

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0063-2020-CD-OSITRAN**

Lima, 09 de diciembre de 2020

VISTOS:

La solicitud formulada por la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. mediante Cartas N° 0526-2020-AAP y N° 0705-2020-AAP; y, el Informe Conjunto N° 00147-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, el 05 de enero de 2011, el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP), suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), bajo la modalidad de cofinanciada por el Estado;

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

Que, el artículo 23 del Reglamento General de Tarifas de Ositrán (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° 0526-2020-AAP recibida el 21 de agosto de 2020, el Concesionario solicitó al Ositrán su opinión respecto de la propuesta de reducir durante seis (06) meses las siguientes Tarifas: i) Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" de Arequipa; y, ii) Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas (en adelante, la Propuesta de Reducción Tarifaria), invocando lo previsto en el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión;

Que, mediante Oficios N° 0068-2020-GRE-OSITRAN y N° 00080-2020-GRE-OSITRAN, notificados el 10 y 29 de setiembre de 2020, respectivamente, se requirió al MTC su opinión sobre la viabilidad de la Propuesta de Reducción Tarifaria, considerando la disponibilidad de los recursos destinados al pago del Cofinanciamiento, a efectos de evaluar la solicitud del Concesionario;

Que, mediante el Oficio N° 4365-2020-MTC/19 recibido en copia el 30 de octubre de 2020, el Concedente solicitó al Concesionario remitir información que sustente la reducción temporal de tarifas y sus posibles efectos en los ingresos regulados de la Concesión, a fin de evaluar lo solicitado por el Regulador a través de los mencionados Oficios N° 00068 y 00080-2020-GRE-OSITRAN; otorgándole para tal efecto un plazo máximo de cuatro (04) días hábiles;

Que, mediante la Carta N° 0705-2020-AAP, recibida en copia el 5 de noviembre de 2020, el Concesionario manifestó al Concedente que decidió desestimar su propuesta de reducción de la tarifa de Estacionamiento en el Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" de Arequipa (en adelante, el Aeropuerto de Arequipa) por seis (06) meses pues ya no resulta oportuna; asimismo, adjuntó la información requerida por el MTC a efectos de lograr la reducción temporal de la tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas;

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020
19:36:35 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020 09:26:59 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020 08:57:37 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2020 07:25:25 -0500

Que, mediante el Oficio N° 4597-2020-MTC/19, recibido el 16 de noviembre de 2020, el Concedente remitió el Informe N° 1613-2020-MTC/19.02 que contiene su opinión respecto de la reducción de las tarifas de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas durante seis (06) meses, solicitada por el Concesionario;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 00147-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica analizaron la solicitud formulada por el Concesionario, recomendando aprobar la propuesta de reducción temporal de la Tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas; ello, sobre la base de las siguientes conclusiones:

- i. El Concesionario solicitó al Ositrán su opinión respecto de la propuesta de reducir durante seis (06) meses las siguientes Tarifas: i) Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de Arequipa; y, ii) Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas, invocando lo previsto en el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión; no obstante, posteriormente, solicitó el desistimiento de la primera de ellas.
- ii. Es legalmente viable aceptar el desistimiento del procedimiento relativo a la solicitud de reducción temporal de la tarifa de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez – Ballón” de Arequipa presentado por el Concesionario.
- iii. El Contrato de Concesión contempla en su numeral 9.1.7 que, únicamente por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado.
- iv. De acuerdo con los artículos 37 y 38 del RETA, las ofertas, descuentos y bonificaciones que establezcan las Entidades Prestadoras deben ser ofrecidas en condiciones equivalentes y deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras; siendo estas de carácter opcional para los usuarios.
- v. Asimismo, de conformidad con el artículo 37 del RETA, en la medida que la reducción tarifaria solicitada por AAP corresponde a una concesión cofinanciada, el Concesionario deberá cumplir con la publicación en el plazo de diez (10) días hábiles previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia.
- vi. En ejercicio de la potestad que ostenta el Concedente prevista en el artículo 23 del RETA, mediante el Informe N° 1613-2020-MTC/19.02 remitido a través del Oficio N° 4597-2020-MTC/19, este indicó que, en opinión del MTC, la aplicación de la reducción tarifaria propuesta por AAP no tendría impacto en el equilibrio económico-financiero de la Concesión, ya que la promoción es de carácter temporal y para rutas que actualmente no generan ingresos regulados; y, además, dicha reducción tarifaria contribuiría con la promoción del tráfico aéreo, lo cual podría generar mayores ingresos regulados con la consiguiente reducción de las necesidades de cofinanciamiento del Estado.
- vii. De la revisión de los términos y condiciones propuestos por AAP para la aplicación de la reducción tarifaria, se ha verificado que estos se encuentran conformes con lo establecido en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, así como con los criterios definidos en los artículos 37 y 38 del RETA.

Que, luego de evaluar y deliberar el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones el Informe Conjunto N° 00147-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), incorporándolo como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 719-2020-CD-OSITRAN, de fecha 09 de diciembre de 2020;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aceptar el desistimiento del procedimiento relativo a la solicitud de reducción temporal de la tarifa de estacionamiento de aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de Arequipa durante seis (06) meses, presentada por la Entidad Prestadora Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Artículo 2°.- Declarar concluido el procedimiento relativo a la solicitud de reducción temporal de la tarifa de estacionamiento de aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de Arequipa durante seis (06) meses, presentada por la Entidad Prestadora Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Artículo 3°.- Aprobar la propuesta de reducción temporal de la tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas por un periodo de seis (06) meses desde su entrada en vigencia, presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A., para lo cual el Concesionario deberá poner en conocimiento de los usuarios las características y condiciones de dicho beneficio, de acuerdo con las reglas de publicidad establecidas en los artículos 33 y 37 del RETA.

Artículo 4°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00147-2020-IC-OSITRAN (GRE- GAJ) a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines pertinentes.

Artículo 5°.- Publicar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00147-2020-IC-OSITRAN (GRE -GAJ) en el Portal Institucional de Ositrán (www.ositrان.gob.pe).

Regístrese y comuníquese.

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT: 2020088050

**INFORME CONJUNTO N° 00147-2020-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)**

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

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

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Evaluación de solicitud de reducción temporal de Tarifas presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de la República del Perú

Fecha : 03 de diciembre de 2020

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/12/2020
22:51:39 -0500

Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/12/2020
23:10:43 -0500

I. OBJETO

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

II. ANTECEDENTES

2. El 05 de enero de 2011, el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP), suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú¹ (en adelante, el Contrato de Concesión), bajo la modalidad de cofinanciada por el Estado.
3. Mediante la Carta N° 0526-2020-AAP recibida el 21 de agosto de 2020, el Concesionario solicitó al Ositrán su opinión respecto de la propuesta de reducir durante seis (06) meses las siguientes Tarifas: i) Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" de Arequipa; y, ii) Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas (en adelante, la Propuesta de Reducción Tarifaria), invocando lo previsto en el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión.
4. Considerando lo establecido en el artículo 23 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y modificatorias (en adelante, RETA), mediante el Oficio N° 00068-2020-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de setiembre de 2020, se requirió a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del MTC (en adelante, el Concedente) su opinión sobre la viabilidad de la Propuesta de Reducción Tarifaria, considerando la disponibilidad de los recursos destinados al pago del Cofinanciamiento; otorgándole para tal efecto un plazo de cinco (05) días hábiles a fin de que el Regulador pueda contar con el tiempo suficiente para evaluar la solicitud del Concesionario.
5. El 28 de setiembre de 2020, mediante la Carta N° 0583-2020-AAP, el Concesionario reiteró su solicitud de opinión respecto de la Propuesta de Reducción Tarifaria, invocando nuevamente el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión y señalando la necesidad de promover el tráfico aéreo que actualmente se encuentra fuertemente impactado por la pandemia.

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/12/2020 23:03:56 -0500

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria
Virginia FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/12/2020 23:01:32 -0500

Visado por: ZAGAL MALAGA Patricia
Arie FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/12/2020 22:41:07 -0500

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

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Arie FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/12/2020 22:37:39 -0500

6. Mediante el Oficio N° 00080-2020-GRE-OSITRAN, notificado al Concedente (con copia a AAP) el 29 de setiembre de 2020, se le reiteró la necesidad de contar con la opinión del Concedente a efectos de que este Organismo Regulador pueda pronunciarse -en el ámbito de sus competencias- respecto de la Propuesta de Reducción Tarifaria, solicitándole que tenga a bien remitir la opinión correspondiente en un plazo máximo de tres (03) días hábiles.
7. El 20 de octubre de 2020, mediante la Carta N° 0666-2020-AAP, el Concesionario reiteró su solicitud de opinión respecto de la Propuesta de Reducción Tarifaria, presentada por este en el marco de lo establecido en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión; enfatizando la necesidad de promover el tráfico aéreo.
8. Mediante el Oficio N° 4365-2020-MTC/19 recibido en copia el 30 de octubre de 2020, el Concedente solicitó al Concesionario remitir información que sustente la reducción temporal de tarifas y sus posibles efectos en los ingresos regulados de la Concesión, a fin de evaluar lo solicitado por el Regulador a través de los mencionados Oficios N° 00068 y 00080-2020-GRE-OSITRAN; otorgándole para tal efecto un plazo máximo de cuatro (04) días hábiles.
9. Mediante la Carta N° 0705-2020-AAP, recibida en copia el 5 de noviembre de 2020, el Concesionario manifestó al Concedente que decidió desestimar su propuesta de reducción de la tarifa de Estacionamiento en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de Arequipa (en adelante, el Aeropuerto de Arequipa) por seis (06) meses, pues ya no resultaba oportuna; asimismo, adjuntó la información requerida por el MTC a efectos de lograr la reducción temporal de la tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas.
10. Mediante el Oficio N° 4597-2020-MTC/19, recibido el 16 de noviembre de 2020, el Concedente remitió el Informe N° 1613-2020-MTC/19.02 que contiene su opinión respecto de la reducción de las tarifas de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas durante seis (06) meses, solicitada por el Concesionario.
11. El 19 de noviembre de 2020, mediante la Carta N° 0733-2020-AAP, el Concesionario realizó una precisión a una de las condiciones establecidas en su propuesta de reducción temporal de la tarifa de Aterrizaje y Despegue.

III. ANÁLISIS

III.1. Marco legal y contractual aplicable

12. De acuerdo con el numeral 3.1. del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que dispone la creación del Ositrán, este Organismo Regulador tiene la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
13. En línea con lo dispuesto en la citada Ley, el artículo 4 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, el REGO), establece que el Ositrán es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucren explotación de Infraestructura, 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, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes.
14. Asimismo, de conformidad con el artículo 5 del REGO, son objetivos del Ositrán, en el ámbito de su competencia, velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán, así como velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el Ositrán fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

15. En la misma línea, el artículo 12 del RETA establece que, en los casos en que los Contratos de Concesión establezcan tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá al Ositrán velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos.

“Artículo 12. Tarifas Contractuales

En los casos que los Contratos de Concesión de la Infraestructura de Transporte de Uso Público bajo competencia de OSITRAN, establezcan Tarifas aplicables a los servicios, mecanismos de reajuste tarifario o disposiciones tarifarias, corresponderá a OSITRAN velar por la correcta aplicación de las mismas en el marco de lo establecido en dichos contratos. Las reglas del presente Reglamento se aplicarán de manera supletoria a lo establecido en los contratos de concesión.”

[El subrayado es nuestro.]

16. Asimismo, el Capítulo 3 del Título III del RETA regula los términos y condiciones para la aplicación de ofertas, descuentos y promociones en general por parte de las Entidades Prestadoras bajo la figura de Política Comercial. Específicamente, resulta pertinente citar los artículos 37 a 39 del RETA:

“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.”

[El subrayado es nuestro.]

17. Además, para el caso particular de las concesiones cofinanciadas, el RETA establece en su artículo 23 que, el Concedente de considerarlo pertinente podrá limitar la aplicación de estas tarifas y/o promociones; tal como se cita a continuación:

“Artículo 23.- Establecimiento de Tarifas

Corresponde a las Entidades Prestadoras el establecimiento de las Tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Las Entidades Prestadoras tendrán la libertad de establecer las Tarifas aplicables a los servicios que presten, siempre que no excedan la Tarifa Máxima establecida por el OSITRAN o por el Contrato de Concesión, lo que deberá ser especificado expresamente en su respectivo Tarifario.

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.**”

[El énfasis y subrayado es nuestro.]

18. Por su parte, el artículo 33 del RETA establece la obligación de las Entidades Prestadoras de publicar el Tarifario y sus modificaciones, tal como figura a continuación:

“Artículo 33.- Obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones

Las Entidades Prestadoras deberán contar, mantener actualizado y publicar en su página web, un Tarifario que contenga la lista de todas las Tarifas aplicables a todos y cada uno de los servicios regulados que prestan, incluyendo las ofertas, canastas, descuentos y promociones en general que aplicará en el marco de su política comercial. Los anuncios de modificación del tarifario a que hace referencia el último párrafo del presente artículo deberán indicar adicionalmente la página web que contenga el íntegro del tarifario propuesto y el vigente.

Los Tarifarios y sus modificaciones deberán estar disponibles en todas las oficinas comerciales y los locales de las Entidades Prestadoras, así como en los puntos de recaudación ubicados en las infraestructuras a su cargo.

En los casos en que la Entidad Prestadora tenga a su cargo más de una infraestructura de transporte de uso público, deberá publicar las tarifas y políticas comerciales correspondientes, en cada uno de los locales en donde se brinda o paga el servicio.

El tarifario actualizado a que hace referencia el artículo 32 o en su caso, las tarifas y políticas comerciales aplicables a una infraestructura en particular, de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, deberá ser publicado por la Entidad Prestadora en un diario de amplia circulación dentro del área en donde está ubicada la infraestructura a su cargo.

En los casos en que modifique el Tarifario, la Entidad Prestadora deberá publicar la materia de modificación en su página web y en un diario de amplia circulación. Adicionalmente, la publicación en el diario debe contener la dirección de la página web del tarifario actualizado. Dicha publicación deberá efectuarse con una anticipación no menor a diez (10) Días a la fecha de entrada en vigencia correspondiente. Del mismo modo, la publicación deberá efectuarse dentro del área en donde está ubicada la infraestructura, en la que se aplica la tarifa o la política comercial que es materia de modificación.”

[El subrayado es nuestro.]

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

“9.1 Tarifas y Cargos de Acceso

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

20. En ese orden, el Anexo 7 (Esquema de Tarifas) establece -entre otras- las siguientes Tarifas:

“Tarifas

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero por embarcar según el tipo de Aeropuerto (clasificados en grupos), diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales. Los pasajeros por embarcar serán definidos como aquellos que poseen una tarjeta de embarque vigente y han ingresado a la zona estéril correspondiente.

(...)

b. Aterrizaje y Despegue

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

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

c. Estacionamiento

La Tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D y se cobra por cada hora o fracción de hora adicional al tiempo incluido en la tarifa de aterrizaje y despegue (90 minutos). (...)

d. Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas)

Este servicio actualmente no se brinda en los Aeropuertos del Segundo Grupo. La Tarifa que podrá ser cobrada por este servicio será definida por OSITRAN.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro.]

23. En síntesis, de acuerdo con el marco contractual y legal:

- AAP cobrará las Tarifas establecidas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión o aquellas que en su caso sean establecidas por el Ositrán, de acuerdo con lo señalado en el REMA y el RETA, dentro de las que se encuentra la tarifa por Aterrizaje y Despegue.
- AAP podrá solicitar al Ositrán 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.
- De acuerdo con los artículos 37 y 38 del RETA, las ofertas, descuentos y bonificaciones que establezcan las Entidades Prestadoras deben ser ofrecidas en condiciones equivalentes y deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que

respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras; siendo estas de carácter opcional para los usuarios.

- Asimismo, de conformidad con el artículo 37 del RETA, en la medida que la reducción tarifaria solicitada por AAP corresponde a una concesión cofinanciada, el Concesionario deberá cumplir con su publicación en el plazo de diez (10) días hábiles previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia.
- Además, tratándose de una concesión cofinanciada, el Concedente tiene la potestad de limitar la aplicación de estas tarifas y/o promociones, de considerarlo pertinente, conforme al artículo 23 del RETA. Así, en el presente caso, se solicitó la opinión del MTC, en calidad de Concedente, para que este Organismo Regulador considere su opinión al emitir su pronunciamiento.
- De acuerdo con el artículo 33 del RETA, en los casos de modificación del tarifario, las Entidades Prestadoras deberán publicar la materia de modificación en su página web y en un diario de amplia circulación. Dicha publicación deberá efectuarse con una anticipación no menor a diez (10) días a la fecha de entrada en vigencia correspondiente.

III.2. Opinión del Concedente

24. Tal como fue señalado en los antecedentes del presente informe, de acuerdo con el artículo 23 del RETA, mediante los Oficios N° 00068 y 00080-2020-GRE-OSITRAN, se requirió al Concedente su opinión sobre la viabilidad de la Propuesta de Reducción Tarifaria presentada por AAP, considerando la disponibilidad de los recursos destinados al pago del Cofinanciamiento², a efectos de que este Organismo Regulador considere su opinión en la emisión de su pronunciamiento respecto de la solicitud del Concesionario.
25. Así, en ejercicio de la potestad que ostenta el Concedente prevista en el RETA, mediante el Informe N° 1613-2020-MTC/19.02 remitido a través del Oficio N° 4597-2020-MTC/19, este indicó que el alcance de la opinión del MTC recae en las repercusiones en el equilibrio económico-financiero de la Concesión que podrían generarse como consecuencia de la implementación de tarifas promocionales de Aterrizaje y Despegue para nuevas rutas.
26. En ese orden, el Concedente señala que *“el impacto de la reducción de tarifa no tiene efectos negativos en los ingresos regulados, puesto que a la fecha no se cuenta con las referidas rutas. Asimismo, dicha reducción contribuiría con la promoción del incremento del tráfico aéreo; así como una mayor competencia entre los operadores (aerolíneas), que beneficiaría el bienestar de los pasajeros.”* De esta manera, el Concedente concluye que no habría impacto en el equilibrio económico-financiero de la Concesión; sino, por el contrario, se podrían registrar mayores ingresos regulados ya que la promoción es de carácter temporal con la consiguiente reducción de las necesidades de cofinanciamiento del Estado.
27. Así, en vista de que la Propuesta de Reducción Tarifaria no ha sido limitada por el Concedente, corresponde evaluar si esta se encuentra conforme con los términos y condiciones establecidos en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión y el RETA.

III.3. Análisis de la Propuesta de Reducción Tarifaria

III.3.1. Sobre el desistimiento de la solicitud de reducción de la tarifa de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez – Ballón” de Arequipa

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

28. A través de las Cartas N° 0526, 0583 y 0666-2020-AAP, el Concesionario solicitó al Ositrán, en el marco de lo dispuesto en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, la reducción temporal de las Tarifas correspondientes a los siguientes servicios:
- a) Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto de Arequipa; y,
 - b) Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias a su cargo para rutas nuevas.
29. No obstante, a través de la Carta N° 0705-2020-AAP, el Concesionario desestimó la primera de las reducciones solicitadas, señalando que a la fecha no le resulta oportuna.
30. Sobre el particular, es necesario tener en cuenta lo establecido en el numeral 1 del artículo 197 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), la figura del desistimiento constituye una de las formas de conclusión del procedimiento administrativo.
31. Asimismo, conforme con lo previsto en el numeral 2 del artículo 126, para el desistimiento de la pretensión o del procedimiento, entre otros, se requiere poder especial indicando expresamente el o los actos para los cuales fue conferido, otorgado mediante documento privado con firmas legalizadas ante notario o funcionario público autorizado para el efecto, o mediante declaración en comparecencia personal del administrado y representante ante la autoridad, indicando expresamente el o los actos para los cuales fue conferido.
32. El desistimiento se encuentra regulado con mayor detalle en los artículos 200 y 201 del TUO de la LPAG, entre cuyas previsiones se contempla que:
- i) Puede implicar ya sea un desistimiento del procedimiento o un desistimiento de la pretensión. El primero conlleva, únicamente, a la culminación del procedimiento en trámite y no impide que posteriormente se pueda volver a plantear la misma pretensión en otro procedimiento; el segundo impide promover otro procedimiento con el mismo objeto y causa;
 - ii) El desistimiento sólo afecta a quien lo formula;
 - iii) El desistimiento puede plantearse por cualquier medio que permita su constancia, debiendo señalarse expresamente si se trata de un desistimiento de la pretensión o del procedimiento. Si no se precisa, se considera que se trata de un desistimiento del procedimiento.
 - iv) Podrá presentarse en cualquier estado del procedimiento antes de la notificación de la resolución que agota la vía y debe precisar su contenido y alcance (es decir, si es un desistimiento del procedimiento o de la pretensión);
 - v) La autoridad aceptará de plano el desistimiento y declarará concluido el procedimiento, salvo que al mismo se hayan apersonado terceros interesados, en cuyo caso corresponderá notificar a los mismos del desistimiento planteado para que en un plazo máximo de diez (10) días soliciten su continuación;
 - vi) Excepcionalmente, si de la evaluación de los hechos la autoridad considera que existe una vulneración de los intereses de terceros o que la acción que pretende materializarse a través del procedimiento entraña un interés general, podrá continuar con el procedimiento de oficio, limitando los efectos del desistimiento del interesado.
33. Al respecto, teniendo en cuenta lo establecido en los artículos del TUO LPAG, se procedió a revisar la información contenida en la partida registral del Concesionario³, y se advirtió que el señor Javier Enrique Mario Rizo Patrón Larrabure, quien suscribe el documento que contiene el desistimiento de la solicitud de reducción de la tarifa de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto de Arequipa, cuenta con facultades para desistirse.

³ Partida N° 12593490.

34. Por otro lado, cabe precisar que AAP no precisó si se trataba de un desistimiento de la pretensión o del procedimiento, motivo por el cual, de acuerdo con las disposiciones de la LPAG, se estima que se trata de un desistimiento del procedimiento relativo a la solicitud de reducción de la tarifa de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto de Arequipa.
35. Asimismo, es importante acotar que, dada la naturaleza y el estado del procedimiento, la aceptación del desistimiento presentado no representa una afectación de los intereses de terceros o del interés general que impidan atender la solicitud de AAP.
36. En tal sentido, en el presente caso se verifica el cumplimiento del numeral 2 del artículo 126, el numeral 1 del artículo 197 y los artículos 200 y 201 del TUO de la LPAG, por lo que corresponde aceptar el desistimiento del extremo de la solicitud relativa a la reducción tarifaria de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto de Arequipa.
37. En consecuencia, a continuación, se evaluará la solicitud referida únicamente a la reducción temporal de la tarifa de Aterrizaje y Despegue⁴. Para tal efecto, debe tenerse presente que, de acuerdo con el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión, la solicitud de reducción tarifaria debe cumplir con las siguientes dos (02) condiciones: (i) debe obedecer a motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, y (ii) debe ser por un plazo determinado. Adicionalmente, el artículo 37 del RETA dispone que las ofertas, descuentos y bonificaciones deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias tales como pago anticipado, monto, volumen u otras.

III.3.2. Sobre la motivación de la reducción tarifaria propuesta

38. Con respecto a la primera condición habilitante, de acuerdo con el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, la reducción temporal de las tarifas es una herramienta que el Concesionario podrá solicitar estrictamente para promover el tráfico aéreo. En ese marco contractual, el Concesionario, señala en su solicitud que el tráfico aéreo se ha visto dramáticamente contraído, a consecuencia de la pandemia del COVID-19. Acorde con ello, a través de las Cartas N° 0583 y 0666-2020-AAP, ha enfatizado la *“necesidad de promover el tráfico aéreo que actualmente se encuentra fuertemente impactado por la pandemia y de ese modo a su vez permitir generar ingresos adicionales a la concesión en esta lamentable situación en que nos encontramos.”*
39. Sobre el particular, en los Gráficos 1 y 2 se muestra la evolución mensual del número de operaciones de aterrizaje y despegue y del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Concesión desde enero de 2011 a octubre de 2020.

⁴ El Concesionario propuso una reducción de las tarifas de Aterrizaje y Despegue en los siguientes términos;

*“(…) La empresa tiene a bien promover el desarrollo de nuevas rutas, distintas a las que se venían atendiendo, para lo cual considera importante brindar una reducción significativa en la tarifa de aterrizaje y despegue que se cobra actualmente en los 5 aeropuertos bajo administración de AAP, **reduciéndolas todas al monto de US\$ 1.00 dólar por un plazo de 6 meses desde su aprobación y difusión.***
(…)”

[Énfasis agregado.]

Gráfico 1: Número de operaciones mensuales de aterrizaje y despegue, por Aeropuerto, 2011-2020

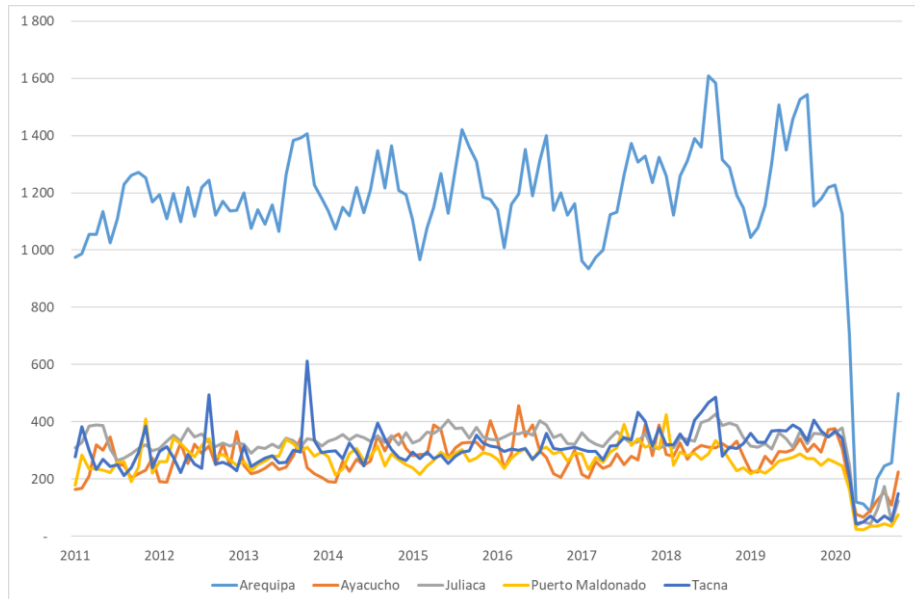
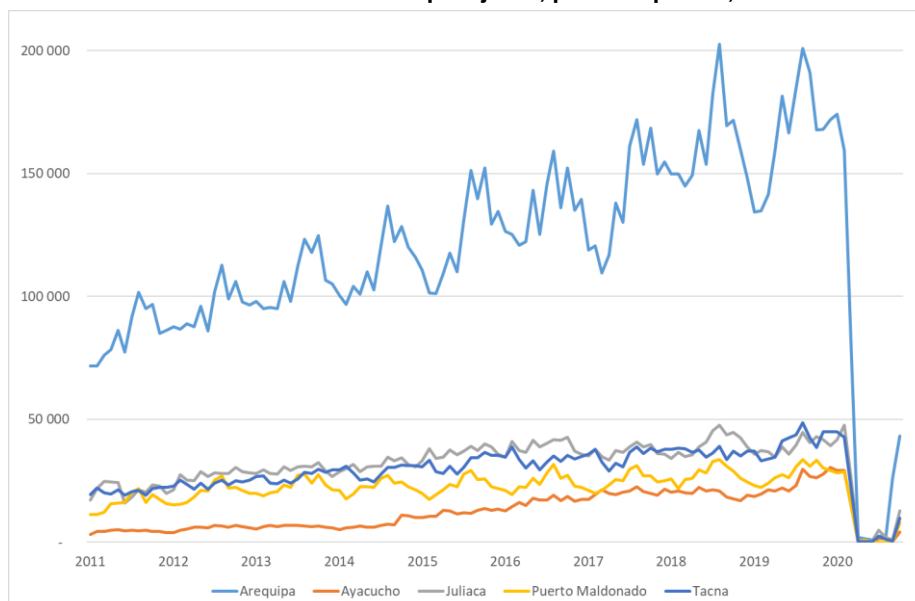


Gráfico 2: Tráfico mensual de pasajeros, por Aeropuerto, 2011-2020



40. En ambos gráficos se observa, desde el año 2011, una tendencia creciente del tráfico en el Aeropuerto de Arequipa (especialmente en pasajeros), y en menor grado en los demás aeropuertos de la Concesión, la cual se mantuvo hasta los primeros meses del 2020. Sin embargo, el 17 de marzo se produjo una caída abrupta del tráfico de naves y pasajeros en todos los aeropuertos de la Concesión, luego de las disposiciones legales emitidas por el Estado Peruano para prevenir y combatir la pandemia del COVID-19.
41. Al respecto, cabe recordar que, el 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró que el brote del nuevo coronavirus 2019-nCoV (COVID-19) constituía una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII). Luego, el 11 de marzo, tras evaluar los niveles alarmantes de propagación y gravedad de la enfermedad, la OMS calificó el brote de COVID-19 como una pandemia, recomendando a todos los países que activen y amplíen sus mecanismos de respuesta de emergencia para frenar la rápida propagación del coronavirus

COVID-19.

42. En el Perú, se reportó el primer caso de contagio el 6 de marzo de 2020. Así, el 15 de marzo, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente:
- Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros, por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de este cierre de fronteras, siendo las autoridades competentes las encargadas de adoptar las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados.
 - Suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de dicha suspensión.
43. Así, desde el 17 de marzo de 2020, se suspendieron las operaciones de transporte aéreo regular de pasajeros en las infraestructuras concesionadas a AAP, debido a la inmovilización social obligatoria dictada por el gobierno peruano. Dichas medidas restrictivas al transporte de pasajeros continuaron durante los meses de abril a junio. Posteriormente, luego de la emisión del Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, los vuelos comerciales nacionales se reanudaron el 15 de julio, fecha en la cual reactivaron sus operaciones, entre otros, los aeropuertos de Ayacucho, Juliaca y Tacna.
44. No obstante, mediante los Decretos Supremos N° 135, 139 y 146-2020-PCM, publicados el 31 de julio, 12 de agosto y 28 de agosto de 2020, respectivamente, en el diario oficial El Peruano, el gobierno peruano amplió el Estado de Emergencia Nacional hasta el 30 de setiembre de 2020⁵, y estableció una cuarentena focalizada en determinadas zonas del país⁶. Así, si bien a partir de la segunda mitad del mes de julio se procedió con la reactivación de los viajes interprovinciales por vía terrestre y aérea a nivel nacional, a partir del 03 de agosto de 2020 se suspendieron dichos viajes en las zonas del territorio nacional que se encuentren dentro de la cuarentena focalizada. En virtud de ello, los aeropuertos de Juliaca, Tacna y Ayacucho fueron nuevamente cerrados para vuelos comerciales de transporte de pasajeros.
45. Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, publicado el 3 de octubre de 2020 en el diario oficial El Peruano, el gobierno peruano suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, pero manteniéndose el Estado de Emergencia Nacional sujeto a una serie de medidas que restringen el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito a nivel nacional. Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, publicado el 26 de setiembre de 2020 en el diario oficial El Peruano, el gobierno aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encuentra el transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de once (11) destinos internacionales aprobados⁷. De esta manera, desde el 12 de octubre, se reiniciaron operaciones en el Aeropuerto de Ayacucho.

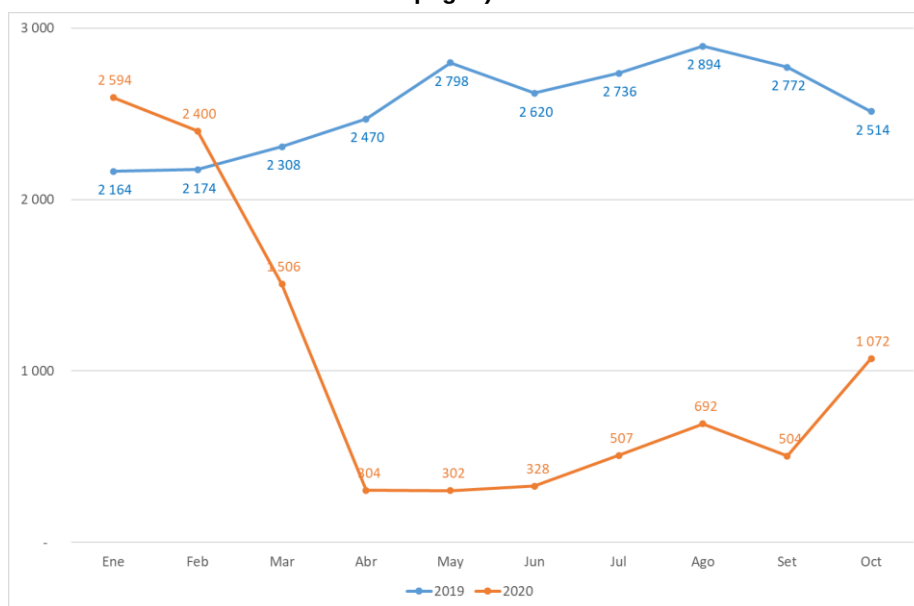
⁵ Cabe precisar que el mismo que ha sido sucesivamente prorrogado, siendo, a la fecha, la última prórroga hasta el 31 de diciembre de 2020, decretada por medio del Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, publicado en el diario oficial El Peruano el 30 de noviembre de 2020.

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

⁷ Los destinos autorizados son: La Paz y Santa Cruz en Bolivia; Santiago en Chile; Bogotá, Cali y Medellín en Colombia; Guayaquil y Quito en Ecuador; Ciudad de Panamá en Panamá; Asunción en Paraguay; y Montevideo en Uruguay.

46. Por su parte, en el Aeropuerto de Arequipa se reanudaron los vuelos comerciales desde el 1 de setiembre; no obstante, en los gráficos 1 y 2 se advierte que el número de pasajeros y de operaciones de naves registrados en dicho mes, así como en octubre, fueron significativamente menores que los niveles registrados antes de la declaratoria del Estado de Emergencia y de los meses de setiembre y octubre de 2019.
47. La situación descrita en los párrafos precedentes explica que el tráfico de naves se haya estancado en torno a las 10 000 operaciones de aterrizaje y despegue acumuladas entre el 1 de enero y el 30 de octubre de 2020, lo que significa cerca de 15 000 operaciones menos que lo acumulado en similar periodo del año 2019. Ciertamente, durante los dos primeros meses de 2020, el flujo acumulado de naves presentaba señales de crecimiento por encima de lo registrado en similar periodo del año anterior; sin embargo, dicha tendencia creciente se vio detenida a partir de la segunda mitad del mes de marzo de 2020 con la suspensión de las operaciones regulares en los aeropuertos a cargo de AAP.
48. Más aun, la reapertura de los aeropuertos por sí sola no ha logrado que el tráfico de naves retorne a los niveles pre-pandemia. Por el contrario, el total de operaciones de aterrizaje y despegue al cierre del mes de octubre de 2020 representó cerca del 43% del flujo observado durante similar mes del año 2019, mientras que el número de pasajeros representó apenas el 25%; tal como se muestra en los Gráficos 3 y 4.

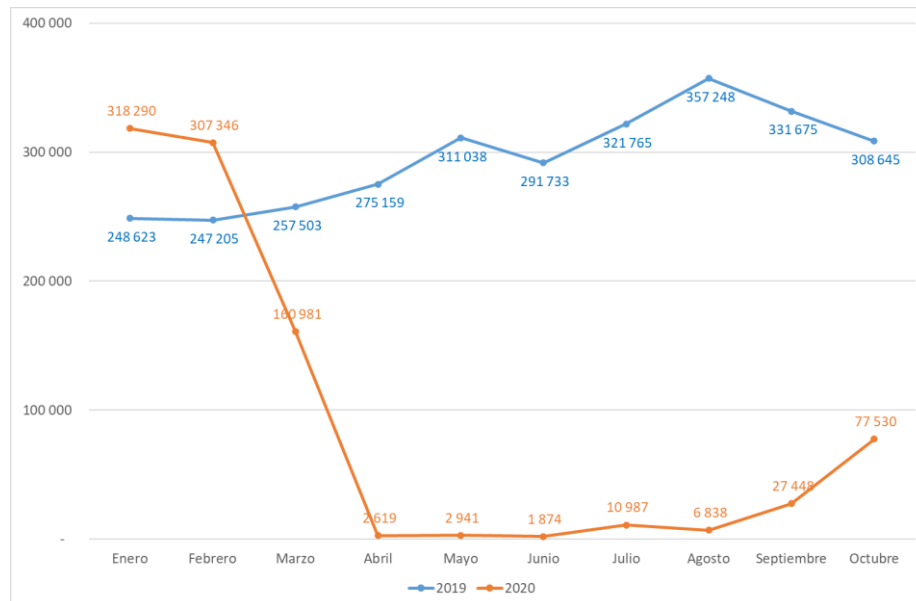
Gráfico 3: Tráfico mensual de naves en la Concesión (en número de operaciones de Aterrizaje y Despegue)



Fuente: AAP (Declaración estadística)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico 4: Tráfico mensual de pasajeros en la Concesión (en número de pasajeros de entrada y salida)



Fuente: AAP (Declaración estadística)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. En ese contexto, es oportuno señalar que, a través de la Carta N° 0034-2020-GG/AETAI, recibida el 13 de abril de 2020, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) hizo de conocimiento de este Organismo Regulador la comunicación⁸ dirigida al Concesionario, solicitando la reevaluación de las condiciones económicas para la prestación de los servicios aeroportuarios a las aerolíneas. Explícitamente, la AETAI señaló lo siguiente:

“Como es de público conocimiento, el COVID-19 ha generado que tanto el Gobierno peruano como los demás Estados tomen medidas para enfrentar esta situación excepcional, la cual nunca se ha presentado en toda la historia de la aviación comercial. Esto constituye indudablemente un evento de fuerza mayor que está impactando e impactará a futuro directamente en la normal prestación del servicio de transporte aéreo nacional e internacional, así como en la normal relación que tenemos con los operadores aeroportuarios.

Nos encontramos frente a la peor crisis de la historia de la aviación y el turismo, que sin duda estará generando una de las mayores crisis económicas globales. Una emergencia sin precedentes que exige agilidad y asertividad de parte de los gobiernos y de la industria para garantizar millones de empleos, la conectividad que es tan necesaria para el bienestar económico y social de nuestros países, así como el servicio a millones de pasajeros que requieren diariamente del transporte aéreo. A modo de referencia, el turismo, impulsado por el transporte aéreo, aporta con 1 300 000 empleos tanto directa como indirectamente y su actividad representa alrededor del 9,5% del Producto Interno Bruto (PIB) del país.^[1]

^[1] Datos de World Travel & Tourism Council.”

[El subrayado es nuestro.]

50. Lo anteriormente expuesto evidencia la situación excepcional por la que está atravesando la industria aeronáutica, la cual ha generado la necesidad de realizar acciones concretas orientadas a promover el tráfico aéreo en los aeropuertos de la Concesión. Por tanto, la Reducción Tarifaria propuesta por AAP se encuentra conforme con la primera condición habilitante establecida en el Contrato de Concesión.

III.3.3. Sobre el plazo de vigencia de la reducción tarifaria propuesta

51. Con respecto a la segunda condición establecida en el Contrato de Concesión, AAP señala en su Carta N° 0526-2020-AAP lo siguiente:

“(…) Se ha considerado una promoción de 6 meses debido a que se estima como un tiempo

⁸ Carta N° 0031-2020-GG/AETAI de fecha 31 de marzo de 2020.

razonable para que las líneas aéreas puedan comprobar la viabilidad de las nuevas rutas.”

52. Asimismo, a través de la Carta N° 0705-2020-AAP, el Concesionario indica lo siguiente:

“(…)

- El descuento se haría efectivo solo para los operadores de estas nuevas rutas en ambos puntos de la conexión y por un periodo de 6 meses, cumpliendo la función de ser un incentivo financiero para que las líneas expandan operaciones en Perú conectando con más ciudades.
- Los ingresos adicionales tales como TUUA, estacionamiento, servicio de rampa y uso de puentes de embarque y desembarque compensarían el descuento realizado por este periodo de tiempo.

Cálculo de ingresos adicionales por sede (en US\$)

- Descuento aplicado sobre la tarifa de A/D para los 6 primeros meses del 2021.
- (…)

[El énfasis y subrayado son nuestros]

53. Así, de la revisión de la documentación remitida por el Concesionario, se advierte que este plantea una reducción de la Tarifa de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas por un plazo de seis (06) meses, comprendido en el primer semestre del año 2021; pues lo considera un tiempo razonable para que las líneas aéreas puedan comprobar la viabilidad de las nuevas rutas. De este modo, se verifica que el paquete promocional propuesto por AAP es por un periodo determinado (menor de un año).

54. Teniendo en cuenta ello, la solicitud del Concesionario se encuentra conforme con la segunda condición habilitante establecida en el Contrato de Concesión, referida al plazo determinado de la propuesta de reducción tarifaria.

III.3.4. Sobre las características de la Propuesta de Reducción Tarifaria

55. El artículo 37 del RETA dispone que las ofertas, descuentos y promociones que establezcan las Entidades Prestadoras deben ofrecerse: (i) en condiciones equivalentes, y (ii) con carácter general; debiendo responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias tales como pago anticipado, monto, volumen u otras.

56. En el presente caso, de acuerdo con la información remitida por el Concesionario a través de las Cartas N° 0526 y 0733-2020-AAP, la Propuesta de Reducción Tarifaria presenta las siguientes características:

1. Con la finalidad de promover el desarrollo de nuevas rutas, AAP plantea una reducción significativa en la Tarifa de Aterrizaje y Despegue que cobra actualmente en los cinco (05) aeropuertos de la Concesión, reduciéndolas todas al monto de USD 1,00 por un plazo de seis (06) meses desde su aprobación y difusión.
2. Para acceder a dicha Tarifa reducida, será necesario que se cumplan las siguientes condiciones:
 - i. Solo será aplicable dentro del horario de operación de cada aeropuerto vigente de acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP, por sus siglas en inglés). Fuera de dicho horario se aplicará la tarifa de extensión horaria para el aterrizaje y despegue.
 - ii. Solo se aplicará para aeronaves de aerolíneas que de manera regular operen nuevas rutas de acuerdo con el itinerario aprobado por la Autoridad Aeronáutica, y no para vuelos esporádicos u ocasionales en dichas rutas.

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

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

57. De esta manera, se verifica que la Propuesta de Reducción Tarifaria de AAP será ofrecida en condiciones equivalentes, habida cuenta que:

- Cualquier aerolínea que decida operar nuevas rutas de manera regular, conforme al itinerario autorizado por la Autoridad Aeronáutica⁹, podrá acceder a la tarifa reducida de USD 1,00 por el servicio de Aterrizaje y Despegue.
- Igualmente, podrá acceder a dicha tarifa reducida cualquier nave a la que se le preste el servicio de Aterrizaje y Despegue dentro del horario de operación vigente en cada aeropuerto, de acuerdo con la AIP. Fuera de dicho horario, se aplicará la tarifa de extensión horaria para el aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión¹⁰.

58. De otro lado, AAP excluye expresamente la aplicación de su Propuesta de Reducción Tarifaria a ocho (08) rutas específicas, señalando que estas no son consideradas como nuevas rutas. Al respecto, efectivamente se ha verificado que las mencionadas rutas ya venían siendo operadas en los aeropuertos de la Concesión antes de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional. En consecuencia, la Propuesta de Reducción Tarifaria no se aplicaría a las rutas indicadas en la siguiente tabla que muestra la distribución de los movimientos de aterrizaje y despegue entre cada una de estas al 16 de marzo de 2020.

Tabla 1: Distribución de movimientos de Aterrizaje y Despegue por ruta, del 1 de enero 2019 al 16 de marzo 2020

Ruta	Participación
LIMA-AREQUIPA-LIMA	42,32%
LIMA-TACNA-LIMA	12,43%
LIMA-JULIACA-LIMA	10,14%
LIMA-AYACUCHO-LIMA	8,29%
LIMA-PUERTO MALDONADO-LIMA	5,40%
AREQUIPA-CUSCO-AREQUIPA	4,60%
PUERTO MALDONADO-CUSCO-PUERTO MALDONADO	2,94%
AREQUIPA-SANTIAGO DE CHILE-AREQUIPA	0,53%
Otros	13,37%

Fuente: AAP (Declaración estadística)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

59. En ese sentido, la tercera condición establecida por AAP resulta consistente con la finalidad de la Propuesta de Reducción Tarifaria, que es promover el tráfico aéreo a través de la generación de nuevas rutas. Además, el hecho de que su aplicación se encuentre dirigida concretamente a las naves que operen vuelos regulares, es consistente con la práctica comercial de carácter

⁹ La Dirección General de Aeronáutica Civil.

¹⁰ Al respecto, cabe señalar que, de acuerdo con el numeral 7.1.17 de la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo con los horarios de operación establecidos en las AIP. Fuera de dicho horario, el Anexo 7 del Contrato de Concesión establece el cobro de tarifas por atención en horas extras, las cuales son aplicadas por Aeropuerto dependiendo de si la operación se realizó con o sin pasajeros.

general de establecer descuentos por volumen.

IV. CONCLUSIONES

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

- i. El Concesionario solicitó al Ositrán su opinión respecto de la propuesta de reducir durante seis (06) meses las siguientes Tarifas: i) Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de Arequipa; y, ii) Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas, invocando lo previsto en el numeral 9.1.7 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión; no obstante, posteriormente, solicitó el desistimiento de la primera de ellas.
- ii. Es legalmente viable aceptar el desistimiento del procedimiento relativo a la solicitud de reducción temporal de la tarifa de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez – Ballón” de Arequipa presentado por el Concesionario.
- iii. El Contrato de Concesión contempla en su numeral 9.1.7 que, únicamente por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al Regulador una reducción de las Tarifas por un plazo determinado.
- iv. De acuerdo con los artículos 37 y 38 del RETA, las ofertas, descuentos y bonificaciones que establezcan las Entidades Prestadoras deben ser ofrecidas en condiciones equivalentes y deberán responder a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que respondan a circunstancias compensatorias, tales como pago anticipado, monto, volumen u otras; siendo estas de carácter opcional para los usuarios.
- v. Asimismo, de conformidad con el artículo 37 del RETA, en la medida que la reducción tarifaria solicitada por AAP corresponde a una concesión cofinanciada, el Concesionario deberá cumplir con la publicación en el plazo de diez (10) días hábiles previos a la fecha propuesta de entrada en vigencia.
- vi. En ejercicio de la potestad que ostenta el Concedente prevista en el artículo 23 del RETA, mediante el Informe N° 1613-2020-MTC/19.02 remitido a través del Oficio N° 4597-2020-MTC/19, este indicó que, en opinión del MTC, la aplicación de la reducción tarifaria propuesta por AAP no tendría impacto en el equilibrio económico-financiero de la Concesión, ya que la promoción es de carácter temporal y para rutas que actualmente no generan ingresos regulados; y, además, dicha reducción tarifaria contribuiría con la promoción del tráfico aéreo, lo cual podría generar mayores ingresos regulados con la consiguiente reducción de las necesidades de cofinanciamiento del Estado.
- vii. De la revisión de los términos y condiciones propuestos por AAP para la aplicación de la reducción tarifaria, se ha verificado que estos se encuentran conformes con lo establecido en el numeral 9.1.7 del Contrato de Concesión, así como con los criterios definidos en los artículos 37 y 38 del RETA.

V. RECOMENDACIÓN

61. En virtud de lo expuesto, se recomienda aceptar el desistimiento del procedimiento relativo a la solicitud de reducción temporal de la tarifa de Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de Arequipa durante seis (06) meses, presentada por la Entidad Prestadora Aeropuertos Andinos del Perú S.A.; y, aprobar la propuesta de reducción temporal de tarifas de Aterrizaje y Despegue en todas las sedes aeroportuarias de la Concesión para rutas nuevas por un periodo de seis (06) meses desde su entrada en vigencia, presentada por Aeropuertos Andinos del Perú S.A., para lo cual el Concesionario deberá poner en conocimiento de los usuarios las características y condiciones de dicho beneficio, de acuerdo con las reglas de publicidad establecidas en los artículos 33 y 37 del RETA.

62. En tal sentido, se recomienda a la Gerencia General remitir el presente informe al Consejo Directivo del Ositrán para su aprobación.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Se adjunta proyecto de Resolución y Acuerdo.

Elaborado por: Arlé Quispe, Patricia Zagal, Viviana Muñoz
NT: 2020086212