> Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias.

7. El 11 de diciembre de 2018, mediante la Carta N° 1298-2018-GR-AdP, el Concesionario solicitó una extensión de diez (10) días hábiles adicionales respecto del plazo originalmente concedido para remitir la información requerida mediante el Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN.
8. El 13 de diciembre de 2018, mediante el Oficio N° 112-18-GRE-OSITRAN, se envió al Concesionario copia del Oficio N° 5425-2018-MTC/25, a fin de que este atienda directamente la solicitud de información efectuada por el Concedente.
9. El 18 de diciembre de 2018, mediante el Oficio N° 113-18-GRE-OSITRAN, se concedió al Concesionario el plazo adicional solicitado para remitir la información requerida a través del Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN, debiendo esta ser remitida con copia al Concedente.
10. El 27 de diciembre de 2018, mediante la Carta N° 1348-2018-GR-AdP, el Concesionario remitió las respuestas al requerimiento de información efectuado por el Regulador a través del Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN.
11. El 15 de enero de 2019, mediante el Memorando N° 021-19-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) que informe sobre las actividades y/o labores llevadas a cabo previa y oportunamente por el Concesionario para el cumplimiento, entre otros, de los programas de marketing aeroportuario y marketing comercial contenidos en el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Iquitos.
12. El 21 de enero de 2019, mediante la Carta N° 109-2019-GR-AdP, el Concesionario dio atención al requerimiento del Concedente efectuado a través del Oficio N° 5425-2018-MTC/25, con copia al Regulador, remitiendo la estimación del flujo total correspondiente a los descuentos derivados de la aplicación de su propuesta de Política Comercial.
13. El 11 de febrero de 2019, mediante el Memorando N° 0359-2019-GSF-OSITRAN, la GSF remitió a la GRE la Carta N° 189-2019-GR-AdP, a través de la cual el Concesionario remitió la información requerida por el Memorando N° 021-19-GRE-OSITRAN.
14. El 15 de febrero de 2019, mediante el Oficio N° 0025-2019-GRE-OSITRAN, se reiteró al Concedente que se requiere contar con su opinión a efectos que este Regulador pueda evaluar en el ámbito de sus competencias la Política Comercial solicitada por AdP; por lo que se le solicitó remitir su opinión en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles.
15. El 8 de marzo de 2019, mediante el Oficio N° 0092-2019-MTC/19, el Concedente manifestó que cuenta con la disponibilidad de recursos necesarios para asumir el Cofinanciamiento de la Política Comercial Iquitos; sin embargo, recomendó considerar en la evaluación de la solicitud del Concesionario, entre otros, las acciones implementadas por el mismo que complementen dicha Política Comercial, así como otras medidas de promoción que puedan sustituirla.

### **III. MARCO CONTRACTUAL Y NORMATIVO APLICABLE**

16. Las tarifas que el Concesionario se encuentra habilitado a cobrar en los aeropuertos bajo su administración se encuentran reguladas en el numeral 7.7 del Contrato de Concesión. Así, conforme a lo establecido en el numeral 7.7.1 de dicho instrumento contractual, *“Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en RETA, para ser aplicadas a Servicios Aeroportuarios o Servicios No Aeroportuarios prestados por el CONCESIONARIO en condiciones distintas a las propias de la libre competencia. (...)”*
17. En el presente caso, como se ha indicado en la sección de antecedentes, el Concesionario presentó su propuesta de Política Comercial al amparo de lo dispuesto en la cláusula 7.7.5 del Contrato de Concesión, la cual estipula las condiciones en las cuales el Concesionario podrá solicitar una reducción de las tarifas, conforme se cita a continuación:

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

18. Asimismo, la cláusula 7.7.6 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

*7.7.6 La reducción de Tarifas, en atención a lo indicado en el numeral precedente, no habilitará al CONCESIONARIO a invocar lo estipulado en la Cláusula Décimo Novena del presente Contrato.”*

19. Por su parte, el RETA establece en su artículo 23 que, “(...) *En el caso de Contratos de Concesión Cofinanciados, la Entidad Prestadora deberá comunicar, con veinte (20) Días previos a su aplicación, al OSITRAN y al CONCEDENTE, las ofertas, los descuentos y promociones. Dicha comunicación deberá contener por lo menos la motivación de las prácticas, así como el plazo de vigencia de las mismas. El Concedente de considerarlo pertinente podrá limitar la aplicación de estas tarifas y/o promociones.*”
20. Además, las ofertas, descuentos y promociones son regulados en el RETA bajo la figura de Política Comercial de las Entidades Prestadoras, en los artículos 37 a 39, los mismos que se citan a continuación:

**“Artículo 37. Aplicación de ofertas, descuentos y promociones en general**

*En los casos en que existan condiciones equivalentes, las Entidades Prestadoras podrán ofrecer como parte de su política comercial, con carácter general y de manera temporal o permanente, ofertas, descuentos y promociones en condiciones económicas más ventajosas a las normalmente aplicadas. Para tal efecto, las ofertas, los descuentos y bonificaciones deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras.*

*Las políticas comerciales de las Entidades Prestadoras que incluyan las ofertas, descuentos y promociones deberán indicar el plazo de vigencia previsto para su aplicación, así como las prácticas generalmente aceptadas o las circunstancias compensatorias que sustentan su aplicación con la suficiente descripción que permita a los Usuarios y al OSITRAN conocer sus características y condiciones.*

*En el caso de las Concesiones Cofinanciadas, la Entidad Prestadora deberá cumplir con la publicación en el plazo de diez (10) Días previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia.*

**Artículo 38.- Carácter opcional de ofertas, descuentos y promociones**

*Corresponde a los Usuarios el derecho de aceptar las ofertas, descuentos y promociones cuando estas condiciones impliquen la imposición de obligaciones adicionales o limitaciones a sus derechos.*

**Artículo 39.- Plazo de vigencia de ofertas, descuentos y promociones**

*Las Entidades Prestadoras están obligadas a comunicar a los usuarios el carácter temporal o permanente de sus ofertas, descuentos y promociones.*

*En los casos en que la Entidad Prestadora decida poner fin a la vigencia de una oferta, descuento o promoción, antes del término del plazo establecido en su respectivo Tarifario, deberá publicarla para conocimiento de los Usuarios y público en general en los locales de la Entidad Prestadora donde se brinda el servicio correspondiente, así como en su página Web, con al menos cinco (05) días de anticipación a la fecha de término.*

*Asimismo, la Entidad Prestadora deberá comunicar a OSITRAN las modificaciones en las ofertas, descuentos y promociones con al menos cinco (05) días de anticipación a la fecha de término. De no cumplir con dicho plazo la Entidad Prestadora no podrá aplicar la modificación.*

*(...)”*

21. Así, de acuerdo con el citado marco contractual y normativo, AdP podrá solicitar al OSITRAN una reducción temporal de las tarifas por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, debiendo comunicar al Regulador y al Concedente por lo menos la motivación y plazo de vigencia de la política comercial propuesta.
22. Finalmente, teniendo en cuenta la normativa antes citada, tratándose de concesiones cofinanciadas, el Concedente -de considerarlo pertinente- podrá limitar la aplicación de estas tarifas y/o promociones. En ese sentido, en el presente caso se requiere la opinión del MTC para que este Organismo Regulador pueda emitir su pronunciamiento.

#### IV. POLÍTICA COMERCIAL PROPUESTA

23. La propuesta de Política Comercial remitida por el Concesionario tiene como finalidad promover el desarrollo de vuelos internacionales desde el Aeropuerto Internacional de Iquitos y consta de cuatro (04) acápite que se resumen a continuación:
  1. **Definiciones:** Incluye la descripción de los términos Frecuencia, Ruta Internacional, Paquete Promocional y Tarifas Vigentes.
  2. **Paquete Promocional:** Aplicable para las líneas aéreas que operen Frecuencias<sup>2</sup> que califiquen como una Ruta Internacional<sup>3</sup>, con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de Iquitos:
    - i) Descuento del 100% sobre la Tarifa Vigente de Aterrizaje y Despegue para vuelos internacionales; y
    - ii) Descuento del 100% sobre la Tarifa Vigente de TUUA por pasajero de vuelos internacionales.
  3. **Condiciones aplicables a los paquetes promocionales:** Describe los términos y condiciones que deben cumplir las líneas aéreas que deseen acogerse al Paquete Promocional.
  4. **Vigencia de la presente política tarifaria:** Se iniciará con su publicación y culminará el 31 de diciembre de 2019, pudiendo este plazo ser extendido por AdP previa comunicación a los posibles interesados.

#### V. ANÁLISIS

##### V.1. Sobre las condiciones habilitantes

24. Acorde con el precitado numeral 7.7.5 del Contrato de Concesión, a efectos de evaluar la solicitud de reducción tarifaria debe evaluarse el cumplimiento de las dos condiciones contractuales: (i) debe ser por un plazo determinado, y (ii) debe obedecer a motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo.

##### V.1.1. Sobre el plazo de vigencia de la Política Comercial propuesta

25. De la revisión de la documentación remitida por el Concesionario, se advierte que este plantea una Política Comercial con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2019; verificándose de este modo que el paquete promocional propuesto es por un periodo determinado (menor de un año).
26. No obstante, en dicho documento se señala que el referido plazo puede ser extendido por AdP previa comunicación a los posibles interesados. Al respecto, cabe señalar que, de implementarse

---

<sup>2</sup> "Frecuencia: Para efectos de esta política, significará toda frecuencia -internacional- dentro de cualquier ruta que: (i) tenga como lugar de origen el Aeropuerto Internacional de Iquitos, (ii) sea operada utilizando aeronaves categoría "C"; y (iii) realice operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, utilizando el Aeropuerto de Iquitos."

<sup>3</sup> "Ruta Internacional: Se refiere a una ruta con origen o destino en el Aeropuerto de Iquitos, que se dirija o provenga de un aeropuerto ubicado fuera del territorio nacional y que sea operada con **vuelos regulares**, conforme a lo definido por la RAP 121, RAP 129, la RAP 135 y las demás aplicables." [El resaltado es nuestro]

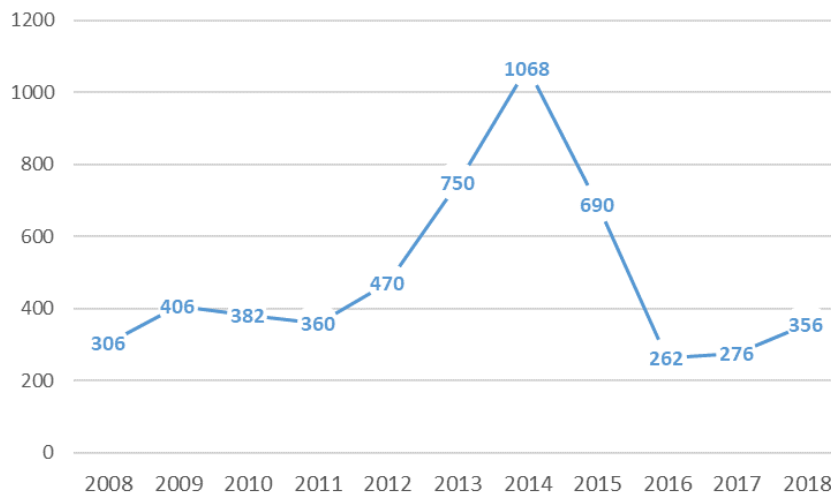
la Política Comercial y, posteriormente, el Concesionario optara por extender su plazo de vigencia más allá de la fecha señalada, este tendría que comunicarlo previamente al Concedente<sup>4</sup> a fin de no restringir su potestad de limitar la aplicación de la referida Política Comercial<sup>5</sup>, considerando los recursos destinados al Cofinanciamiento<sup>6</sup>.

27. Teniendo en cuenta ello, se determina que la primera condición habilitante referida al plazo determinado de la propuesta de reducción tarifaria ha sido cumplida.

#### V.1.2. Sobre la motivación de la Política Comercial propuesta

28. Con relación a la segunda condición habilitante, de acuerdo con el marco contractual expuesto, la reducción temporal de las tarifas es una herramienta que el Concesionario podrá solicitar estrictamente para promover el tráfico aéreo. Al respecto, en los Gráficos 1 y 2 se muestra la evolución anual del número de operaciones de aterrizaje y despegue y del tráfico anual de pasajeros, ambos en vuelos internacionales en el Aeropuerto de Iquitos.

**Gráfico 1: Operaciones de aterrizaje y despegue de vuelos internacionales, Aeropuerto de Iquitos**



Fuente: AdP (Declaración estadística)  
Elaboración: Propia

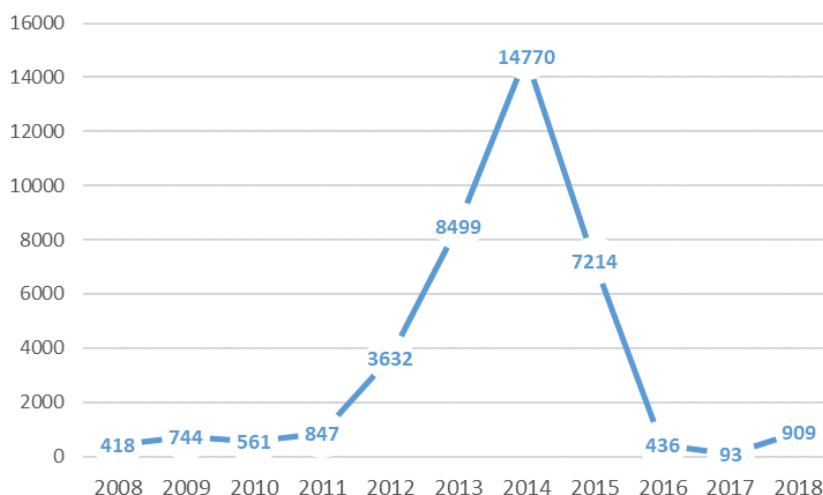
<sup>4</sup> Observando los plazos previstos en el RETA para tal efecto.

<sup>5</sup> En el marco de lo establecido en el artículo 23 del RETA.

<sup>6</sup> De acuerdo con la Cláusula Novena del Contrato de Concesión, el Cofinanciamiento es el monto trimestral a ser pagado por el Concedente al Concesionario, que se determina en base a una fórmula establecida en dicho instrumento contractual, la cual varía dependiendo de si el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es mayor o menor que la suma de los Ingresos Regulados más los Ingresos no Regulados Base.



**Gráfico 2: Tráfico anual de pasajeros en vuelos internacionales, Aeropuerto de Iquitos**



Fuente: AdP (Declaración estadística)  
Elaboración: Propia

29. En ambos gráficos se observa un crecimiento exponencial desde el 2012 al 2014 debido a los vuelos regulares operados por la línea aérea Copa Airlines, seguido por caídas importantes en los años 2015 y 2016, luego de que dicha aerolínea dejara de operar en el Aeropuerto de Iquitos en octubre de 2015. Desde entonces, no se han recibido vuelos internacionales regulares en dicho terminal aéreo, con lo cual el tráfico de pasajeros desde el 2016 hasta el 2018 ha oscilado entre 93 y 909 pasajeros por año. Lo anterior evidenciaría la necesidad de realizar actividades orientadas a promover el tráfico aéreo en el Aeropuerto de Iquitos.
30. Sobre el particular, es de precisar que la promoción del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos constituye un deber del Concesionario de Explotación de la Concesión, de conformidad con el Contrato de Concesión y el “*Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Iquitos*”.
31. En efecto, el numeral 7.1.4 de la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión, referida a la Explotación de la Concesión, prescribe específicamente que “El CONCESIONARIO está obligado a (...) cumplir con la Propuesta Técnica, los Planes Maestro y el Programa de Rehabilitaciones y Mejoramientos, entre otros.” Asimismo, el Anexo 26 del Contrato de Concesión define los lineamientos a seguir para la elaboración de los Planes Maestro, destacándose lo siguiente:

“Los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos deben de incluir un estudio de planificación general para la totalidad de cada aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral que permitan aprovechar al máximo sus posibilidades. Debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión. Asimismo, definirá las capacidades necesarias en cuanto a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, junto con una indicación de las fases principales de construcción que resulten viables en términos materiales y económicos. El Plan Maestro de Desarrollo deberá permitir el desarrollo ordenado y racional de un aeropuerto, adecuándolo a las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo en una determinada zona del país.

*Así mismo, ha de situarse en su propia perspectiva con relación a un plan equilibrado, regional o nacional, que abarque todas las modalidades de transporte (aéreo, terrestre y marítimo) y ha de proporcionar una base para la coordinación de los planes aeroportuarios con otras actividades de planificación locales, regionales o nacionales.  
(...)”*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

32. Así, siguiendo dichos lineamientos, el Concesionario elaboró el “Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Iquitos”, el cual fue aprobado por el Concedente mediante la Resolución Directoral N° 099-2012-MTC/12 de fecha 23 de marzo de 2012 (en adelante, PMD Iquitos 2012)<sup>7</sup>. Dicho documento contempla dentro de los programas de desarrollo de este aeropuerto, la implementación de un programa de Marketing Aeroportuario y uno de Marketing Comercial, que deberán tener en cuenta, entre otros, mejoras en la infraestructura y servicios del terminal aéreo, promoción turística de la localidad y promoción del aeropuerto como un terminal aéreo internacional con capacidad para atender la demanda de vuelos regionales e internacionales, tal como se detalla a continuación.

#### **“Capítulo I Requerimientos Generales**

(...)

#### **I.4.2 Programas de desarrollo**

(...)

#### **I.4.2.2 Programa de marketing aeroportuario**

(...)

*El plan de marketing aeroportuario deberá focalizarse en atraer a las compañías aéreas tradicionales nacionales y las compañías aéreas internacionales, principalmente de países del norte como son: Ecuador, Colombia, Brasil, México, E.E.U.U., asimismo en la captación de turistas nacionales y extranjeros que deberán llegar en su Mayoría a través del Aeropuerto de Lima en una primera fase y posteriormente de departamentos cercanos a Iquitos.*

*El incremento del tráfico de pasajeros podrá tener dos fuentes, la primera y en el corto plazo por la creación de circuitos turísticos nor-amazónicos dará la posibilidad de desarrollar nuevas rutas regionales dejando de lado el sistema basado en el “hub” de Lima.*

*Así también, el plan de marketing aeroportuario deberá considerar la creación de nuevas rutas internacionales “punto a punto” de países cercanos como Ecuador, Colombia y Brasil (fronterizos) y por otro lado vuelos de Mayor rango como son México y E.E.U.U. dejando también de lado el sistema basado en el “hub” de Lima. Primero con vuelos charters y posteriormente vuelos regulares de bajo costo.*

(...)

*Entre las principales rutas internacionales que se podrían desarrollar con países cercanos son: Guayaquil – Quito (Ecuador), Leticia – Bogotá (Colombia), Manaus (Brasil), Ciudad de México Distrito Federal (México), Miami (E.E.U.U.).*

(...)

#### **I.4.2.3 Programa de marketing comercial**

(...)

*Se deberá tener en cuenta tres factores fundamentales: mejoras en la infraestructura y servicios del terminal aéreo, promoción turística de la localidad y promoción del aeropuerto como un terminal aéreo internacional con capacidad para atender la demanda de vuelos regionales e internacionales.*

(...)

#### **Promoción turística de la localidad**

(...)

*La estrategia estará centrada en promover a Iquitos como nuevo destino turístico internacional y ruta de paso para conectarse vía aérea con otras localidades de la región norte y nor-oriental del país como son: Tumbes, Talara, Chiclayo, Trujillo y Cusco, mezclando turismo de sol y playa, cultura y naturaleza.*

#### **Promoción del terminal aéreo como internacional**

*Otro factor importante a desarrollar es la promoción del aeropuerto de Iquitos como un terminal aéreo internacional, para ello se buscará participar de reuniones con las líneas aéreas internacionales, principalmente regionales que busquen como destinos turísticos las características de la localidad de Iquitos.*

<sup>7</sup> Cabe indicar que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de actualizar los Planes Maestro quinquenalmente; no obstante, a la fecha de elaboración del presente Informe, AdP no ha logrado obtener la aprobación de la actualización del PMD Iquitos 2012, por lo que actualmente este es el único exigible.

La estrategia estará dirigida a buscar acercamientos con líneas aéreas de países del norte del Perú como son: Ecuador, Colombia, Brasil, México y E.E.U.U.

Finalmente, implementar servicios demandados por el segmento de pasajeros ejecutivos, como Internet, banco, centro de negocios o sala vip que se traducen en comodidad, seguridad y confort en el terminal aéreo.”

[El subrayado es nuestro]

33. Sobre el particular, es de destacar que, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario -entre las que se encuentra la promoción del tráfico aéreo internacional-, de manera segura y eficiente, dicho instrumento contractual exige contar con un Gerente Comercial dentro del Personal Clave<sup>8</sup> de la Concesión. En ese contexto, a través del Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN, se requirió a AdP que remita, entre otros, la siguiente información:

- a) Detalle de las acciones previamente adoptadas por el Concesionario como parte de su gestión comercial, para la promoción del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos, que sustenten la necesidad de implementar una Política Comercial con dicha finalidad.
- b) Evidencia o sustento de que un porcentaje de reducción de las tarifas menor que el 100% propuesto por AdP no sería suficiente para lograr el objetivo de promover el desarrollo de rutas internacionales.

**a) Actividades previamente implementadas por el Concesionario para la promoción del tráfico aéreo internacional.**

34. En atención al referido requerimiento de información, a través de la Carta N° 1348-2018-GR-AdP, el Concesionario manifestó lo siguiente:

*“Como parte de las gestiones comerciales que el Concesionario **adoptará** para la promoción del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos, tenemos previsto promover nuestra política y coordinar una reunión con las aerolíneas Copa, Delta, American Airlines, Spirit, Viva Colombia, entre otras, durante el evento Routes Americas 2019 a desarrollarse **durante el mes de febrero del 2019** en la ciudad de Quebec; esto con la finalidad de dar a conocer e incentivar el destino de Iquitos a dichas aerolíneas. Informaremos oportunamente las gestiones de dicha reunión que validarán la propuesta solicitada.”*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

35. De la respuesta proporcionada por AdP, no se advierte información sobre las acciones que el Concesionario habría realizado previamente a su solicitud para promover el tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos, considerando que desde octubre de 2015 no se registran vuelos regulares internacionales en dicho recinto.

36. En ese orden, a través del Memorando N° 021-19-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que informe sobre las actividades y/o labores llevadas a cabo previa y oportunamente por AdP para el cumplimiento, entre otros, de los programas de Marketing Aeroportuario y Marketing Comercial contenidos en el PMD Iquitos 2012. En atención a dicho requerimiento, mediante el Memorando N° 0359-2019-GSF-OSITRAN, la GSF remitió a la GRE la Carta N° 189-2019-GR-AdP, en la que el Concesionario señala, entre otros, lo siguiente:

---

<sup>8</sup> De acuerdo con el numeral 1.89 del Contrato de Concesión, el Personal Clave es el personal calificado que, como mínimo, se requiere para operar la gerencia general, gerencias centrales y correspondientes jefaturas de los Aeropuertos de manera segura y eficiente.

*“Al respecto, debemos señalar que si bien nuestro Plan Maestro de Desarrollo previó **-de forma referencial-** la elaboración de planes de marketing que buscaran promover el tráfico de pasajeros hacia el Aeropuerto de Iquitos, la propia evolución de la misma - incremento de demanda de +127% entre los años 2007 y 2018- hizo innecesaria dicha promoción. (...)”*

[El resaltado es nuestro]

37. Al respecto, en primer lugar, resulta necesario recordar que el contenido del PMD Iquitos 2012 no es de carácter referencial -como pretende deslizar el Concesionario- sino de cumplimiento obligatorio, de conformidad con el Contrato de Concesión, cuyo numeral 7.1.4 dispone expresamente que el Concesionario está obligado a cumplir, entre otros, con los Planes Maestro. Asimismo, como se indicó previamente, dichos Planes Maestro incluyen un *estudio de planificación general para la totalidad de cada aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral **que permitan aprovechar al máximo sus posibilidades***, de conformidad con el Anexo 26 del Contrato de Concesión.
38. En ese marco contractual, el Concesionario elaboró el PMD Iquitos 2012, el cual fue aprobado por el Concedente. Dicho Plan Maestro contempla dentro de los programas de desarrollo de este aeropuerto, la implementación de un programa de Marketing Aeroportuario y uno de Marketing Comercial que deberán tener en cuenta, entre otros, mejoras en la infraestructura y servicios del terminal aéreo, promoción turística de la localidad y promoción del aeropuerto como un terminal aéreo internacional con capacidad para atender la demanda de vuelos regionales e internacionales.
39. Acorde con ello, el Capítulo III del PMD Iquitos 2012 señala expresamente que *“lo que se pretende es que el Plan Maestro salvaguarde el futuro del aeropuerto considerando la capacidad de satisfacción de diferentes perfiles y **procurar el máximo desarrollo a largo plazo**.”* Para ello, destaca el fuerte impacto que el turismo podrá tener sobre el número y tipo de operaciones internacionales en Iquitos; señalando que estas dependen, entre otros, de una adecuada política de marketing, que incluya:

*“Acuerdos de cooperación entre las entidades públicas locales, departamentales y nacionales (con especial atención al papel del MINCETUR), promotores turísticos nacionales e internacionales, operadores turísticos, líneas aéreas y **(con un papel central) AdP como gestor del aeropuerto de Iquitos;***

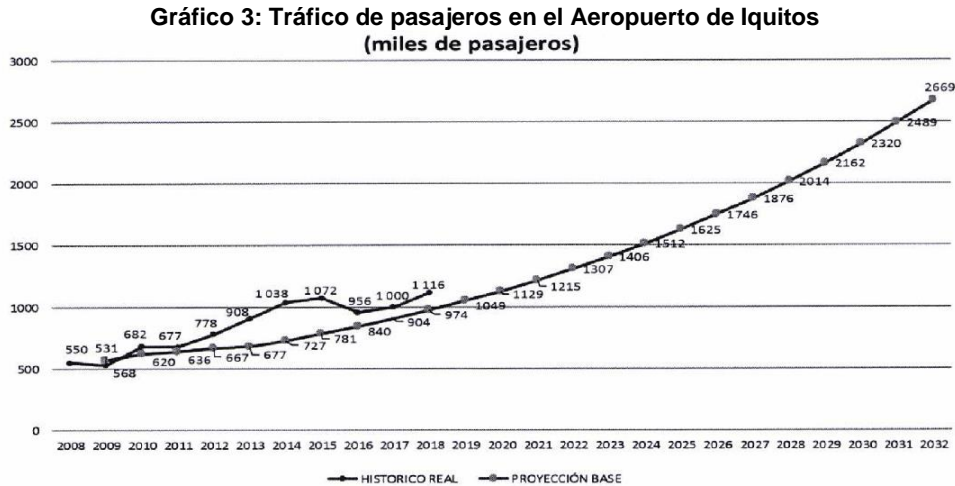
*Campañas de promoción a nivel nacional e internacional, para segmentos específicos y a poblaciones objetivo bien definidas”;* entre otros.

[El subrayado y resaltado es nuestro]

40. En ese orden, el PMD Iquitos 2012 identificó objetivos de desarrollo de rutas internacionales (Miami, Manaus y Bogotá), la fecha asumida en la que cada nuevo servicio aéreo comenzaría (desde el 2012 hasta el 2016), el probable tipo de avión y el factor de carga esperado de tal servicio.
41. Por tanto, dado que los referidos programas de desarrollo contenidos en el PMD Iquitos 2012 para la promoción del tráfico aéreo son contractualmente exigibles, resulta razonable considerar en la evaluación de esta solicitud de Política Comercial presentada por AdP, las actividades y/o labores llevadas a cabo por el Concesionario para implementarlos<sup>9</sup>.
42. En segundo término, con respecto a lo señalado por el Concesionario en el sentido que el incremento de la demanda de 127% entre los años 2007 y 2018 habría hecho innecesaria la promoción del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Iquitos, AdP presenta en su comunicación el gráfico que se muestra a continuación; anotando que la aerolínea Copa Airlines realizó

<sup>9</sup> Sin perjuicio de las acciones de supervisión y fiscalización que correspondan a la GSF.

operaciones internacionales a través de dicho terminal aéreo durante los años 2012-2014<sup>10</sup>, obteniendo una ocupación máxima de 61% que resultaba insuficiente para que dicha operación fuera mantenida.



Fuente y elaboración: AdP (Carta N° 189-2019-GR-AdP)

43. Al respecto, cabe señalar que el gráfico remitido por AdP muestra la evolución del tráfico total de pasajeros en el Aeropuerto de Iquitos, sin distinguir cuántos corresponden a vuelos nacionales y a internacionales; debiéndose destacar que, de acuerdo con la información declarada por este mensualmente al Regulador, el número de pasajeros en vuelos internacionales ha significado menos del 1% del tráfico total anual, con excepción del año 2014 en que representó el 1,4%. Además, en el 2016 dicho tráfico sufrió una caída de más del 10% con respecto al año anterior, desde 1,07 millones a 956 miles de pasajeros.
44. Asimismo, la salida de Copa Airlines en octubre de 2015 generó que el número de pasajeros cayera a la mitad en 2015, y se redujera en 94% en 2016 y 79% en 2017 (ver Gráfico 2), toda vez que esta era la única aerolínea que operaba vuelos internacionales regulares en dicho terminal aéreo. Así, en los años 2016, 2017 y 2018 solo se registraron 436, 93 y 909 pasajeros en vuelos internacionales, respectivamente; es decir, 0,05%, 0,01% y 0,08% del tráfico total en dichos años.
45. Como se puede observar de las consideraciones antes expuestas, a pesar de haberse requerido al Concesionario informar respecto de las actividades o labores que ha realizado para promover el tráfico aéreo conforme a las obligaciones que ha asumido en el marco del Contrato de Concesión, el Concesionario no ha informado haber realizado dichas actividades o labores de manera previa a la presentación de su solicitud de aprobación de su política comercial; limitándose por el contrario a indicar que, las actividades contempladas en el marco del PMD Iquitos 2012 tendrían carácter referencial, siendo que de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 7.1.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de cumplir con los Planes Maestro, como es el caso del PMD Iquitos 2012.
46. Asimismo, si bien el Concesionario informó que para promover el tráfico aéreo del Aeropuerto de Iquitos tenía previsto coordinar una reunión con las aerolíneas Copa, Delta, American Airlines, Spirit, Viva Colombia durante el evento de *Routes Americas* 2019, que se llevaría a cabo en la ciudad de Quebec en febrero de 2019; dicho Concesionario no ha informado, a la fecha de emisión de este documento, sobre su participación en el referido evento, ni sobre los resultados del mismo.
47. En ese sentido, de acuerdo con lo declarado por el propio Concesionario, este no ha implementado -de manera previa a su solicitud- ninguna actividad orientada a la promoción del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos. Con relación a ello, el Concesionario sólo señaló a través de sus Cartas N° 1348-2018-GR-AdP y 189-2019-GR-AdP que tendría prevista

<sup>10</sup> Al respecto, cabe precisar que, de acuerdo con la información proporcionada por el Concesionario a través de la declaración estadística mensual, la línea aérea Copa Airlines realizó vuelos internacionales en el Aeropuerto de Iquitos hasta el 17 de octubre de 2015 inclusive.

la promoción de dicho aeropuerto durante el evento *Routes Americas 2019* que se desarrollaría durante los días 12 al 14 de febrero del 2019 en la ciudad de Quebec, y que informaría oportunamente las gestiones de dicha reunión, siendo que hasta la fecha no ha remitido la información señalada.

**b) Sustento de la reducción propuesta por el Concesionario.**

48. Teniendo presente que el paquete promocional propuesto por AdP en la Política Comercial Iquitos considera un descuento de las tarifas de Aterrizaje y Despegue internacional y TUUA Internacional de 100%, se le requirió la evidencia o sustento de que un porcentaje de descuento menor no sería suficiente para lograr el objetivo de promover el desarrollo de rutas internacionales. En atención a dicho requerimiento, a través de la Carta N° 1348-2018-GR-AdP, el Concesionario únicamente manifestó lo siguiente:

*“Tomando en consideración que los costos que solicitamos **exonerar** sólo representan un 7%, no consideramos que un incremento [sic] menor sería suficiente para lograr el objetivo planteado.”*

[El subrayado y resaltado es nuestro]

49. Así, se advierte que, a través de la Política Comercial Iquitos, el Concesionario, en los términos por él planteados en su Carta N° 1348-2018-GR-AdP, busca **exonerar** a las líneas aéreas que cumplan con determinadas condiciones, del pago del íntegro de las tarifas de aterrizaje y despegue y TUUA internacional (hasta el 31 de diciembre de 2019). No obstante, es importante tener en cuenta que el numeral 7.7.5 del Contrato de Concesión únicamente prevé que el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las tarifas por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo y por un plazo determinado. Dicho Contrato de Concesión no contempla que el Concesionario pueda solicitar una **exoneración** del pago de las Tarifas, como lo plantea AdP a través de su propuesta de Política Comercial.
50. Sin perjuicio de lo anterior, resulta relevante señalar que, de la información proporcionada por el Concesionario no se advierte ningún análisis o comunicación de las líneas aéreas que sustente la necesidad de ofrecer una **exoneración** del pago de las tarifas para lograr el objetivo de promover el desarrollo de rutas internacionales en el Aeropuerto de Iquitos, como propone AdP. En efecto, el Concesionario únicamente se limita a afirmar -de manera generalizada y sin sustento alguno- que dichas tarifas **“sólo representan un 7%”** de los costos de las aerolíneas; por lo que, a su juicio, un descuento menor que el 100% no sería suficiente para lograr el objetivo planteado.
51. Sobre el particular, la afirmación planteada por el Concesionario, respecto de que las tarifas aeroportuarias que solicita **exonerar** representan un porcentaje pequeño en la estructura de costos de los explotadores aéreos, sugeriría que dichos costos aeroportuarios no serían una variable determinante para que las aerolíneas elijan o no operar vuelos internacionales en el Aeropuerto de Iquitos; lo que resulta contradictorio con su propuesta de Política Comercial a través de la cual pretende exonerarlas del pago de las Tarifas.
52. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, en el capítulo introductorio del PMD Iquitos 2012, se señala que, dependiendo del tipo de línea aérea, los costos del aeropuerto sí pueden llegar a ser uno de los elementos más relevantes:

*“El Aeropuerto solamente supone entre el 5 y el 10% de los costos de un asiento por milla por pasajero de una empresa de transporte tradicional. Sin embargo, para una aerolínea de bajo costo cuyos costos generales por asiento por milla de un pasajero son la mitad de su recorrido, las cargas del aeropuerto son uno de los elementos más relevantes.”*

[El subrayado es nuestro]

53. Así, dado que, de acuerdo con el PMD Iquitos 2012, los costos aeroportuarios serían uno de los elementos más relevantes para las líneas aéreas *low cost*, y que en el Capítulo I de dicho documento se previó un servicio regular potencial a Manaus, Brasil a través de una línea aérea de bajo costo, tal como GOL, señalando que **“es un área que no se puede dejar de considerar”**; resulta necesario que el Concesionario efectúe un mayor análisis a fin de identificar las

oportunidades de desarrollo de rutas que busca promover, y en función de ello determinar el nivel de **reducción** de las tarifas que requeriría para promover el tráfico aéreo en el Aeropuerto de Iquitos.

## V.2. Sobre el Cofinanciamiento por parte del Concedente

54. Tal como fue señalado en la Sección III del presente Informe, el artículo 23 del RETA establece que, en el caso de Concesiones cofinanciadas, el Concedente podrá limitar la aplicación de ofertas, descuentos y/o promociones, de considerarlo pertinente; por lo que se requiere de su opinión para que este Organismo Regulador pueda emitir un pronunciamiento respecto de la solicitud de AdP.
55. Así, en ejercicio de dicha facultad prevista en el RETA, mediante el Oficio N° 0092-2019-MTC/19, el Concedente indicó que cuenta con la disponibilidad de recursos necesarios para asumir el Cofinanciamiento de la Política Comercial Iquitos; sin embargo, recomendó que el Regulador tenga en cuenta los siguientes aspectos a efectos de evaluar la solicitud presentada por AdP:
- i. Las acciones implementadas o a implementarse por el Concesionario, las cuales complementen la Política Comercial en el Aeropuerto de Iquitos;
  - ii. Análisis de sensibilidad que demuestre que es necesario la aplicación de un descuento ascendente al 100%; y,
  - iii. Otras medidas de promoción que puedan sustituir la Política Comercial.
56. Con respecto al punto (i), como ya se señaló anteriormente, el propio Concesionario<sup>11</sup> ha manifestado que no ha implementado -de manera previa a su solicitud- ninguna actividad orientada a la promoción del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos. Únicamente, luego del requerimiento de información efectuado mediante el Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN<sup>12</sup>, indicó tener prevista la promoción de dicho aeropuerto durante el evento *Routes Americas 2019* que se desarrollaría durante los días 12 al 14 de febrero del 2019 en la ciudad de Quebec, y que informaría oportunamente las gestiones de dicha reunión. No obstante, hasta la fecha de elaboración del presente Informe, el Concesionario no ha remitido información sobre el particular.
57. En cuanto al punto (ii), también mediante el Oficio N° 107-18-GRE-OSITRAN, se requirió a AdP que remita evidencia o sustento de que un porcentaje de reducción de las tarifas (distinto del 100% propuesto por este) no sería suficiente para lograr el objetivo de promover el desarrollo de rutas internacionales. En respuesta a dicho requerimiento de información, el Concesionario únicamente se limitó a afirmar -sin sustento alguno- que las tarifas que solicita exonerar sólo representan un 7% de los costos de las aerolíneas; razón por lo cual, a su juicio, un porcentaje menor que el 100% no sería suficiente para lograr el objetivo planteado. En este punto, cabe reiterar que, el Contrato de Concesión no habilita una exoneración del pago de las Tarifas, como plantea AdP en su propuesta de Política Comercial, sino que hace referencia a una reducción de Tarifas.
58. Con relación al punto (iii), como ha sido abordado en extenso en el presente Informe, el PMD Iquitos 2012 contempla dentro de los programas de desarrollo de este aeropuerto, la elaboración y ejecución de un programa de Marketing Aeroportuario y uno de Marketing Comercial, conforme a los Lineamientos previstos en el Anexo 26 del Contrato de Concesión; destacándose que el Concesionario ha señalado no haber implementado -de manera previa a su solicitud- ninguna actividad orientada a la promoción del tráfico aéreo internacional en el Aeropuerto de Iquitos. En ese sentido, de la revisión de la documentación presentada por AdP se puede afirmar que el Concesionario no ha justificado su solicitud de Política Comercial observando los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión y el RETA.

---

<sup>11</sup> A través de las Cartas N° 1348-2018-GR-AdP y 189-2019-GR-AdP.

<sup>12</sup> De fecha 4 de diciembre de 2018.

## **VI. CONCLUSIONES**

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

1. El Contrato de Concesión contempla en su numeral 7.7.5 que, únicamente por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado. Dicho contrato no contempla una exoneración del pago de las Tarifas, como ha sido planteado por AdP en su propuesta de Política Comercial. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, de la información presentada por el Concesionario tampoco se advierten elementos que sustenten un nivel (porcentaje) determinado de reducción tarifaria.
2. Considerando que el Contrato de Concesión contempla la citada reducción de Tarifas por motivos estrictamente relacionados con la promoción del tráfico aéreo, resulta relevante evaluar las actividades que ha realizado AdP en el marco del PMD Iquitos 2012. Con relación a ello, de acuerdo con lo informado por el Concesionario, este no ha realizado las actividades para implementar los programas de marketing aeroportuario y marketing comercial contenidos en dicho PMD, ni ninguna otra actividad tendente a promover el tráfico aéreo, habiéndose limitado por el contrario a indicar que las actividades contenidas en el referido Plan Maestro tienen carácter referencial. Ello, a pesar de que de conformidad con el numeral 7.1.4 y el Anexo 26 del Contrato de Concesión, es obligación del Concesionario cumplir con los Planes Maestro.
3. En ese sentido, de la revisión de la documentación presentada por AdP se puede afirmar que el Concesionario no ha justificado su solicitud de Política Comercial observando los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión y el RETA.

## **VII. RECOMENDACIÓN**

Teniendo en consideración las observaciones formuladas en el presente Informe, se recomienda al Consejo Directivo denegar la propuesta de Política Comercial presentada por Aeropuertos del Perú S.A. en el marco del numeral 7.7.5 del Contrato de Concesión.

Atentamente,

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

**HUMBERTO SHEPUT STUCCHI**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Se adjunta proyecto de Acuerdo.

Elaborado por: Arlé Quispe, Eliana Castillo, Viviana Muñoz

NT: 2019026338