

**INFORME CONJUNTO N° 00074-2024-IC-OSITRAN**  
**(GRE-GAJ)**

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

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

**JAVIER CHOCANO PORTILLO**  
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Asunto: Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.

Fecha: 23 de mayo de 2024

---

**I. OBJETO**

1. El objetivo del presente informe es sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.

**II. ANTECEDENTES**

2. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC o la Entidad Prestadora) fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil en virtud del Decreto Legislativo N° 99. Su objeto social, entre otros, es operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país.
3. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe denominado “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.”, se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que las tarifas aplicables a este último grupo son las mismas que resultan aplicables para el Grupo IV.
4. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN<sup>1</sup>, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 25 de enero de 2021, se aprobó el nuevo Reglamento General de Tarifas (en adelante, RETA). Este reglamento tiene por objeto, entre otros, establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público.

---

<sup>1</sup> Modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

5. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, publicada el 18 de agosto de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC sobre diversos servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V. En el marco de dicho procedimiento, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN<sup>2</sup>, rectificadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN<sup>3</sup>, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024<sup>4</sup>.
6. En el marco de la colaboración entre entidades prevista en el artículo 87 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), mediante el Oficio N° 00237-2023-GRE-OSITRAN, notificado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) con fecha del 03 de enero de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán le consultó si CORPAC había dejado de contar con la autorización para explotar determinados<sup>5</sup> aeródromos y aeropuertos comprendidos en el alcance de la Resolución de Consejo Directivo N° 0012-2022-CD-OSITRAN y que, asimismo, indique si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
7. Con el mismo fin, mediante el Oficio N° 00238-2023-GRE-OSITRAN, notificado a CORPAC con fecha del 03 de enero de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán le solicitó que confirme si mantiene la autorización para explotar determinados<sup>6</sup> aeródromos y aeropuertos comprendidos en el alcance de la Resolución de Consejo Directivo N° 0012-2022-CD-OSITRAN y que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
8. Con fecha del 10 de enero de 2024, a través del Oficio N° GG.012.2024.O, CORPAC respondió el Oficio N° 00238-2023-GRE-OSITRAN, confirmando que mantiene la condición de explotador de los aeródromos y aeropuertos mencionados en dicho oficio y que ninguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.

---

<sup>2</sup> Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de abril del 2022.

<sup>3</sup> Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de abril del 2022.

<sup>4</sup> Cabe señalar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 020-2022-CD-OSITRAN, se declaró improcedente el recurso de reconsideración presentado por CORPAC e infundado el recurso presentado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN.

<sup>5</sup> Mediante el Oficio N° 00237-2023-GRE-OSITRAN se consultó por los siguientes aeródromos y aeropuertos: Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete (localidad de Cusco en la Región Cusco), Aeródromo María Reiche Neuman (localidad de Vista Alegre en la región Ica), Aeropuerto de Jaén (localidad de Jaén en la región Cajamarca), Aeropuerto Francisco Carlé (localidad de Jauja en la región de Junín), Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar (localidad de Mazamari en la región de Junín), Aeropuerto de Andahuaylas (localidad de Apurímac en la región Apurímac, Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (localidad de Atalaya en la región Ucayali), Aeropuerto Alferez FAP David Figueroa Fernandini (localidad de Huánuco en la región Huánuco), Aeropuerto de Tingo María (localidad de Tingo María en la región Huánuco), Aeropuerto de Juanjúi (localidad de Juanjúi en la región San Martín), Aeropuerto Juan Simons Vela (localidad de Rioja en la región San Martín), Aeródromo de Tocache (localidad de Tocache en la región San Martín), Aeródromo de Saposoa (localidad de Saposoa en la región San Martín), Aeropuerto Rodríguez de Mendoza (localidad de Mendoza en la región San Martín), Aeropuerto de Yurimaguas (localidad de Yurimaguas en la región Loreto), Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Andres de Montreuil Morales (localidad de Chimbote en la región Áncash), Aeropuerto de Ilo (localidad de Ilo en la región Moquegua) y el Aeropuerto Hernán Turque Podestá (localidad de Moquegua en la región Moquegua).

<sup>6</sup> Mediante el Oficio N° 00238-2023-GRE-OSITRAN se consultó por los mismos aeródromos y aeropuertos por los cuales se consultó al MTC a través del Oficio N° 00237-2023-GRE-OSITRAN.

9. Con fecha del 15 de enero de 2024, a través del Oficio N° 0019-2024-MTC/12.04, el MTC respondió el Oficio N° 00237-2023-GRE-OSITRAN, confirmando que los aeródromos y aeropuertos mencionados en dicho oficio se encuentran bajo la administración de CORPAC, sin que se haya llevado a cabo algún proceso de transferencia.
10. El 19 de enero de 2024, se elevó a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 0009-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se sustentó el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.
11. Al respecto, el 30 de enero de 2024, mediante los Oficios N° 00025 y 00026-2024-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a CORPAC y al MTC, respectivamente, su opinión respecto a si el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios constituye una situación de emergencia, que requiera el pronunciamiento por parte de la Presidencia Ejecutiva, en base a lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF).
12. El 8 de febrero de 2024, mediante el Oficio N° 462-2024-MTC/19, el MTC dio respuesta al Oficio N° 00026-2024-PD-OSITRAN, indicando que se pueda valorar la necesidad de continuar con el referido procedimiento dentro del plazo otorgado por el Ositrán..
13. El 14 de febrero, mediante el Oficio N° GG.142.2024.O/6, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00025-2024-PD-OSITRAN, precisando que su representada cuenta con un clima laboral y una situación económico financiera estable, por consiguiente, los procedimientos de revisión tarifaria para los servicios de navegación aérea y aeroportuarios no se encuentran en situación de emergencia, por lo que no correspondería la intervención por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.
14. Mediante el Oficio N° 00181-2024-GRE-OSITRAN, notificado a CORPAC el 2 de mayo de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó que confirmen si mantiene la autorización para explotar determinados aeródromos del Grupo V; y, que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
15. Mediante el Oficio N° 00182-2024-GRE-OSITRAN, notificado al MTC el 2 de mayo de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó que confirmen si CORPAC mantiene la autorización para explotar determinados aeródromos; y, que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
16. Mediante la Carta N° GCAP.AIT. 0123. 2024. O.5, recibida el 10 de mayo de 2024, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00181-2024-GRE-OSITRAN, remitiendo una lista con el detalle de los aeródromos que se encuentran en operación, los que han sido clausurados y aquellos que se encuentran en proceso de transferencia.
17. Mediante el Oficio N° 00190-2024-GRE-OSITRAN, notificado al MTC, el 15 de mayo de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán reiteró el pedido realizado mediante el Oficio N° 00182-2024-GRE-OSITRAN, en el que se solicitó que confirmen si CORPAC mantiene la autorización para explotar determinados<sup>7</sup> aeródromos; y, que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.

---

<sup>7</sup> Mediante el Oficio N° 00190-2024-GRE-OSITRAN se consultó por los mismos aeródromos por los cuales se consultó a Corpac a través del Oficio N° 00182-2023-GRE-OSITRAN.

18. A la fecha de emisión del presente informe, no se ha recibido respuesta alguna por parte del MTC sobre el pedido de información efectuado mediante el Oficio N° 00182-2024-GRE-OSITRAN y el Oficio N° 00190-2024-GRE-OSITRAN.

### III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

#### III.1. Alcance de la función reguladora

19. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
20. 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 (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), la misión del Ositrán es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
21. En línea con lo anterior, el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley de Creación del Ositrán establece que la institución ejerce atribuciones regulatoria, normativa, fiscalizadora y de resolución de controversias. Asimismo, el artículo 7 de la misma ley establece que el Ositrán ejerce la función reguladora conforme a los siguientes límites:

*“Artículo 7°.- Funciones*

*7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:*

*(...)*

*b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:*

***i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.***

*ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.*

*iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado”.*

[El énfasis es nuestro.]

22. De acuerdo con el citado artículo, como parte de la función reguladora, corresponde al Ositrán determinar las tarifas de los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia.
23. En el mismo sentido, el artículo 16 del Reglamento General del Ositrán<sup>8</sup> (en adelante, REGO) dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado a regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura de uso público, en virtud de un título legal o contractual. Asimismo, el artículo 17 de dicha norma establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.

---

<sup>8</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

24. En cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39 del ROF del Ositrán, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; mientras que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17 de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
25. Cabe indicar que el numeral 6 del artículo IV del RETA define a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP) como aquel sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación. Asimismo, el señalado numeral indica que la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, red vial nacional y regional de carreteras, ferroviaria -incluyendo las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao-, y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
26. La definición de ITUP contemplada en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO<sup>9</sup>, según el cual la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional<sup>10</sup>.
27. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, según el citado artículo, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. En contrapartida, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
28. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria; señalando que:
- (i) Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos.
  - (ii) El Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las

---

<sup>9</sup> En este punto, es importante resaltar que tanto el RETA como el REGO desarrollan sus disposiciones de conformidad con lo establecido en la Ley de Creación del Ositrán, cuyo literal b) del artículo 3 señala que debe entenderse por infraestructura nacional a aquella infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. En concordancia con ello, el artículo 4 de la Ley de Creación del Ositrán dispone que el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

<sup>10</sup> Asimismo, la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley de Creación del Ositrán, en cuya línea se encuentran tanto el literal m) del artículo 1 del REGO como el numeral 6 del artículo IV del RETA, señala expresamente la infraestructura que no se encuentran bajo competencia del Ositrán, según se cita a continuación:

*“Primera.- Infraestructura No Comprendida en el Ámbito de OSITRAN  
No se encuentran comprendidas dentro de los alcances del segundo capítulo de la presente Ley las áreas portuarias y aeroportuarias que competen a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, en materia de defensa nacional y orden interno. Asimismo, no está comprendida la infraestructura vial urbana. De igual forma, no lo está toda actividad en materia de infraestructura de transporte de uso público que sea de competencia municipal de acuerdo con lo dispuesto por su Ley Orgánica, en tanto su explotación se sujete a las reglas de la libre y leal competencia. (...)”*

- resoluciones tarifarias del Ositrán. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el Ositrán podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las tarifas.
- (iii) Es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en dicho Reglamento.
  - (iv) En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
  - (v) Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.
29. En esa línea, el artículo 11 del RETA<sup>11</sup> establece que la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta al régimen tarifario supervisado o al régimen tarifario regulado, siendo este último aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.
30. Por lo tanto, de acuerdo con el marco normativo presentado en esta sección, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la revisión tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de la ITUP, siempre que su prestación no se realice en condiciones de competencia. Para tales efectos, la revisión podrá ser de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA.

### III.2. Del inicio del procedimiento de revisión tarifaria

31. En el Capítulo IV del Título II del RETA se especifican las disposiciones aplicables al procedimiento de fijación y revisión tarifaria de oficio. En particular, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 del RETA.
32. De acuerdo con lo mencionado previamente, el artículo 4 del RETA establece que, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.

---

<sup>11</sup> *“Artículo 11.- Regímenes tarifarios  
La prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta a los siguientes regímenes tarifarios:  
1. Régimen tarifario supervisado.- Régimen tarifario bajo el cual las Entidades Prestadoras pueden establecer y modificar libremente los precios por los servicios que presten en condiciones de competencia en los mercados respectivos.  
2. Régimen tarifario regulado.- Régimen tarifario aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.”*

33. De acuerdo con lo establecido en el artículo 30 del RETA, la resolución de inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria debe contener como mínimo lo siguiente:
- Identificación de la Entidad Prestadora.
  - Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
  - Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
  - Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del RETA.
34. Según el mismo artículo 30 del RETA, en la resolución de inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria, el Consejo Directivo del Ositrán establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA<sup>12</sup>. El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días.
35. Finalmente, el numeral 29.2 del artículo 29 del RETA establece que la resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo del Ositrán se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional de este Organismo Regulador. Asimismo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.
36. En el presente caso, como se mencionó anteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN<sup>13</sup>, rectificadora mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, se establecieron las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, las cuales estarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024. Por tanto, considerando que las mencionadas Tarifas Máximas vencerán el último día del 2024, resulta oportuno evaluar si procede iniciar de oficio el procedimiento de revisión de dichas tarifas en aplicación de lo dispuesto en el inciso ii) del artículo 10 del RETA, el cual faculta al Ositrán a iniciar de oficio el procedimiento de revisión tarifaria considerando el periodo de vigencia de las tarifas que se haya previsto en las resoluciones emitidas por el Ositrán.

---

<sup>12</sup> *“Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y revisión tarifaria (...)  
17.2. La solicitud de fijación y revisión de tarifas debe contener como mínimo la siguiente información:  
a) Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.  
b) Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.  
c) Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.  
d) Identificación y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria.  
e) Fundamentos que sustentan la solicitud.  
f) Propuesta tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, así como la información y documentación sustentante respectiva, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del presente Reglamento”.*

<sup>13</sup> Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, se corrigió el error material de la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN. Asimismo, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 020-2022-CD-OSITRAN, se declaró improcedente el recurso de reconsideración presentado por CORPAC e infundado el recurso presentado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN.

## IV. ANÁLISIS

### IV.1. Alcance de la revisión tarifaria

37. Como se indicó en secciones previas, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de los siguientes servicios provistos por CORPAC en los aeródromos y aeropuertos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, las cuales se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024:

- Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto – TUUA.
- Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas.

38. En esa misma línea, cabe precisar que la revisión de los niveles de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios que brinda CORPAC, para el presente caso, comprende también los mismos servicios provistos en los aeródromos y aeropuertos de Cusco, Nasca<sup>14</sup> y aquellos incluidos en el Grupo V.

39. A continuación, se describe el alcance de cada uno de los servicios al pasajero y a la nave:

#### IV.1.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros

40. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC<sup>15</sup> (en adelante, MCR), estos servicios comprenden lo siguiente:

- Servicio de salvamento y extinción de incendios
- Seguridad aeroportuaria.
- Circuito cerrado de televisión.
- Carritos para el transporte de equipajes.
- Servicio de transporte de pasajeros.
- Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo).
- Iluminación del terminal - Salas de embarque y de tránsito.
- Salas de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto).
- Salas oficiales para autoridades (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.).
- Servicio de climatización.
- Servicios de atención médica.
- Pasillos y servicios higiénicos.

41. De acuerdo con el Tarifario de CORPAC, estos servicios ofrecen los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Es importante precisar que, en línea con lo estipulado en la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, en el Aeródromo de Nasca no es aplicable el cobro de la TUUA por parte de CORPAC.

<sup>15</sup> Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

<sup>16</sup> Última revisión del tarifario, el 6 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5137357/Tarifario%20Vigente%20de%20los%20Servicios%20de%20Aeronavegación%20y%20Aeroportuarios.%20Tarifas%20Indexadas%20de%20los%20Servicios%20de%20Aeronavegación%20Vigente%20a%20partir%20del%2030/09/2023.%20Dispuesto%20por%20OSITRAN..pdf?v=1694789564>.

#### IV.1.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas

42. El **servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D)** comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura en la calle de rodaje y plataforma, así como de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, esto es, la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto (control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas).
43. Además, comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC; y, adicionalmente, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje.
44. En cuanto al **servicio de estacionamiento**, de acuerdo con el MCR, este consiste en la provisión y mantenimiento del área de estacionamiento para las aeronaves o bien hangares donde además pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves. Asimismo, se considera servicio de estacionamiento al periodo por encima de los noventa (90) minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue en el que el avión está estacionado<sup>17</sup>.
45. Por su parte, el **servicio de puentes de embarque**, que únicamente se presta en el aeropuerto de Cusco, consiste en la provisión de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal<sup>18</sup>.

#### IV.2. Análisis de las condiciones de competencia

46. De conformidad con los artículos 4 y 11 del RETA, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP únicamente en los casos en los que no existan condiciones de competencia.
47. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 33.1 del artículo 33 del RETA<sup>19</sup>, para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir previamente el mercado relevante en el cual es brindado dicho servicio. Asimismo, dicho numeral señala que, para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable.
48. En tal sentido, a continuación, se desarrolla dicho análisis, el cual ha sido estructurado en tres partes: en la primera, se presenta una descripción del movimiento de pasajeros, carga y aeronaves en el Perú a fin de delimitar el contexto en el que posteriormente se analizarán las condiciones de competencia en los servicios prestados por CORPAC; en la segunda, se definirá el mercado relevante de los servicios materia de análisis; y, por último, se analizará si existen condiciones de competencia en cada mercado definido.

---

<sup>17</sup> De acuerdo con el MCR, también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad de las operaciones en el espacio físico destinado al estacionamiento de las aeronaves.

<sup>18</sup> De acuerdo con el MCR, también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad del tránsito de los pasajeros de la aeronave al terminal: seguridad y servicio de salvamento y extinción de incendios.

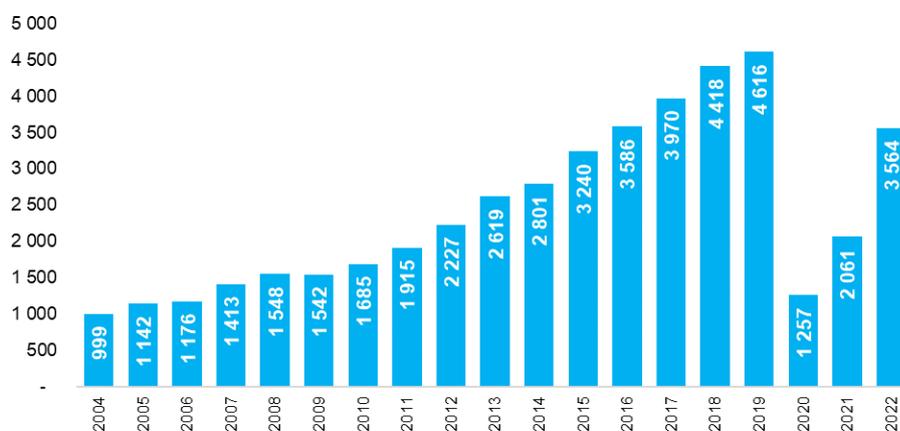
<sup>19</sup> Según lo establecido en el numeral 33.2 del artículo 33 del RETA, el numeral 33.1 del artículo 33 del RETA resulta de aplicación en la evaluación de la existencia de condiciones de competencia que corresponda realizar en el marco de un procedimiento de revisión tarifaria.

#### IV.2.1. Descripción del movimiento de pasajeros, carga y aeronaves

##### Tráfico de pasajeros

49. Durante el periodo 2004 – 2022, el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V ha mostrado, en general, una tendencia creciente, cuya tasa de variación anual promedio<sup>20</sup> ascendió a +7,26% durante dichos años; no obstante, dicho crecimiento resultó inferior al observado en el periodo 2004 – 2019 (+10,86%) debido al impacto ocasionado por las restricciones sobre las operaciones aéreas en el país en el marco de la pandemia de la COVID-19. Cabe indicar que, entre los años 2019 y 2022, la tasa de variación anual promedio del tráfico total de pasajeros en dichos aeropuertos y aeródromos resultó en -9,08%, siendo que los niveles de tráfico del año 2022 aún se encuentran por debajo de lo observado en 2019.
50. Sobre el particular, en el caso del tráfico de pasajeros de vuelos nacionales, al cierre del año 2022 se observa que este ascendió a 3,56 millones de pasajeros, lo que significó un incremento del 72,9% respecto del 2021, pero una caída de 22,8% respecto del 2019 (situación pre pandemia). En efecto, como se observa en el siguiente gráfico, si bien la tendencia histórica del tráfico de pasajeros se vio truncada en el año 2020 como consecuencia de las restricciones en el marco de la COVID-19, para el año 2022 el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales corresponde al 77,2% del tráfico registrado en 2019. Cabe resaltar que, en el año 2022, el Aeropuerto de Cusco representó el 79,8% del total de pasajeros de vuelos nacionales movilizados en las sedes administradas por CORPAC.

**Gráfico 1: Evolución del tráfico de pasajeros de vuelos nacionales en las sedes administradas por CORPAC, 2004 – 2022 (miles de pasajeros)**



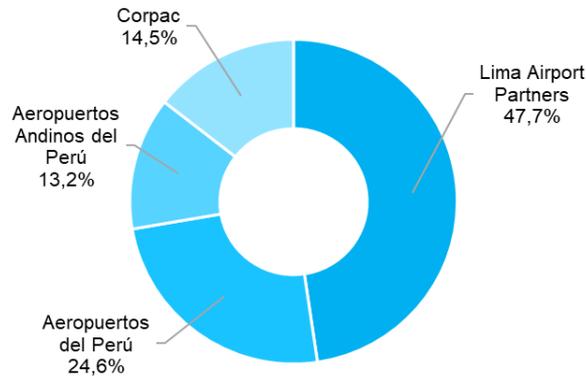
Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Asimismo, respecto al tráfico de pasajeros de vuelos nacionales registrado en toda la red aeroportuaria nacional, se observa que en el año 2022 alrededor del 85,5% se concentró en los aeropuertos concesionados al sector privado, siendo mayor la participación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a cargo de la empresa Lima Airport Partners, con el 47,7% del total, en tanto que el 14,5% del tráfico de pasajeros se concentró en los aeropuertos administrados por el Estado a través de CORPAC, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

<sup>20</sup> Medido en términos del CAGR (*Compound Annual Growth Rate*), debido a que esta permite suavizar la variación porcentual promedio de la variable analizada ante situaciones de volatilidad en los datos observados. En adelante, el CAGR se obtiene mediante la siguiente expresión:  $CAGR = \left( \frac{\text{valor final}}{\text{valor inicial}} \right)^{\frac{1}{\text{N}^{\circ} \text{ de años}} - 1} * 100$ .

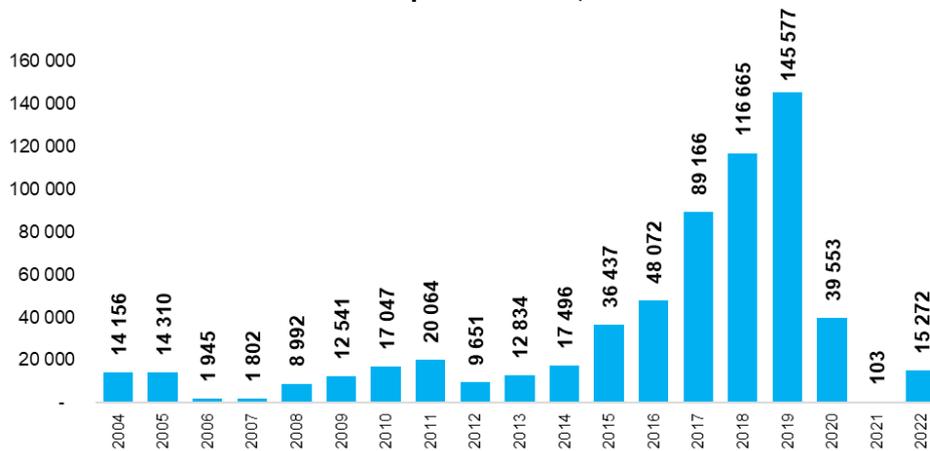
**Gráfico 2: Distribución del tráfico de pasajeros de vuelos nacionales, según entidad prestadora, 2022**



Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Por otro lado, con relación al tráfico de pasajeros de vuelos internacionales, durante el año 2022 se movilizaron alrededor de 15 mil pasajeros en las sedes administradas por CORPAC, lo que significó un incremento considerable respecto de la situación observada en 2021, cuyo tráfico fue de solamente 103 pasajeros; no obstante, en comparación al año 2019 (situación pre pandemia), se aprecia una reducción de 89,5%, siendo que los niveles de tráfico del 2022 aún se encuentran por debajo de lo observado en 2019, habiéndose alcanzado en dicho año un tráfico de 39 mil pasajeros. En efecto, como se observa en el siguiente gráfico, la tendencia histórica del tráfico de pasajeros se muestra truncada en el año 2020 como consecuencia de las restricciones en el marco de la COVID-19, siendo que para el año 2022 el tráfico de pasajeros de vuelos internacionales representa solo el 10,5% del tráfico registrado en 2019.

**Gráfico 3: Pasajeros de vuelos internacionales movilizados en las sedes administradas por CORPAC, 2004 – 2022**



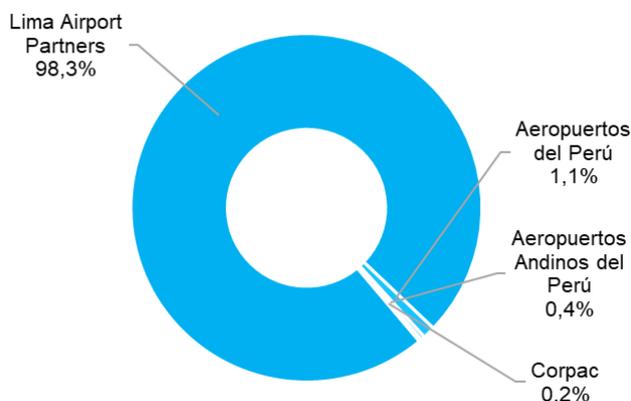
Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Cabe resaltar que, durante el año 2022, el Aeropuerto de Cusco atendió al 100% de los pasajeros de vuelos internacionales registrados por CORPAC, ocupando el quinto lugar entre los aeropuertos del país que movilizaron pasajeros de vuelos internacionales durante el 2022, con una participación del 0,24% del tráfico. Sobre el particular, resulta importante señalar que el turismo fue uno de los principales factores en el crecimiento del tráfico de pasajeros en la ciudad de Cusco. En efecto, de acuerdo con información del Ministerio de

Comercio Exterior y Turismo – Mincetur<sup>21</sup>, respecto a las visitas a los principales lugares turísticos, durante el año 2022, la llegada de visitantes al Santuario Histórico de Machu Picchu fue de 1,04 millones, cifra superior a los 461 mil visitantes registrados en 2021, lo cual se traduce en un incremento de 125,3% respecto a dicho año, en tanto que respecto al 2019 la variación fue de -34,5%. Adicionalmente, de acuerdo con la información de Mincetur, los visitantes nacionales en Machu Picchu en 2022 alcanzaron los 326 mil (31,4% respecto del total) y los extranjeros un total de 712 mil (68,6% respecto del total). Adicionalmente, el Complejo Arqueológico de Moray (ubicado también en Cusco) recibió 511 mil visitantes, lo que significó un crecimiento de 95,9% comparado con el año anterior y una disminución de 9,4% respecto a lo reportado el 2019.

54. Asimismo, respecto del tráfico de pasajeros de vuelos internacionales registrado en toda la red aeroportuaria nacional, se observa que en el año 2022 alrededor del 99,8% se concentró en los aeropuertos concesionados al sector privado, siendo mayor la participación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con el 98,3% del total, en tanto que el 0,2% del tráfico de pasajeros se concentró en los aeropuertos administrados por el Estado a través de CORPAC, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

**Gráfico 4: Distribución del tráfico de pasajeros de vuelos internacionales, según entidad prestadora, 2022**



Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### Tráfico de carga

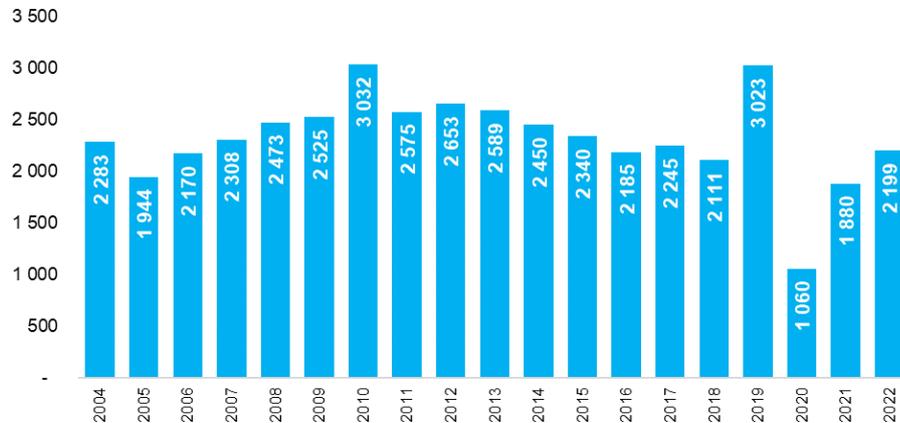
55. A lo largo del periodo 2004 – 2022, el tráfico total de carga en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC ha mostrado un comportamiento variable, mostrando una tendencia creciente entre los años 2004 y 2010, cuya tasa de variación anual promedio ascendió a +4,84% durante dichos años, y una tendencia decreciente entre los años 2010 y 2018, cuya tasa de variación anual promedio ascendió a -0,03% durante dichos años. No obstante, en el año 2019, el volumen de carga atendido presentó un incremento considerable en comparación a lo observado en años previos, pero que se vio contraído en el año 2020 debido al impacto ocasionado por las restricciones sobre las operaciones aéreas en el país en el marco de la pandemia de la COVID-19<sup>22</sup>, mostrando una recuperación parcial en los años posteriores hasta el 2022. En efecto, como se observa en el siguiente gráfico, la evolución histórica del tráfico de carga se muestra

<sup>21</sup> Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2023). Reporte Mensual de Turismo - Diciembre 2022. Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía. Disponible en: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4097173/RMT\\_Diciembre\\_2022.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4097173/RMT_Diciembre_2022.pdf) (último acceso: 24 de octubre de 2023).

<sup>22</sup> Si bien las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia de la COVID-19 no comprendieron al transporte de carga y mercancía, durante el año 2020, el tráfico total de carga en aquellos aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC sí se vio afectado, presentándose una disminución del 64,9% respecto de lo registrado en el 2019.

truncada en el año 2020 como consecuencia de las restricciones por la COVID-19, siendo que para el año 2022 el nivel de tráfico representó el 72,7% del tráfico registrado en 2019.

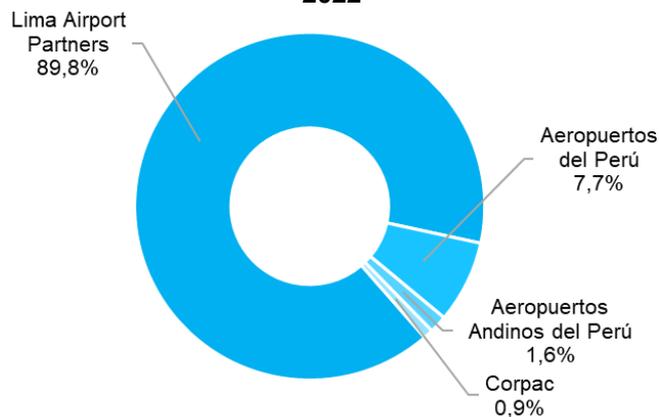
**Gráfico 5: Carga movilizada en las sedes administradas por CORPAC, 2004 – 2022 (toneladas métricas)**



Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Asimismo, respecto al tráfico de carga registrado en toda la red aeroportuaria nacional, se observa que en el año 2022 alrededor del 99,1% se concentró en los aeropuertos concesionados al sector privado, siendo mayor la participación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con el 89,8% del total, en tanto que el 0,9% del tráfico de carga se concentró en los aeropuertos administrados por el Estado a través de CORPAC, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe resaltar que, en el año 2022, el Aeropuerto de Cusco representó el 72,7% del total de carga movilizada en las sedes administradas por CORPAC, ocupando el sexto lugar entre los aeropuertos del país que movilizaron carga durante el 2022, con una participación del 0,66% del tráfico total.

**Gráfico 6: Distribución del tráfico total de carga, según entidad prestadora, año 2022**



Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

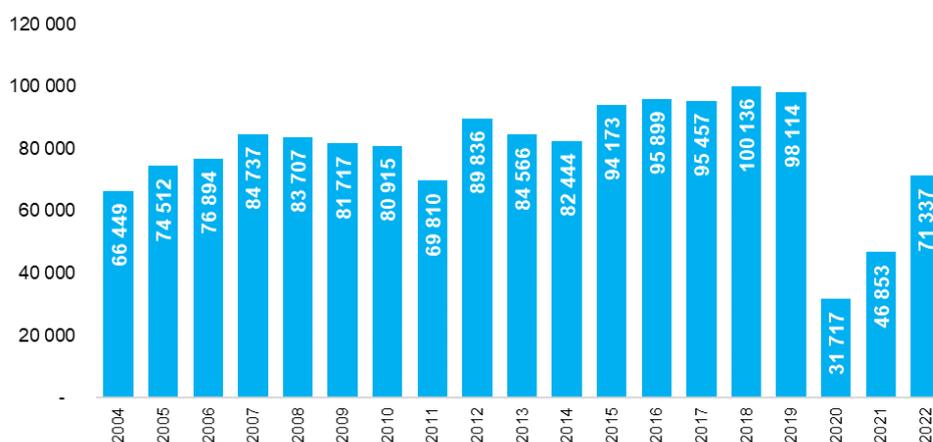
Movimiento de aeronaves

57. Entre los años 2004 y 2022, el movimiento total de aeronaves en los terminales aéreos administrados por CORPAC ha mostrado, en general, una tendencia creciente, cuya tasa de variación anual promedio ascendió a +0,4%; no obstante, dicho crecimiento resultó inferior al observado en el periodo 2004 – 2019 (+2,63%) debido al impacto ocasionado

por las restricciones sobre las operaciones aéreas en el país en el marco de la pandemia de la COVID-19<sup>23</sup>.

58. Cabe indicar que, entre los años 2019 y 2022, la tasa de variación anual promedio del movimiento de aeronaves en dichos aeropuertos y aeródromos resultó en -10,08%, siendo que el nivel de tráfico de aeronaves del año 2022 aún se encuentra por debajo de lo observado en 2019. En efecto, como se observa en el siguiente gráfico, si bien la tendencia histórica del movimiento total de aeronaves se vio truncada en el año 2020 como consecuencia de las restricciones en el marco de la COVID-19, para el año 2022 el tráfico de aeronaves corresponde al 72,7% del nivel registrado en 2019.

**Gráfico 7: Movimiento de aeronaves en las sedes administradas por CORPAC, 2004 – 2022 (número de operaciones)**



Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.

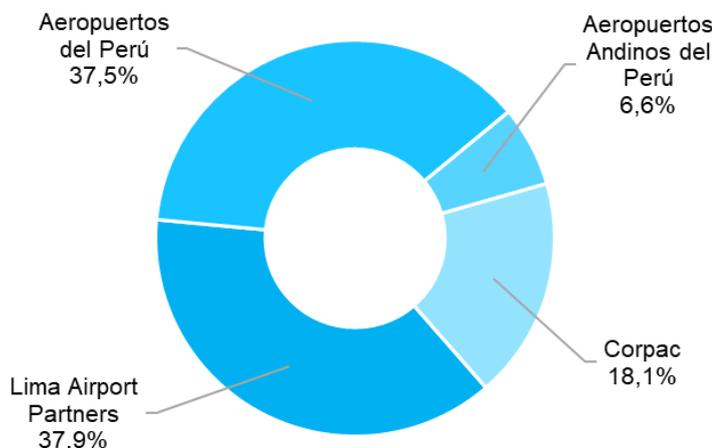
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Asimismo, respecto al movimiento total de aeronaves registrado en toda la red aeroportuaria nacional, se observa que en el año 2022 alrededor del 81,9% se concentró en los aeropuertos concesionados al sector privado, siendo mayor la participación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con el 37,9% del total, en tanto que el 18,1% del tráfico de aeronaves se concentró en los aeropuertos administrados por el Estado a través de CORPAC, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe resaltar que, en el año 2022, el Aeropuerto de Cusco representó el 34,3% del total de aeronaves movilizadas en las sedes administradas por CORPAC, y ocupó el tercer lugar entre los aeropuertos del país que registraron movimientos de aeronaves durante el 2022, con una participación del 6,19% del tráfico total.

<sup>23</sup>

En efecto, como consecuencia de las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras adoptadas por el gobierno en respuesta a la pandemia de la COVID-19 durante el año 2020, el movimiento de aeronaves en aquellos aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC se vio afectado, presentándose una disminución del 67,7% respecto de lo registrado en el 2019.

**Gráfico 8: Distribución del movimiento total de aeronaves, según entidad prestadora, año 2022**



Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV.2.2. Definición de mercado relevante

60. Existe un amplio consenso entre profesionales y académicos vinculados al análisis de competencia respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante, los que han sido recogidos en los marcos normativos de las agencias de competencia de diversas jurisdicciones internacionales, tales como los Estados Unidos de América<sup>24</sup> y la Unión Europea<sup>25</sup>.
61. En el caso de Perú, tal consenso está expresado en el artículo 6 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1034, en los siguientes términos:

*“Artículo 6.- El mercado relevante.-*

*6.1. El mercado relevante está integrado por el **mercado de producto** y el **mercado geográfico**.*

*6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.*

*6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.”*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

62. Es decir, el mercado relevante está compuesto de dos dimensiones: mercado de producto

<sup>24</sup> US DoJ y FTC (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Department of Justice y Federal Trade Commission. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf> (último acceso: 25 de octubre de 2023).

<sup>25</sup> Comisión Europea (1997). Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia. Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN) (último acceso: 25 de octubre de 2023).

o servicio<sup>26</sup> y mercado geográfico. Así, en el caso de los servicios aeroportuarios, los criterios metodológicos para definir el mercado de servicio y el mercado geográfico son:

- (i) Para definir el **mercado de servicio**, primero debe identificarse el servicio bajo análisis y sus demandantes, y luego debe determinarse qué servicio o conjunto de servicios son sustitutos cercanos del servicio en cuestión.

La identificación del servicio implica evaluar también si los servicios bajo análisis forman parte o no de un paquete de servicios, es decir, si son demandados de manera conjunta por los usuarios, ya sea por razones técnicas (en este caso, de operatividad aeroportuaria) o por motivos comerciales.

Cabe indicar que, por sustitutos cercanos, se hace referencia a servicios que puedan ser considerados como alternativas razonables por un número significativo de usuarios. El análisis se basa principalmente en la noción de sustitución por el lado de la demanda<sup>27</sup>.

Así, para identificar el mercado de servicio relevante, suele aplicarse un razonamiento conocido como Test del Monopolista Hipotético o SSNIP<sup>28</sup> Test, cuando se aplica en función del precio del servicio. Dicha prueba consiste en un procedimiento iterativo en el que se amplía el mercado de manera gradual; de producirse un incremento pequeño pero significativo (generalmente, entre 5% y 10%) y no transitorio en el precio del servicio o conjunto de servicios seleccionado como relevante, sin que esto provoque que los usuarios opten por terceros servicios, el mercado de servicio estará adecuadamente definido<sup>29</sup>.

De esta manera, la determinación del mercado de servicio pretende establecer qué servicios compiten efectivamente con los servicios materia de análisis, o son potencialmente competidores.

- (ii) En el caso del **mercado geográfico**, se busca identificar el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes alternativas de aprovisionamiento del (los) servicio(s) relevante(s) previamente definido(s).

63. En el siguiente diagrama se presenta un esquema resumen sobre la metodología aplicable para determinar el mercado relevante de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC:

---

<sup>26</sup> Dado que, en los aeropuertos, por lo general, se brindan servicios en vez de productos, resulta válido emplear de manera indistinta los términos “mercado de producto” o “mercado de servicio”. En el presente informe se prefiere el uso de los términos “mercado de servicio”.

<sup>27</sup> La sustitución por el lado de la oferta también podría jugar un rol determinante en la definición de mercado relevante; sin embargo, en el caso de aeropuertos, es improbable que sea un aspecto importante debido a que la gran mayoría de los activos solo pueden ser empleados para brindar servicios aeroportuarios específicos.

<sup>28</sup> Small but Significant Non-transitory Increase in Price.

<sup>29</sup> MOTTA, M. (2004). *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge University Press. Pag. 102-103.

**Diagrama 1: Metodología aplicable para determinar el mercado relevante**



*Fuente: Ley de represión de conductas anticompetitivas.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.*

64. En ese marco, a continuación, se definirá el mercado relevante de los servicios aeroportuarios que forman parte del alcance de la presente revisión tarifaria, considerando como periodo de análisis el periodo 2017 - 2022<sup>30</sup>. Seguidamente, se procederá a evaluar si existen o no condiciones de competencia al interior de estos mercados.

#### **IV.2.2.1. Análisis de los mercados de servicio**

65. En general, la demanda por los servicios aeroportuarios en el mercado *upstream* es una demanda derivada que proviene de un mercado *downstream*, en el que líneas aéreas brindan servicios de transporte aéreo tanto a los pasajeros como a los consignatarios de la carga. En consecuencia, la definición del mercado relevante en el mercado aeroportuario *upstream* dependerá del análisis de las características y comportamiento de los demandantes del servicio de transporte aéreo *downstream*.

##### **IV.2.2.1.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros**

66. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC<sup>31</sup> (en adelante, MCR), este servicio aeroportuario comprende lo siguiente:
- Servicio de salvamento y extinción de incendios.
  - Seguridad aeroportuaría.
  - Circuito cerrado de televisión.
  - Carritos para el transporte de equipajes.
  - Servicio de transporte de pasajeros.
  - Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo).
  - Iluminación del terminal.
  - Salas de embarque y de tránsito.
  - Salas de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto).
  - Salas oficiales para autoridades (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad,

<sup>30</sup> Se ha considerado este periodo en la medida que no se podría llegar a una conclusión correcta basándose únicamente en el análisis de un punto en el tiempo, por ejemplo, un único año o mes. Asimismo, el horizonte de análisis considera tanto años pre pandemia (2017-2019) como años post pandemia (2021-2022), ello con la finalidad de observar si las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras, adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia de la COVID-19, tienen alguna repercusión sobre el análisis de las condiciones de competencia en los mercados a evaluar.

<sup>31</sup> Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

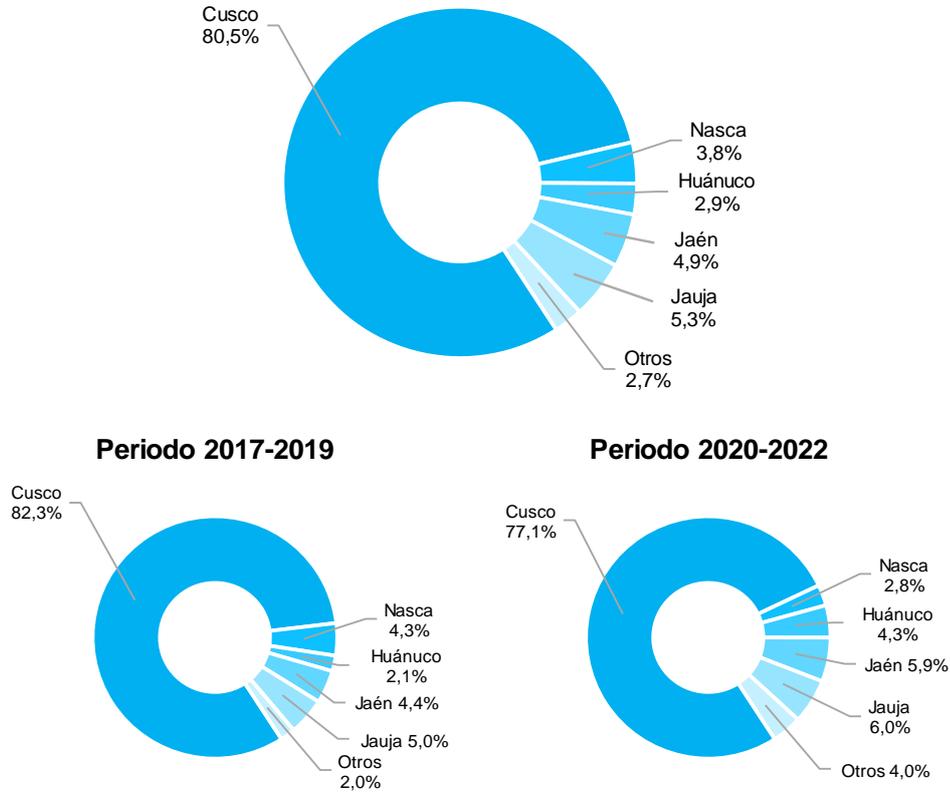
- etc.).
- Servicio de climatización.
  - Servicios de atención médica.
  - Pasillos y servicios higiénicos.
67. Asimismo, de acuerdo con el Tarifario de CORPAC<sup>32</sup>, el servicio aeroportuario vinculado a la tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA) comprende los medios provistos por CORPAC que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque.
68. Para determinar cuáles son los posibles servicios o conjunto de servicios sustitutos de los servicios al pasajero, es importante identificar previamente a los demandantes de estos servicios. Al respecto, aquellos servicios asociados a la TUUA son demandados por los pasajeros que buscan trasladarse por vía aérea a un destino final por diversas razones (principalmente, negocios y recreación). Así, se trata de una demanda derivada de la demanda por el servicio de transporte aéreo, pues los pasajeros hacen uso del terminal para embarcar en la aeronave que los trasladará a su destino.
69. En ese sentido, habría que preguntarse si existen servicios sustitutos al uso de un terminal aéreo para satisfacer dicha necesidad de trasladarse a un destino. Al respecto, de acuerdo con De Rus et al (2003)<sup>33</sup>, el avance tecnológico en la construcción de trenes cada vez más rápidos, ha dado lugar a que el transporte de pasajeros por ferrocarril mediante trenes de alta velocidad se convierta en un sustituto del transporte aéreo para ciertas distancias; sin embargo, en el presente caso, dicha alternativa es inexistente hasta la fecha.
70. Así, durante el periodo 2017 – 2022, se movilizaron en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y los comprendidos en el Grupo V, en total, más de 19 millones de pasajeros de vuelos nacionales, siendo el aeropuerto de Cusco el que movilizó el 80,5% de pasajeros respecto del total, seguido de los aeropuertos de Jauja y de Jaén con el 5,3% y 4,9% del tráfico total, respectivamente, tal como se observa en el siguiente gráfico.

---

<sup>32</sup> Documento "Tarifario vigente de los servicios de aeronavegación y aeroportuarios – vigente a partir del 30.09.2022". Disponible en: <https://portal2.corpac.gob.pe/ASPLib/StorageManager.ASP?Mode=D&Name=Tarifario%5Fvigente%5F%2830%2D09%2D2022%29%2Epdf&File=%2FStorage%2FDocumentos%2FArchivo%2F59278%2Db3Nb1Mv3Qc3Dx0P%2Epdf&Type=application%2Fpdf&Audit=StorageManager%5FDoc%5FSetD&ID=59278> (último acceso: 25 de octubre de 2023).

<sup>33</sup> De Rus, G., Campos, J., Nombela, G. (2003). Economía del Transporte. Barcelona. Antoni Bosch.

**Gráfico 9: Distribución del tráfico de pasajeros de vuelos nacionales en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC  
Periodo 2017-2022**

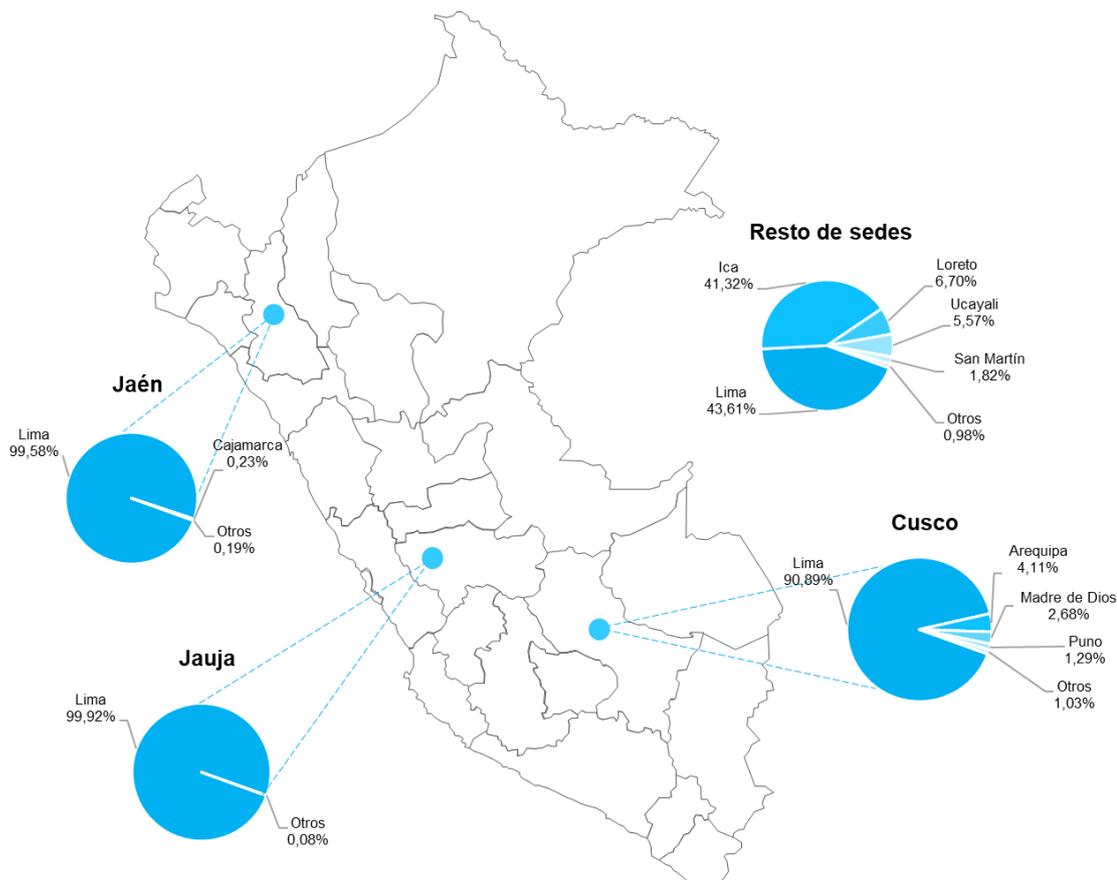


Fuente: Anuario Estadístico 2022 de Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. Cabe indicar que, si bien el efecto de las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras, adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia de la COVID-19, ocasionó que el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales en el periodo 2020-2022 (6,88 millones) fuese inferior al registrado en el periodo 2017 – 2019 (13,00 millones), la distribución del tráfico entre las distintas sedes administradas por CORPAC no ha mostrado mayor diferencia, manteniéndose la concentración principalmente entre los aeropuertos de Cusco, Jauja y Jaén, tal como se puede evidenciar en el gráfico anterior.
72. Considerando ello, y tal como se puede observar en el siguiente gráfico, el principal destino de los pasajeros de vuelos nacionales que se movilizaron desde los aeropuertos administrados por CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022, fue la ciudad de Lima, con una participación del 91% en el caso del Aeropuerto de Cusco, el 99% en el caso de los aeropuertos de Jauja y de Jaén, y del 44% en el caso del resto de aeropuertos, de manera agregada.

73. Sobre el particular, es importante resaltar que la mayor participación del tráfico en dichos terminales con destino hacia Lima se debe, entre otros factores, a la distancia y al tiempo de viaje hacia dicha ciudad a través de un modo de transporte alternativo (vía terrestre). Así, por ejemplo, la distancia en carretera de la ruta Cusco – Lima es de aproximadamente 1 104 km con un tiempo de viaje en auto de 20 horas, mientras que la ruta Jaén – Lima es de aproximadamente 1 071 km con un tiempo de viaje en auto de 19 horas y la ruta Jauja - Lima es de aproximadamente 266 km con un tiempo de viaje en auto de 6 horas<sup>34</sup>. En ese sentido, el empleo del modo de transporte aéreo permite reducir en gran medida el tiempo de viaje de los pasajeros que deseen arribar a la ciudad de Lima.

**Gráfico 10: Principales destinos de los pasajeros de vuelos nacionales en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, periodo 2017 – 2022**



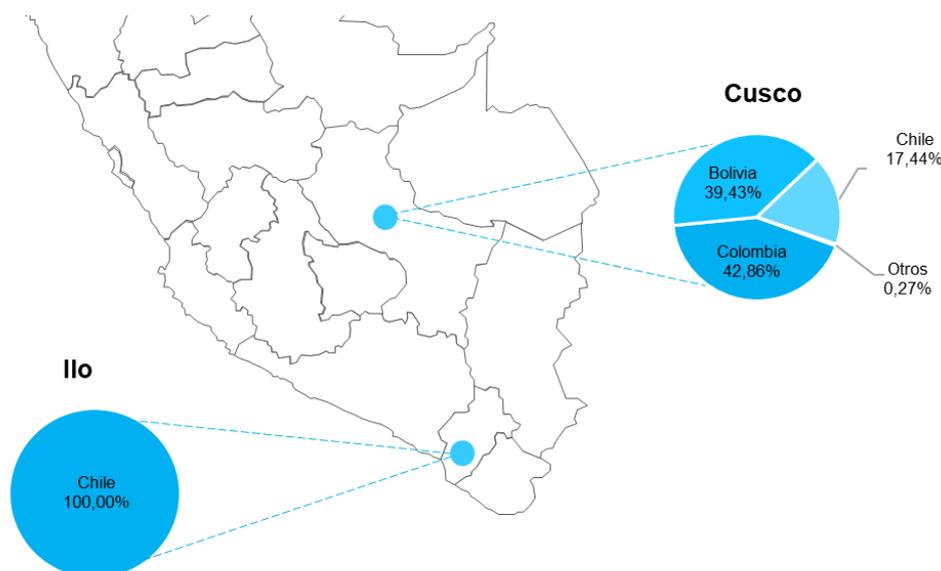
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. De este modo, se puede observar que el uso de los terminales aeroportuarios está determinado en función de las preferencias de origen y/o destino de los pasajeros, considerando que un número significativo de estos pasajeros sería muy poco sensible a considerar el transporte terrestre como un sustituto cercano del transporte aéreo, más aún teniendo en cuenta, entre otros factores, a la distancia y al tiempo de viaje a través del modo terrestre.

<sup>34</sup> La información de distancia y tiempo de viaje en auto para las rutas mencionadas corresponde a la obtenida a partir del servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

75. Por otro lado, durante el periodo 2017 – 2022, se movilizaron en total más de 406 mil pasajeros de vuelos internacionales en las sedes administradas por CORPAC, siendo el Aeropuerto de Cusco el principal aeropuerto a través del cual se movilizó el 99,98% de dichos pasajeros en el referido periodo<sup>35</sup>. Al respecto, y tal como se puede observar en el siguiente gráfico, los principales destinos de los pasajeros de vuelos internacionales que se movilizaron desde los aeropuertos administrados por CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022, fueron Colombia (Aeropuerto Internacional El Dorado, entre otros), Bolivia (Aeropuerto Internacional El Alto, entre otros) y Chile (Aeropuerto Internacional de Santiago, entre otros), con una participación del 43%, 39% y 17%, respectivamente, en el caso del Aeropuerto de Cusco.

**Gráfico 11: Principales destinos de los pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, periodo 2017 – 2022**



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

76. En ese contexto, otros modos de transporte alternativos (como, por ejemplo, el terrestre) tampoco constituirían un sustituto cercano al transporte aéreo para un número significativo de los demandantes del servicio de TUUA internacional, principalmente en el Aeropuerto de Cusco.
77. Así, los demandantes de los servicios aeroportuarios vinculados a la TUUA, tanto nacional como internacional, al haber decidido trasladarse hacia su destino final por vía aérea, se encuentran cautivos a los servicios de uso de aeropuerto, debido a que no existe un conjunto de servicios alternativos a dicho servicio. Por tanto, el mercado de servicio relevante comprende los servicios de uso de aeropuerto asociados a la TUUA.

#### IV.2.2.1.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y despegue, Estacionamiento de aeronaves y Uso de puentes de embarque

78. El **servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D)** comprende las ayudas a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto (control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas), así como el uso de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y la plataforma.

<sup>35</sup> Cabe señalar que el 0,02% restante se movilizó a través del Aeropuerto de Ilo, específicamente en el año 2021, registrando un tráfico de 95 pasajeros de vuelos internacionales. Para el resto de los años del periodo analizado, dicho aeropuerto no registró tráfico de pasajeros de vuelos internacionales.

79. Además, comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC; y, adicionalmente, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje.
80. Durante el periodo 2017 – 2022, CORPAC atendió un total de 444 mil operaciones de aterrizaje y despegue, de las cuales el 87,5% correspondieron a vuelos comerciales, 10,9% a vuelos militares y 1,7% a vuelos de instrucción. Cabe destacar que, en el caso de los vuelos militares, la mayor participación se concentró en el aeródromo de Mazamari y el Aeropuerto de Ilo, representando el 98,2% y 77,8% de sus respectivos movimientos totales de aeronaves. Por su parte, en el caso de los vuelos comerciales, la mayor participación se concentró en el Aeropuerto de Cusco y el Aeródromo de Nasca, en donde los vuelos comerciales representan el 98,7% y 97,0% del total de movimientos de aeronaves, respectivamente.

**Tabla 1: Operaciones totales, según sede administrada por CORPAC y tipo de operación, 2017 – 2022**

Aeropuerto / Aeródromo	Op. Comerciales		Op. de Instrucción		Op. Militares		Operaciones Totales	
	2017-2022	% Part.	2017-2022	% Part.	2017-2022	% Part.	2017-2022	% Part.
Andahuaylas	734	0,19%	0	0,00%	114	0,24%	848	0,19%
Atalaya	12 268	3,16%	62	0,84%	612	1,27%	12 942	2,92%
Chimbote	666	0,17%	1 604	21,71%	2 332	4,83%	4 602	1,04%
Cusco	154 126	39,69%	0	0,00%	2 016	4,18%	156 142	35,17%
Huánuco	10 797	2,78%	0	0,00%	388	0,80%	11 185	2,52%
Ilo	2 053	0,53%	0	0,00%	7 188	14,90%	9 241	2,08%
Jaén	7 239	1,86%	0	0,00%	960	1,99%	8 199	1,85%
Jauja	11 296	2,91%	0	0,00%	3 564	7,39%	14 860	3,35%
Juanjui	70	0,02%	186	2,52%	208	0,43%	464	0,10%
Mazamari	476	0,12%	2	0,03%	26 679	55,31%	27 157	6,12%
Moquegua	222	0,06%	0	0,00%	1 652	3,42%	1 874	0,42%
Nasca	151 832	39,10%	4 190	56,71%	489	1,01%	156 511	35,25%
Rioja	544	0,14%	148	2,00%	271	0,56%	963	0,22%
Rodríguez de Mendoza	1 245	0,32%	2	0,03%	8	0,02%	1 255	0,28%
Saposoa	10	0,00%	62	0,84%	12	0,02%	84	0,02%
Tingo María	3 111	0,80%	155	2,10%	1 475	3,06%	4 741	1,07%
Tocache	513	0,13%	26	0,35%	10	0,02%	549	0,12%
Yurimaguas	31 141	8,02%	951	12,87%	258	0,53%	32 350	7,29%
<b>Total</b>	<b>388 343</b>	<b>100,00%</b>	<b>7 388</b>	<b>100,00%</b>	<b>48 236</b>	<b>100,00%</b>	<b>443 967</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

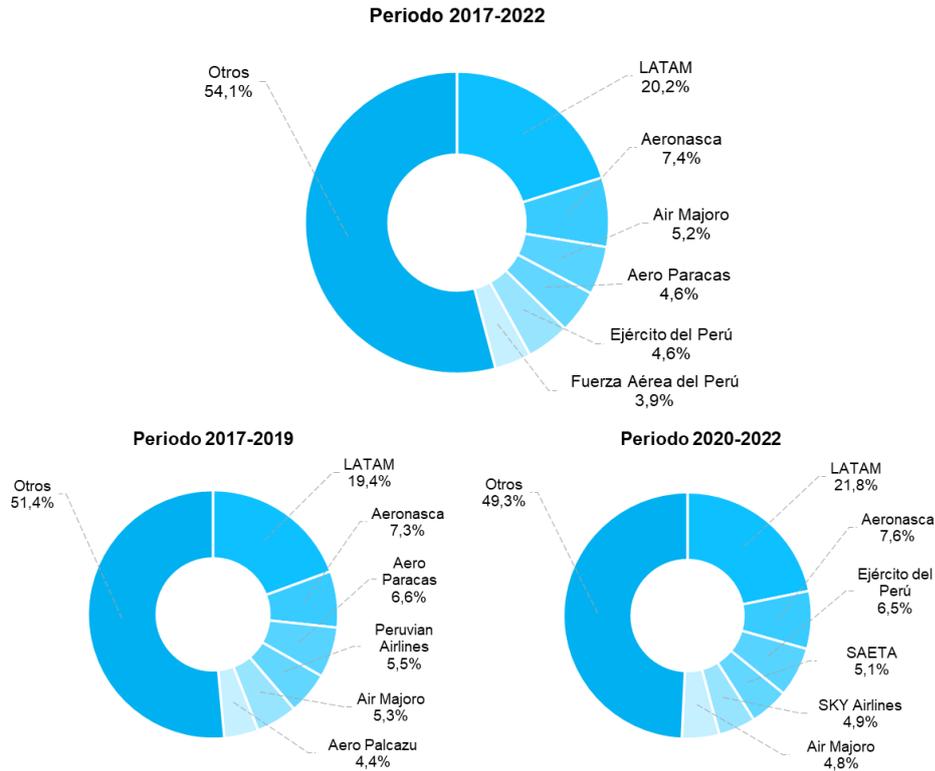
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Por otro lado, considerando el total de operaciones de entrada y salida de aeronaves en las sedes administradas por CORPAC, el principal usuario que demandó el servicio de A/D durante el periodo 2017 – 2022 fue la empresa LATAM Airlines (20,2%), seguida de Aeronasca (7,4%), Air Majoro (5,2%) y Aero Paracas (4,6%). Asimismo, el Ejército del Perú y la Fuerza Aérea del Perú presentaron participaciones del 4,6% y 3,9% respecto del total de operaciones, tal como se puede apreciar en el Gráfico 12<sup>36</sup>.
82. Cabe indicar que, si bien como efecto de las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia de la COVID-19 el tráfico de aeronaves en las sedes administradas por CORPAC durante el periodo 2020 – 2022 (149,7 mil) fue inferior a lo registrado en el periodo 2017 – 2019 (294,2 mil), los principales usuarios que demandaron el servicio de A/D en las distintas sedes administradas por CORPAC han mantenido, relativamente, sus participaciones en cuanto al volumen de operaciones que efectuaron en dichos aeropuertos y aeródromos, destacándose LATAM Airlines como el principal usuario del servicio de A/D (19,4% del tráfico total en el periodo 2017 – 2019, y 21,8% del tráfico total en el periodo 2020 – 2022).

<sup>36</sup>

Cabe señalar que, para dicho periodo, el resto de los usuarios abarca el 54,1% del mercado, con porcentajes de participación, cada uno, inferiores al 4%.

**Gráfico 12: Principales usuarios de los servicios de A/D prestados en las sedes administradas por CORPAC**



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

83. Al respecto, como se puede observar en el Gráfico 13, durante el periodo 2017 – 2022 la ruta Lima-Cusco-Lima operada por LATAM Airlines concentró el 73,1% de las operaciones totales en las cuales dicha aerolínea demandó el servicio de A/D prestado por CORPAC. Al respecto, debe tenerse presente que el interés de LATAM Airlines por operar esta ruta responde a la alta demanda que tienen los atractivos turísticos de la ciudad de Cusco. En efecto, como se señaló anteriormente, de acuerdo con la información de Mincetur<sup>37</sup> la llegada de visitantes al Santuario Histórico de Machu Picchu durante el año 2022 fue de 1,04 millones, cifra superior a los 461 mil visitantes registrados en 2021, lo cual se traduce en un incremento de 125,3% respecto a dicho año; asimismo, el Complejo Arqueológico de Moray recibió 511 mil visitantes, lo que significó un crecimiento de 95,9% comparado con el año anterior.

<sup>37</sup> MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (2023). Reporte Mensual de Turismo - Diciembre 2022. Dirección General de Investigación y Estudios sobre Turismo y Artesanía. Disponible en: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4097173/RMT\\_Diciembre\\_2022.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4097173/RMT_Diciembre_2022.pdf) (último acceso: 24 de octubre de 2023).

**Gráfico 13: Principales rutas operadas por LATAM Airlines en las cuales demandó el servicio de A/D prestado por CORPAC, periodo 2017 – 2022**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Respecto de las aerolíneas Aeronasca<sup>38</sup>, Air Majoro<sup>39</sup> y Aero Paracas<sup>40</sup>, cabe precisar que se trata de empresas aéreas turísticas dedicadas a sobrevolar las Líneas de Nasca, por lo que el interés de dichos usuarios del servicio de A/D al operar esta ruta responde a la alta demanda que tienen los atractivos turísticos de la ciudad de Nasca, en Ica.
85. Así, por lo expuesto, para las líneas aéreas, las actividades contenidas en el servicio de A/D son indispensables para completar el servicio de transporte de pasajeros por vía aérea. En ese sentido, considerando que no existe otro servicio o conjunto de servicios que les permita el aterrizaje y despegue de sus naves en las sedes administradas por CORPAC, es posible afirmar que este servicio no cuenta con sustitutos.
86. En cuanto al **servicio de estacionamiento de aeronaves**, este se provee a aquellas aeronaves que requieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC por un periodo adicional a los 90 minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue. De acuerdo con el MCR, este servicio comprende también al estacionamiento en los hangares donde pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves.
87. Al respecto, si bien las líneas aéreas comerciales ejercen cierto nivel de control sobre el tiempo que permanece la aeronave estacionada en la plataforma del aeropuerto, ello depende esencialmente de si se trata de un vuelo con naves pequeñas o un vuelo con naves grandes, el último de los cuales involucra un mayor número de pasajeros que desembarcar y embarcar; y, por lo tanto, un mayor tiempo de permanencia.
88. Así, este servicio pertenecería a un mercado secundario, toda vez que es demandado luego de haber efectuado una decisión de consumo anterior; en este caso, demandar el servicio de aterrizaje y despegue para arribar al aeropuerto. Por tanto, en caso de que una nave necesite permanecer en la plataforma de algún aeropuerto o aeródromo por un tiempo mayor a los 90 minutos incluidos en el servicio de aterrizaje y despegue, no existe alternativa que reemplace el servicio de estacionamiento.

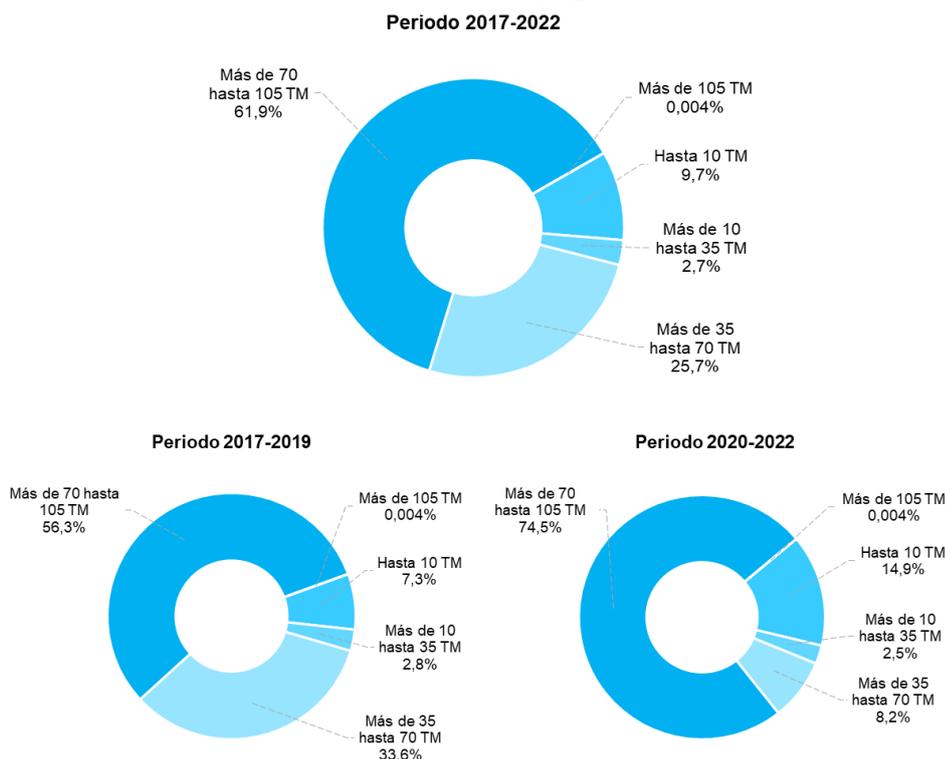
<sup>38</sup> Ver: <https://www.aeronasca.com/nosotros/> (último acceso: 9 de noviembre de 2023).

<sup>39</sup> Ver: <https://aeroparacas.com.pe/#nosotros> (último acceso: 9 de noviembre de 2023).

<sup>40</sup> Ver: <https://destinos.airmajoro.com/> (último acceso: 9 de noviembre de 2023).

89. Por su parte, a través del **servicio de puentes de embarque o mangas** se provee de puentes o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre la aeronave y la terminal.
90. En ese sentido, la demanda por el servicio de puentes de embarque, al igual que la demanda por el servicio de estacionamiento, es una demanda secundaria que se materializa luego de haber decidido aterrizar en el aeropuerto.
91. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que no todas las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros se realizan a través de puentes de abordaje, debido a la existencia de ciertas restricciones operativas. Una de las más importantes está referida a la envergadura de las aeronaves; pues a mayor envergadura, se requiere de una mayor variedad de servicios y, por tanto, se hace un uso más intensivo de la infraestructura aeroportuaria.
92. Al respecto, en el siguiente gráfico se muestra la distribución, según el Peso Máximo de Despegue (PMD), de las aeronaves movilizadas en el Aeropuerto de Cusco durante el periodo 2017 – 2022, la cual es la única sede en donde CORPAC presta el servicio de puentes de embarque.

**Gráfico 14: Distribución del tráfico de aeronaves en el Aeropuerto de Cusco, según el Peso Máximo de Despegue (PMD)**



*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

93. Como puede observarse, durante el periodo 2017 – 2022, alrededor del 62% de las aeronaves atendidas en el Aeropuerto de Cusco fueron aeronaves de gran envergadura, observándose que dicha posición relativa se mantuvo tanto en los años pre pandemia como post pandemia. En efecto, durante el periodo 2017 – 2019 las naves con un PMD de más de 70 hasta 105 toneladas métricas (TM) representaron el 56,3% del total de operaciones, en tanto que durante el periodo 2020 – 2022 dicha participación fue del 74,5% del total de operaciones registradas.

94. Por otro lado, respecto al tipo o modelo de aeronave más utilizada durante el periodo 2017 – 2022 dentro del rango de naves con un PMD de más de 70 TM y hasta 105 TM, se observó que el Airbus 320 representó el 89,4% del total de operaciones comprendidas en dicho rango, teniendo este modelo una capacidad máxima de 180 pasajeros<sup>41</sup>, seguida por el Airbus 319 con el 10,3% del total de operaciones comprendidas en dicho rango, presentando este modelo una capacidad máxima de 144 pasajeros<sup>42</sup>.
95. En ese sentido, se puede concluir que aquellas líneas aéreas que operan aeronaves del modelo Airbus 319 o Airbus 320 en el Aeropuerto de Cusco, demandarían de CORPAC la prestación del servicio de puentes de embarque.
96. Cabe indicar que las líneas aéreas que realizan la operación de embarque/desembarque de pasajeros a través de facilidades alternativas como escalinatas, lo hacen por disposición del operador del aeropuerto, por lo que estas carecen de discrecionalidad en la decisión de uso o no del servicio de puentes de embarque. En consecuencia, ante un incremento pequeño pero significativo y no transitorio de la tarifa por el servicio de puentes de embarque, las líneas aéreas no podrían acceder a un servicio alternativo.
97. Ahora bien, teniendo en consideración que tanto la demanda por el servicio de estacionamiento como la demanda por el servicio de puentes de embarque son demandas secundarias, es preciso indicar que el enfoque generalmente aceptado para la definición del mercado de servicios secundarios es definir un mercado común que incluya a ambos servicios (el primario y el(los) secundario(s))<sup>43</sup>. Así, el mercado de servicio relevante comprendería los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, y Puentes de embarque, según corresponda.
98. Por tanto, en virtud de lo expuesto, los mercados de servicio relevantes estarán conformados por:
- i) El paquete de servicios al pasajero (Uso de aeropuerto); y,
  - ii) El paquete de servicios a la nave (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, y Puentes de embarque, según corresponda).

#### IV.2.2.2. Análisis del mercado geográfico

99. Una vez que tenemos definidos los mercados de servicio, el siguiente paso consiste en identificar la ubicación geográfica de las fuentes alternativas de aprovisionamiento de cada uno de dichos servicios, las cuales deben constituir alternativas viables para un número significativo de usuarios del servicio. Esta definición cobra especial relevancia toda vez que, en la industria aeroportuaria, la ubicación geográfica puede conferir un cierto poder de mercado<sup>44</sup> (Pavlyuk, 2012)<sup>45</sup>.

---

<sup>41</sup> Según la Ficha Técnica de la flota de LATAM Airlines. Disponible en: <https://www.latamairlines.com/pe/es/sobre-latam/flota> (último acceso: 9 de noviembre de 2023).

<sup>42</sup> Ídem.

<sup>43</sup> Ver, por ejemplo, Competition Commission (2009). *BAA Airports market investigation*; Polk, A y Bilotkach, V (2013). *The assesment of market power of hub airports*. Transport Policy. Vol 29, 29-37; y CAA (2014). *APPENDIX D: Evidence and analysis on market definition OF CAP 1134 (Market power determination in relation to Gatwick Airport – statement of reasons)*.

<sup>44</sup> En la literatura económica, se denomina *poder de mercado* a la capacidad de una empresa de incrementar y mantener el precio de sus productos o servicios por encima del nivel que existiría en un mercado en condiciones de competencia, con la finalidad de maximizar sus beneficios.

<sup>45</sup> Pavlyuk, D (2012). *Airport benchmarking and spatial competition: a critical review*. Transport and Telecommunication Journal, vol.13, no.2, 2012, pp.123-137.

100. De acuerdo con IATA (2013)<sup>46</sup>, el área de influencia de un aeropuerto es el área o población desde la cual se espera que el aeropuerto genere la mayor parte de su tráfico. Al respecto, en la medida que las posibles fuentes alternativas de abastecimiento de los servicios bajo análisis se encuentran en las ciudades donde se ubica cada aeropuerto y aeródromo administrado por CORPAC<sup>47</sup>, es posible afirmar que el ámbito geográfico del mercado de servicio relevante se encuentra determinado por cada localidad. En la siguiente ilustración puede observarse los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC dentro de toda la red aeroportuaria nacional.

**Ilustración 1: Ámbito de influencia de CORPAC dentro de la red aeroportuaria nacional, al año 2022**



Fuente: Memoria Anual de CORPAC S.A., año 2022.

<sup>46</sup> International Air Transport Association – IATA (2013). *IATA Economics Briefing N° 11: Airport Competition*. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airport-competition/> (último acceso: 9 de noviembre de 2023).

<sup>47</sup> En virtud de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento, mediante R.D. N° 156- 2000-MTC/15.16, R.D. N° 021-2001-MTC/15.16, R.D. N° 119-2006-MTC/12 y R.D. N° 235- 2013-MTC/12, los aeropuertos y aeródromos que se encuentran bajo la administración de CORPAC ascienden a 28 a nivel nacional.

101. Cabe precisar que para esta sección el análisis de competencia se desarrollará para los aeródromos detallados en la Tabla 2<sup>48</sup>. No obstante, para el caso del resto de aeródromos que forman parte del Grupo V, es importante señalar que en la Declaración Estadística del Ositrán no se dispone de información estadística para el periodo de análisis que permita evaluar con mayor rigurosidad las condiciones de competencia en estos terminales. Así, el análisis de dichas ITUP sería bastante limitado ya que no se dispondría de información histórica de tráfico que permita observar el comportamiento de los usuarios, como sí se dispone en el caso de los aeropuertos que están citados en este informe.
102. Sin perjuicio de ello, debe tenerse en cuenta que las principales características de dichos aeródromos son que se encuentran ubicados en zonas remotas del territorio peruano y que cuentan con una infraestructura precaria en comparación con los demás terminales de la red aeroportuaria nacional, atendiendo principalmente vuelos de carácter local. Sobre el particular, considerando únicamente dichas características, se tiene que cada mercado geográfico se limita a cada uno de los aeródromos, con lo cual se concluye a priori que no existen condiciones de competencia en los mercados de servicios relevantes respectivos.

**Tabla 2: Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC donde se analizan las condiciones de competencia**

	Grupo	Aeropuerto/Aeródromo	Código IATA	Localidad	Región
1	I	Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete	CUZ	Cusco	Cusco
2	III	Aeródromo María Reiche Neuman	NZC	Vista Alegre	Ica
3	V	Aeropuerto de Jaén	JAE	Jaén	Cajamarca
4	V	Aeropuerto Francisco Carlé	JAU	Jauja	Junín
5	V	Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar	MZA	Mazamari	Junín
6	V	Aeropuerto de Andahuaylas	ANS	Apurímac	Apurímac
7	V	Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo	AYX	Atalaya	Ucayali
8	V	Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini	HUU	Huánuco	Huánuco
9	V	Aeropuerto de Tingo María	TGI	Tingo María	Huánuco
10	V	Aeropuerto de Juanjuí	JJI	Juanjuí	San Martín
11	V	Aeropuerto Juan Simons Vela	RIJ	Rioja	San Martín
12	V	Aeródromo de Tocache	TCG	Tocache	San Martín
13	V	Aeródromo de Saposoa	-	Saposoa	San Martín
14	V	Aeropuerto Rodríguez de Mendoza	-	Mendoza	Amazonas
15	V	Aeropuerto de Yurimaguas	YMS	Yurimaguas	Loreto
16	V	Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Andres de Montreuil Morales	CHM	Chimbote	Áncash
17	V	Aeropuerto de Ilo	ILQ	Ilo	Moquegua
18	V	Aeropuerto Hernán Turque Podestá	-	Moquegua	Moquegua

Fuente: IATA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV.2.2.2.1. Paquete de servicios al pasajero (uso de aeropuerto)

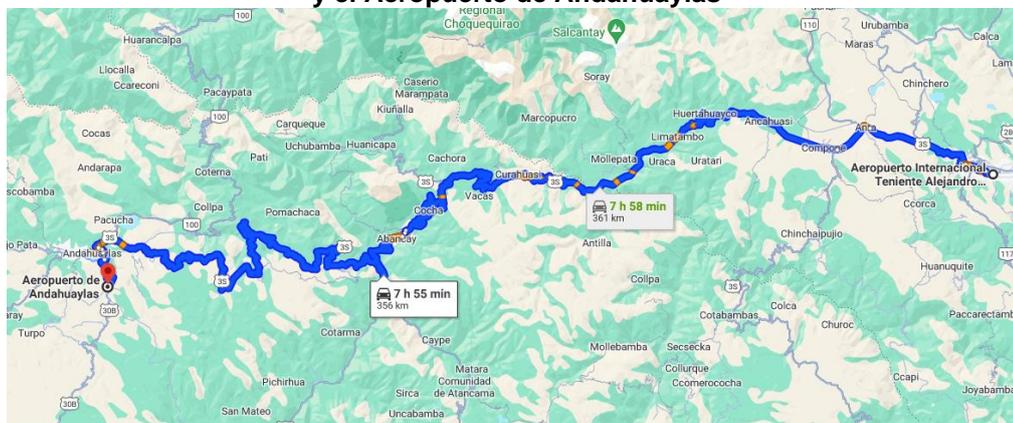
- Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete (Cusco)

103. Los pasajeros que hacen uso de este terminal, ya sea para vuelos domésticos o vuelos internacionales, se encuentran ubicados en la región Cusco. Al respecto, como se puede observar en la Ilustración 1, si bien en dicha región se ubica también el aeródromo de Patria, este aeródromo es de tipo local y no posee terminal de pasajeros por lo que, al no ser comparable con la infraestructura del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete, no representa una fuente alternativa viable para los pasajeros.
104. Asimismo, fuera de la región Cusco, el aeropuerto más cercano es el Aeropuerto de

<sup>48</sup> Al respecto, para el caso del Paquete de servicios al pasajero (uso de aeropuerto), el análisis del mercado geográfico no se desarrollará para el Aeródromo de Nasca debido a que no es aplicable el cobro de la TUUA en dicha sede por parte de CORPAC, ello en línea con lo estipulado en la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN.

Andahuaylas, en la región Apurímac, el cual se encuentra aproximadamente a 350 km de distancia en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi ocho (8) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

### Ilustración 2: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Cusco y el Aeropuerto de Andahuaylas



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

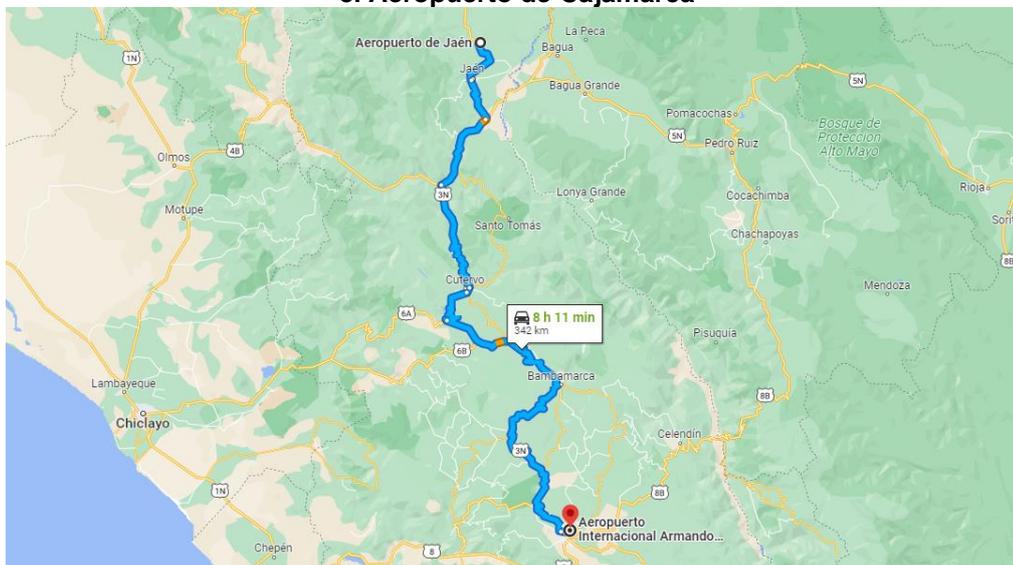
105. Sobre el particular, si bien el Aeropuerto de Andahuaylas ha sido concesionado a la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP), a la fecha del presente Informe, este se encuentra pendiente de transferencia, por lo cual su administración está a cargo de CORPAC.
106. Así, de acuerdo con la información estadística declarada mensualmente por CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el principal destino de los pasajeros de vuelos nacionales<sup>49</sup> que partieron de los aeropuertos de Cusco y de Andahuaylas fue la ciudad de Lima (con 7,30 millones y 7,98 mil pasajeros, respectivamente). Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros por parte de CORPAC, a la fecha del presente informe, el Aeropuerto de Cusco se encuentra comprendido en el Grupo I, cuya TUUA nacional asciende a USD 5,62 (incluido IGV), en tanto que el Aeropuerto de Andahuaylas se encuentra comprendido en el Grupo V, cuya TUUA nacional asciende a USD 4,55 (incluido IGV). De este modo, para el pasajero nacional, existe una diferencia de USD 1,06 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro aeropuerto.
107. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Cusco, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 1,34 y USD 1,62 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de ocho (8) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Andahuaylas no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 13 (incluido IGV) en bus<sup>50</sup>. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Cusco.
  - Aeropuerto de Jaén
108. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Jaén, región Cajamarca, donde se tiene como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Cajamarca, el cual se encuentra administrado por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, ADP). Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 340 km en carretera

<sup>49</sup> Cabe indicar que, a diferencia del Aeropuerto de Cusco, el Aeropuerto de Andahuaylas no recibe vuelos internacionales.

<sup>50</sup> Los precios indicados son referenciales y fueron obtenidos del portal Rome2Rio. Disponible en: <https://www.rome2rio.com/es/map/Cusco/Andahuaylas> (último acceso: 10 de noviembre de 2023).

con un tiempo de viaje en auto de ocho (8) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración 3: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Jaén y el Aeropuerto de Cajamarca**



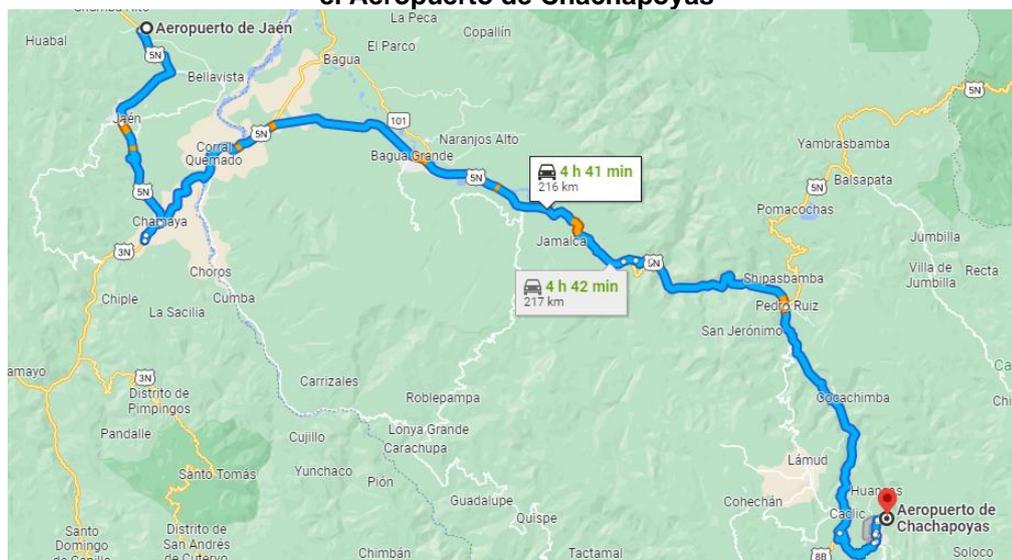
Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

109. Sobre el particular, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Jaén alrededor de 426 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (99,6% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el caso del Aeropuerto de Cajamarca, de acuerdo con la información estadística de ADP, durante similar periodo se registró un total de 1,08 millones de pasajeros de salida, cuyo principal destino también fue la ciudad de Lima (99,7% del total de pasajeros de salida). Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros, a la fecha del presente informe, el monto de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Jaén asciende a USD 4,55 (incluido IGV), en tanto que en el Aeropuerto de Cajamarca la TUUA nacional asciende a USD 5,61 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 1,05 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro aeropuerto.
110. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Jaén, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,83 y USD 0,60 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de ocho (8) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Cajamarca no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 16 (incluido IGV) en taxi colectivo<sup>51</sup>.
111. Asimismo, fuera de la región Cajamarca, el aeropuerto más cercano es el Aeropuerto de Chachapoyas, en la región Amazonas, el cual se encuentra administrado por ADP. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreas es de aproximadamente 220 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi cinco (5) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

---

<sup>51</sup> El precio es referencial, con base en la información publicada por la “Empresa de Transporte Combis Unidas Jaén-Cutervo y Viceversa”. Disponible en: <https://www.facebook.com/empresadetransportedecombisunidasjaencutervoo/> (último acceso: 13 de noviembre de 2023).

#### Ilustración 4: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Jaén y el Aeropuerto de Chachapoyas



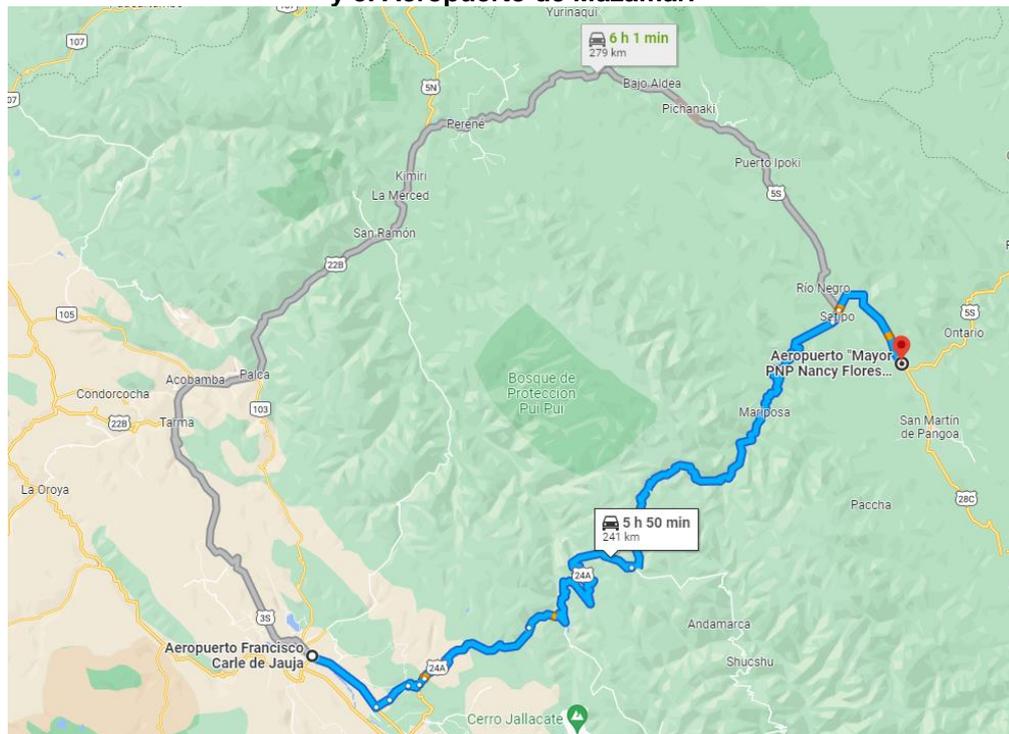
Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

112. Sobre el particular, de acuerdo con la información estadística declarada por ADP, durante el periodo 2017 – 2022 el principal destino de los pasajeros que partieron del Aeropuerto de Chachapoyas fue la ciudad de Lima (con 29,9 mil pasajeros), seguido de la ciudad de Tarapoto (con 17,7 mil pasajeros). Asimismo, respecto a la TUUA nacional cobrada a los pasajeros en el Aeropuerto de Chachapoyas, a la fecha del presente informe, esta asciende a USD 5,46 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 0,91 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre el Aeropuerto de Jaén y el Aeropuerto de Chachapoyas.
113. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Jaén, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,68 y USD 0,45 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de cinco (5) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Chachapoyas no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 13 (incluido IGV) en bus<sup>52</sup>.
114. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Jaén.
- Aeropuerto Francisco Carlé (Jauja)
115. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Jauja, región Junín, donde se tiene como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Mazamari. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreas es de alrededor de 250 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de seis (6) horas aproximadamente, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

52

El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal RedBus. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajeros-de-bus/jaen-a-chachapoyas> (último acceso: 14 de noviembre de 2023).

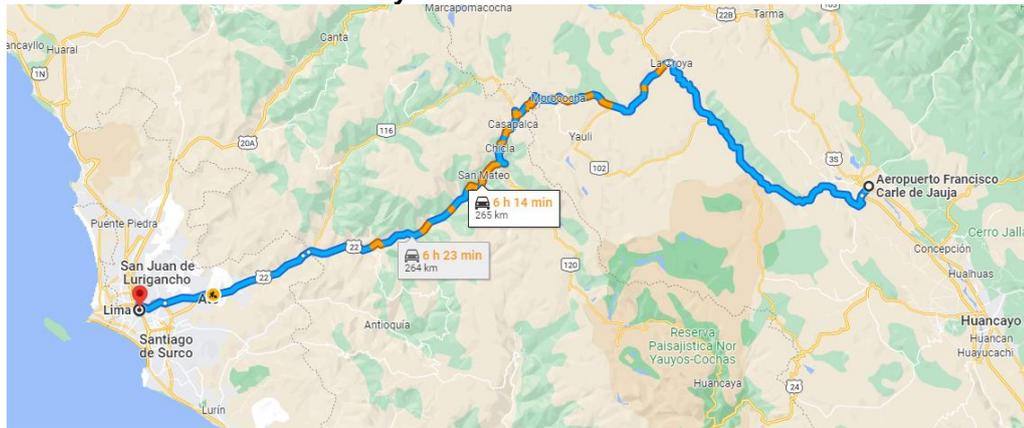
**Ilustración 5: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Jauja y el Aeropuerto de Mazamari**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

116. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Jauja alrededor de 522 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (99,9% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el Aeropuerto de Mazamari se embarcaron un total de 9,33 mil pasajeros, cuyo principal destino también fue la ciudad de Lima (92,4% del total de pasajeros de salida). Cabe indicar que, durante el periodo analizado, el Aeropuerto de Mazamari registró principalmente operaciones de tipo militar (98,2% del movimiento total de aeronaves), no obstante, el flujo de pasajeros movilizados corresponde a vuelos de tipo comercial.
117. Así, sobre la base de lo expuesto, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos terminales es de seis (6) horas aproximadamente, dicho terminal no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento, toda vez que, si el pasajero desea viajar a la ciudad de Lima, podría efectuar el viaje por carretera en un tiempo similar (seis horas aproximadamente) al que le tomaría trasladarse hasta el Aeropuerto de Mazamari para recién embarcar el vuelo que lo llevaría a Lima, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Jauja.

### Ilustración 6: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Jauja y la ciudad de Lima



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

- Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar (Mazamari)

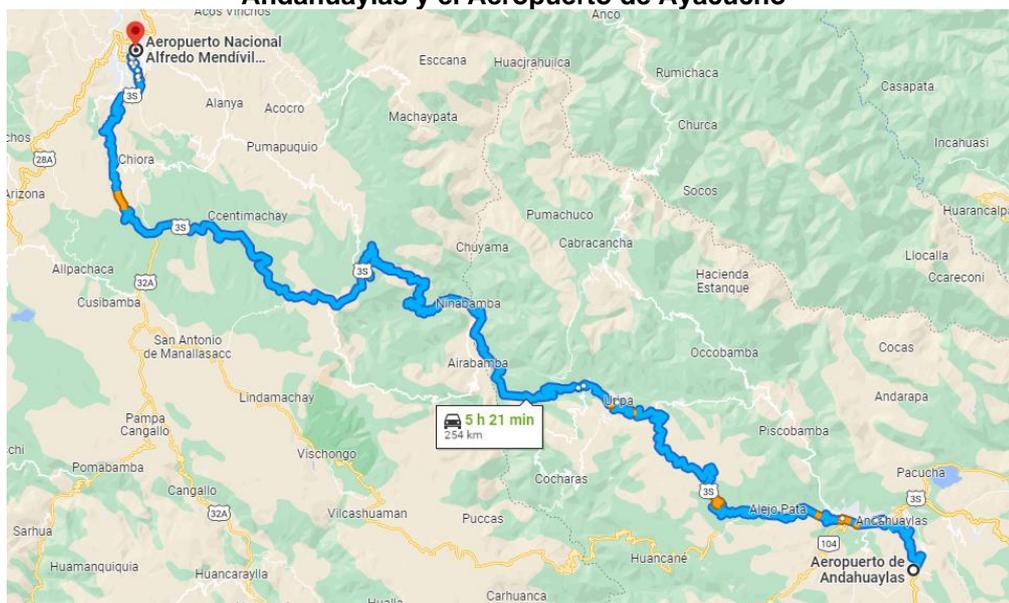
118. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Mazamari, región Junín, y como se indicó previamente, si bien en dicha región se ubica también el Aeropuerto de Jauja, la distancia entre ambos terminales aéreos es de alrededor de 250 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de seis (6) horas aproximadamente, tal como se aprecia en la Ilustración 5. Asimismo, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el principal destino de los pasajeros embarcados en ambos aeropuertos fue la ciudad de Lima, siendo mayor el número de pasajeros que se dirigen a dicho destino en el Aeropuerto de Jauja (522,1 mil) en comparación al Aeropuerto de Mazamari (8,62 mil).
119. Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros por parte de CORPAC, a la fecha del presente informe, tanto el Aeropuerto de Mazamari como el Aeropuerto de Jauja se encuentran comprendidos en el Grupo V, cuya TUUA nacional asciende a USD 4,55 (incluido IGV). De este modo, se observa que no existe diferencia respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro terminal aéreo. No obstante, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Mazamari, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,23 y USD 0,46 (incluido IGV).
120. Así, por lo señalado, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos terminales es de seis (6) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Jauja no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 70 (incluido IGV) en bus y taxi, haciendo trasbordo en la ciudad de Tarma<sup>53</sup>. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Mazamari.

- Aeropuerto de Andahuaylas

121. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Andahuaylas, región Apurímac, teniendo como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Ayacucho, el cual se encuentra administrado por AAP. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 250 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi cinco (5) horas y media, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

<sup>53</sup> Los precios indicados son referenciales y fueron obtenidos del portal Rome2Rio. Disponible en: <https://www.rome2rio.com/es/map/Mazamari/Aeropuerto-Jauja-JAU#/Bus-taxi> (último acceso: 27 de noviembre de 2023).

### Ilustración 7: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Andahuaylas y el Aeropuerto de Ayacucho



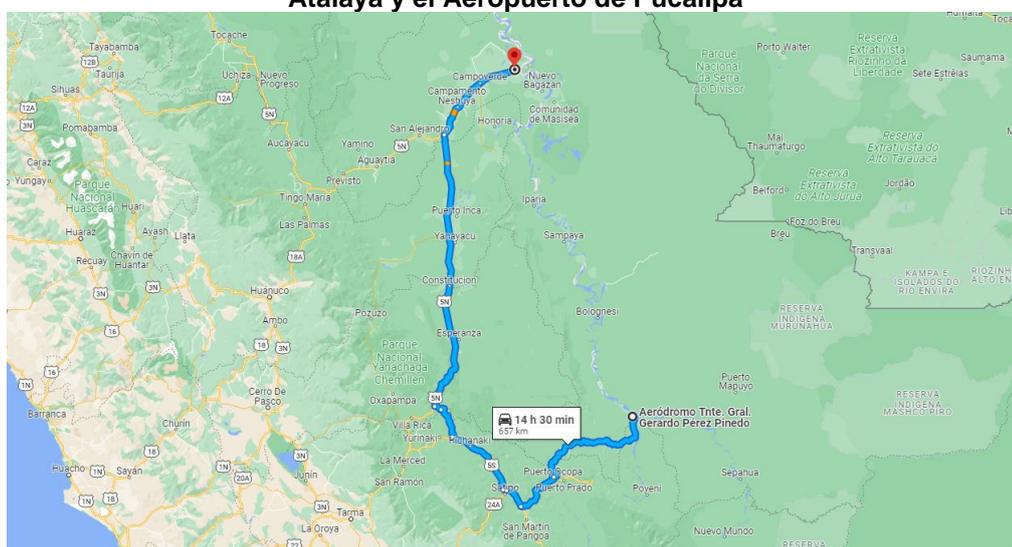
Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

122. Al respecto, como se indicó anteriormente, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el principal destino de los pasajeros que partieron del Aeropuerto de Andahuaylas fue la ciudad de Lima (con 7,98 mil pasajeros), en tanto que, en el caso del Aeropuerto de Ayacucho, de acuerdo con la información estadística de AAP, durante similar periodo se registró un total de 683 mil pasajeros de salida cuyo destino también fue la ciudad de Lima. Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros, a la fecha del presente informe, el monto de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Andahuaylas asciende a USD 4,55 (incluido IGV), en tanto que en el Aeropuerto de Ayacucho la TUUA nacional asciende a USD 5,61 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 1,05 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro aeropuerto.
123. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Andahuaylas, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,82 y USD 0,59 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de cinco (5) horas y media aproximadamente, el Aeropuerto de Ayacucho no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 20 (incluido IGV) en bus<sup>54</sup>. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Andahuaylas.
- Aeródromo Teniente General FAP José Gerardo Pérez Pinedo (Atalaya)
124. Este aeródromo se ubica en la ciudad de Atalaya, región Ucayali. Al respecto, como se puede observar en la Ilustración 1, en dicha región se encuentran también los Aeródromos de Breu y de Puerto Esperanza, ambos bajo administración de CORPAC, y el Aeropuerto de Pucallpa, el cual se encuentra administrado por ADP.
125. Sobre el particular, en el caso de los Aeródromos de Breu y de Puerto Esperanza, estos son de alcance local, y no cuentan con la infraestructura para la atención de pasajeros (terminal); así, durante el periodo 2017 – 2022 no se ha registrado tráfico de pasajeros en dichos aeródromos, de acuerdo con la información estadística de CORPAC.

<sup>54</sup> Los precios indicados son referenciales y fueron obtenidos del portal Rome2Rio. Disponible en: <https://www.rome2rio.com/es/map/Ayacucho/Andahuaylas> (último acceso: 15 de noviembre de 2023).

126. Sin perjuicio de ello, en el supuesto negado de que dichos aeródromos fueran fuentes alternativas viables, actualmente no existen carreteras asfaltadas que permitan la movilización de los pasajeros desde el Aeródromo de Atalaya hacia dichos puntos, siendo que estos se encuentran en localidades fronterizas con Brasil. De hecho, el programa de Vuelos Subsidiados del MTC ofrece paquetes de vuelos que conectan a diversas comunidades de la Amazonía con las ciudades de mayor movimiento comercial del oriente peruano, destacándose que el segundo paquete comprende la región Ucayali, con vuelos que despegan desde Pucallpa hacia Puerto Esperanza, Breu y Sepahua<sup>55</sup>. Por ello, es posible concluir que cada uno de estos aeródromos constituyen un mercado geográfico propio.
127. Por otro lado, respecto al Aeropuerto de Pucallpa, la distancia entre este terminal aéreo y el Aeródromo de Atalaya es de aproximadamente 650 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de catorce (14) horas y media, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración 8: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeródromo de Atalaya y el Aeropuerto de Pucallpa**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

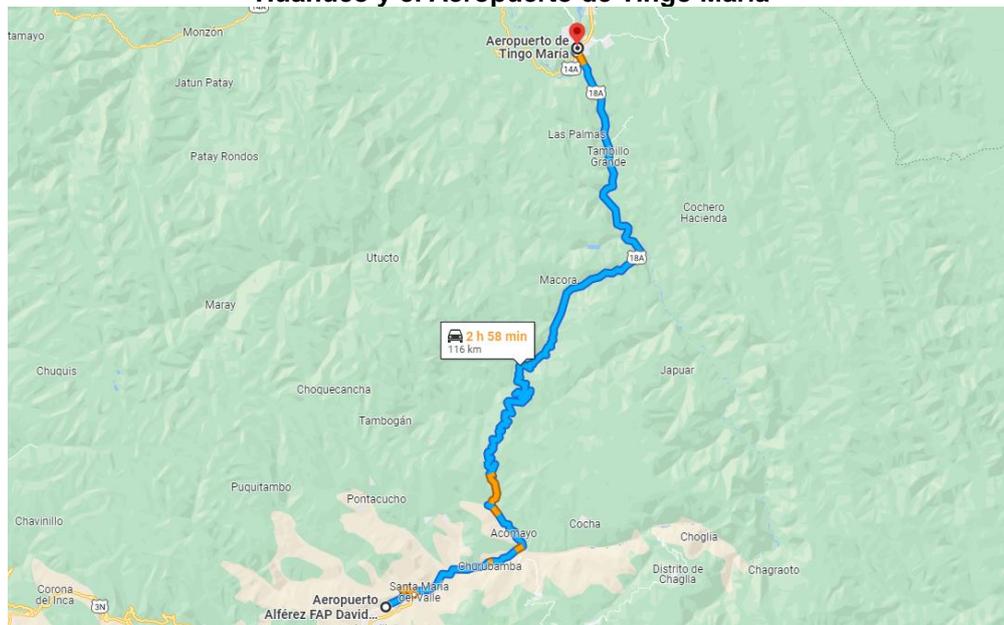
128. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el principal destino de los pasajeros que partieron del Aeródromo de Atalaya fue la ciudad de Pucallpa (con 49,2 mil pasajeros, esto es, el 85,6% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el caso del Aeropuerto de Pucallpa, de acuerdo con la información estadística de ADP, durante similar periodo se registró un total de 1,50 millones de pasajeros de salida cuyo destino fue la ciudad de Lima (esto es, el 84% del total de pasajeros de salida).
129. Así, por lo señalado, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos terminales es de catorce (14) horas y media aproximadamente, y teniendo en cuenta que al ser la ciudad de Pucallpa el principal destino de los pasajeros que vuelan desde el Aeródromo de Atalaya y por ende no se considera dentro del mismo mercado, el Aeropuerto de Pucallpa no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeródromo de Atalaya.

- Aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini (Huánuco)

<sup>55</sup> De acuerdo con la información publicada en: <https://www.elperuano.pe/noticia/212347-mas-de-37-mil-personas-de-la-amazonia-se-beneficiaron-con-vuelos-subsidiados-desde-2022> (último acceso: 15 de noviembre de 2023).

130. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Huánuco, región Huánuco. Al respecto, como se puede observar en la Ilustración 1, en dicha región se encuentra también el Aeropuerto de Tingo María, el cual se encuentra administrado por CORPAC. Sobre el particular, la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 120 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi tres (3) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración 9: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Huánuco y el Aeropuerto de Tingo María**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

131. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Huánuco alrededor de 289,6 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (99,95% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el Aeropuerto de Tingo María se embarcaron un total de 42,5 mil pasajeros, cuyo principal destino también fue la ciudad de Lima (93,7% del total de pasajeros de salida).
132. Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros por parte de CORPAC, a la fecha del presente informe, tanto el Aeropuerto de Huánuco como el Aeropuerto de Tingo María se encuentran comprendidos en el Grupo V, cuya TUUA nacional asciende a USD 4,55 (incluido IGV). De este modo, se observa que no existe diferencia respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro terminal aéreo. No obstante, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Huánuco, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,23 y USD 0,46 (incluido IGV).
133. Así, por lo señalado, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (3) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Tingo María no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 8 (incluido IGV) en bus<sup>56</sup>. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeródromo de Huánuco.

<sup>56</sup> El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal RedBus. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajes-de-bus/hu-nuco-a-tingo-mar-a> (último acceso: 15 de noviembre de 2023).

- Aeropuerto de Tingo María

134. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Tingo María, región Huánuco, y como se indicó previamente, si bien en dicha región se ubica también el Aeropuerto de Huánuco, la distancia entre ambos terminales aéreos es de alrededor de 120 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de tres (3) horas aproximadamente, tal como se aprecia en la Ilustración 9. Asimismo, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el principal destino de los pasajeros embarcados en ambos aeropuertos fue la ciudad de Lima, siendo mayor el número de pasajeros que se dirigen a dicho destino en el Aeropuerto de Huánuco (289,5 mil) en comparación al Aeropuerto de Tingo María (39,8 mil).
135. Además, considerando que, a la fecha del presente informe, la TUUA nacional cobrada tanto el Aeropuerto de Tingo María como el Aeropuerto de Huánuco asciende a USD 4,55 (incluido IGV), ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Tingo María, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,23 y USD 0,46 (incluido IGV).
136. Por ello, si se toma en cuenta que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (3) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Huánuco no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 8 (incluido IGV) en bus<sup>57</sup>. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeródromo de Tingo María.

- Aeropuertos de Juanjuí y Juan Simons Vela (Rioja) y los aeródromos de Tocache y Saposoa

137. Como se puede observar en la Ilustración 1, estos terminales aéreos administrados por CORPAC se ubican en la región San Martín, por lo que cada uno se convertiría en una opción para los usuarios de la zona de influencia en la región San Martín. Adicionalmente, el Aeropuerto de Tarapoto, administrado por ADP, también se encuentra en dicha región, y representa una fuente alternativa del servicio TUUA.
138. Sobre el particular, en la siguiente tabla se presenta el número de pasajeros embarcados en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC en la región San Martín durante el periodo 2017 – 2022, el cual es tomado de la información estadística remitida mensualmente por CORPAC a la Declaración Estadística del Ositrán.

**Tabla 3: Pasajeros de salida en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC en la región San Martín, 2017 – 2022**

Tráfico	Aeródromo de Saposoa	Aeródromo de Tocache	Aeropuerto de Juanjuí	Aeropuerto de Rioja
Pasajeros embarcados	0	1 361	24	4 141

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

139. Respecto al Aeródromo de Tocache, se puede observar que durante el periodo 2017 – 2022 se registraron 1,36 mil pasajeros embarcados, siendo el principal destino la ciudad de Tarapoto (79,9% de los pasajeros de salida). Entre tanto, en el caso del Aeropuerto de Juanjuí, se puede observar que durante el periodo de análisis se registraron únicamente 24 pasajeros embarcados, siendo el principal destino de estos la ciudad de Tarapoto (62,5% de los pasajeros de salida). Asimismo, en el caso del Aeropuerto de Rioja, se puede observar que durante el periodo 2017 – 2022 se registraron 4,14 mil pasajeros embarcados, siendo el principal destino la ciudad de Lima (66,9% de los pasajeros de

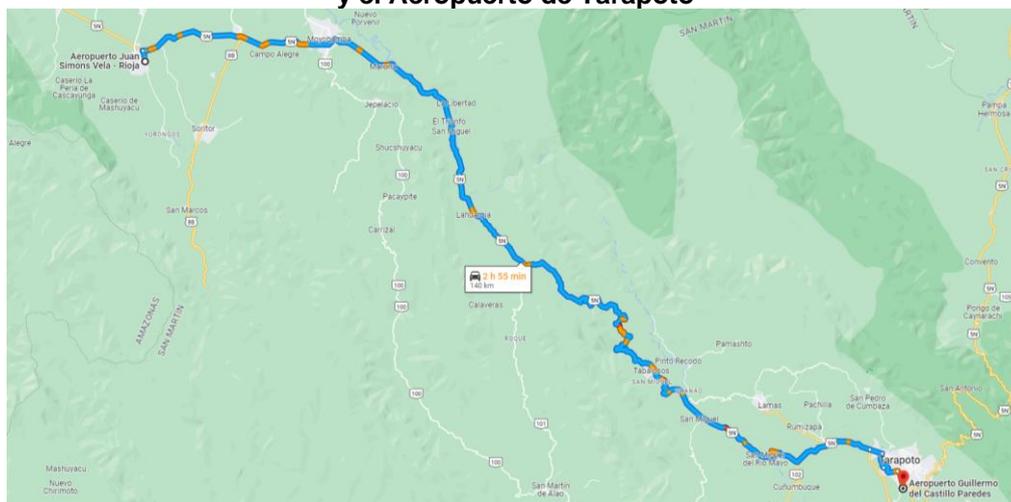
<sup>57</sup>

El precio es referencial, asumiendo que el costo del pasaje en la ruta Huánuco-Tingo María es el mismo que en la ruta Tingo María-Huánuco, con base en la información publicada por el portal RedBus. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajes-de-bus/hu-nuco-a-tingo-mar-a> (último acceso: 15 de noviembre de 2023).

salida), seguido del Aeropuerto de Trujillo (17,3% de los pasajeros de salida).

140. Cabe indicar que, en el caso del Aeródromo de Saposoa, se puede observar que durante el periodo de análisis no se registraron pasajeros embarcados, toda vez que, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, los principales tipos de vuelo reportados en dicho aeródromo fueron de instrucción y militar (88% en conjunto). Así, este terminal no se configuraría como una alternativa factible para los pasajeros del resto de terminales aéreas de la región, más aún si no se registran destinos comerciales durante el periodo de estudio.
141. Por su parte, en el caso del Aeropuerto de Tarapoto, de acuerdo con la información estadística de ADP, durante el periodo 2017 – 2022 se registró un total de 2,26 millones de pasajeros de salida, siendo el principal destino la ciudad de Lima (93% del total de pasajeros de salida), seguido del Aeropuerto de Iquitos (4,2% de los pasajeros de salida).
142. En términos de la fuente alternativa del servicio TUUA más próxima, para el caso del Aeropuerto de Rioja esta correspondería al Aeropuerto de Tarapoto, siendo que la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 140 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi tres (3) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración: 10 Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Rioja y el Aeropuerto de Tarapoto**



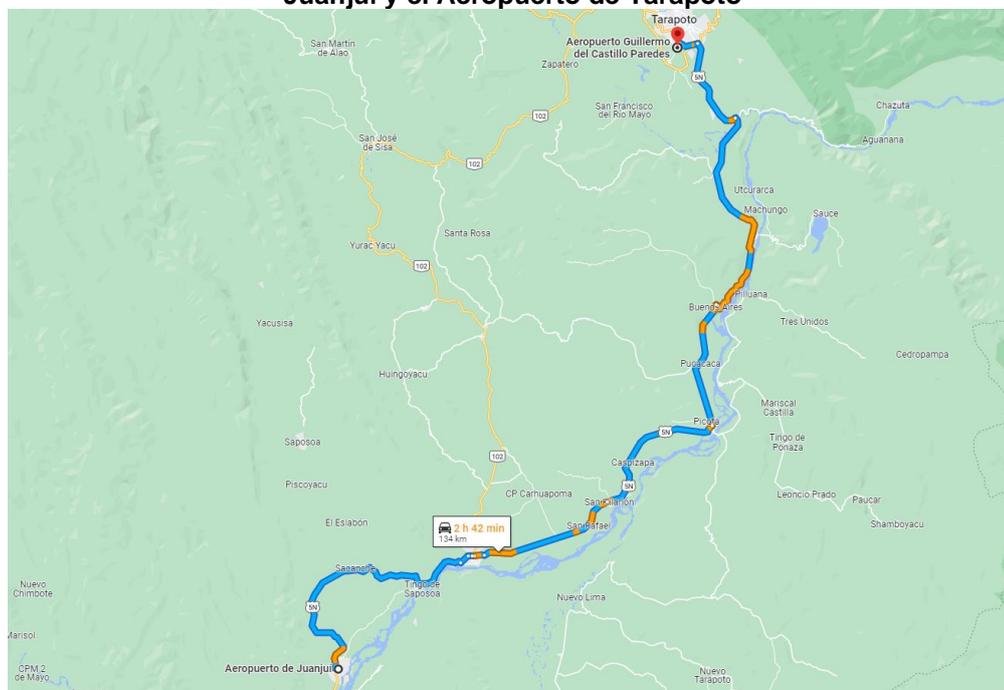
Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

143. Al respecto, en cuanto a las tarifas cobradas a los pasajeros en ambos terminales, a la fecha del presente informe, el monto de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Rioja asciende a USD 4,55 (incluido IGV), en tanto que en el Aeropuerto de Tarapoto la TUUA nacional asciende a USD 6,76 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 2,21 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro terminal aéreo. Cabe indicar que, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Rioja, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 1,98 y USD 1,75 (incluido IGV).
144. Por ello, si se toma en cuenta que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (3) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Tarapoto no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 21 (incluido IGV) en bus<sup>58</sup>.

<sup>58</sup> El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal RedBus. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajes-de-bus/rioja-a-tarapoto> (último acceso: 27 de noviembre de 2023).

145. Por otro lado, para el caso del Aeropuerto de Juanjuí, la fuente alternativa del servicio TUUA más próxima correspondería también al Aeropuerto de Tarapoto, siendo que la distancia entre ambos terminales aéreas es de aproximadamente 135 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi tres (3) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración 11: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Juanjuí y el Aeropuerto de Tarapoto**

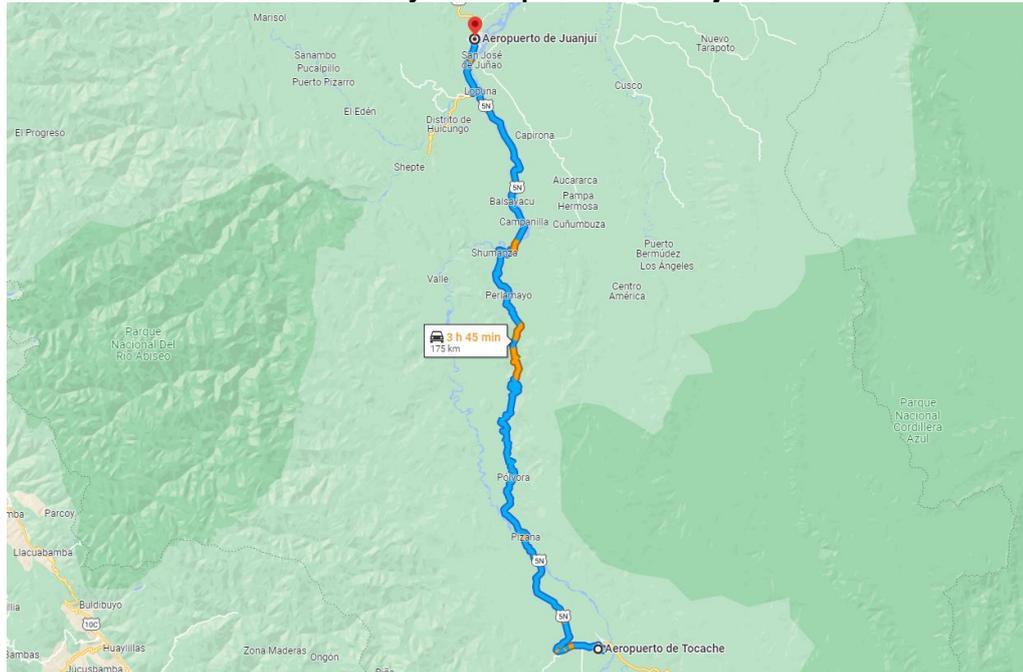


Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

146. Al respecto, en cuanto a las tarifas cobradas a los pasajeros en ambos terminales, a la fecha del presente informe, el monto de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Juanjuí asciende a USD 4,55 (incluido IGV), en tanto que en el Aeropuerto de Tarapoto la TUUA nacional asciende a USD 6,76 (incluido IGV). Así, existe una diferencia de USD 2,21 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro terminal aéreo. Cabe indicar que, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Juanjuí, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 1,98 y USD 1,75 (incluido IGV).
147. De este modo, si se toma en cuenta que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (3) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Tarapoto no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 40 (incluido IGV) en taxi<sup>59</sup>.
148. Por su parte, para el caso del Aeródromo de Tocache, la fuente alternativa del servicio TUUA más próxima correspondería también al Aeropuerto de Juanjuí, siendo que la distancia entre ambos terminales aéreas es de aproximadamente 175 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi cuatro (4) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

<sup>59</sup> El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal Rome2Rio. Disponible en: <https://www.rome2rio.com/es/map/Tarapoto/Juanjuí> (último acceso: 27 de noviembre de 2023).

**Ilustración 12: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeródromo de Tocache y el Aeropuerto de Juanjúi**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

149. Al respecto, en cuanto a las tarifas cobradas a los pasajeros en ambos terminales por CORPAC, a la fecha del presente informe, tanto el Aeródromo de Tocache como el Aeropuerto de Juanjúi se encuentran comprendidos en el Grupo V, cuya TUUA nacional asciende a USD 4,55 (incluido IGV). De este modo, se observa que no existe diferencia respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro terminal aéreo. No obstante, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeródromo de Tocache, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,23 y USD 0,46 (incluido IGV).
150. Así, si se toma en cuenta que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de cuatro (4) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Juanjúi no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 60 (incluido IGV) en taxi<sup>60</sup>.
151. Por tanto, en virtud de lo expuesto, cada mercado geográfico se limita a cada uno de los aeródromos de Saposoa y de Tocache y cada uno de los aeropuertos de Rioja y de Juanjúi.

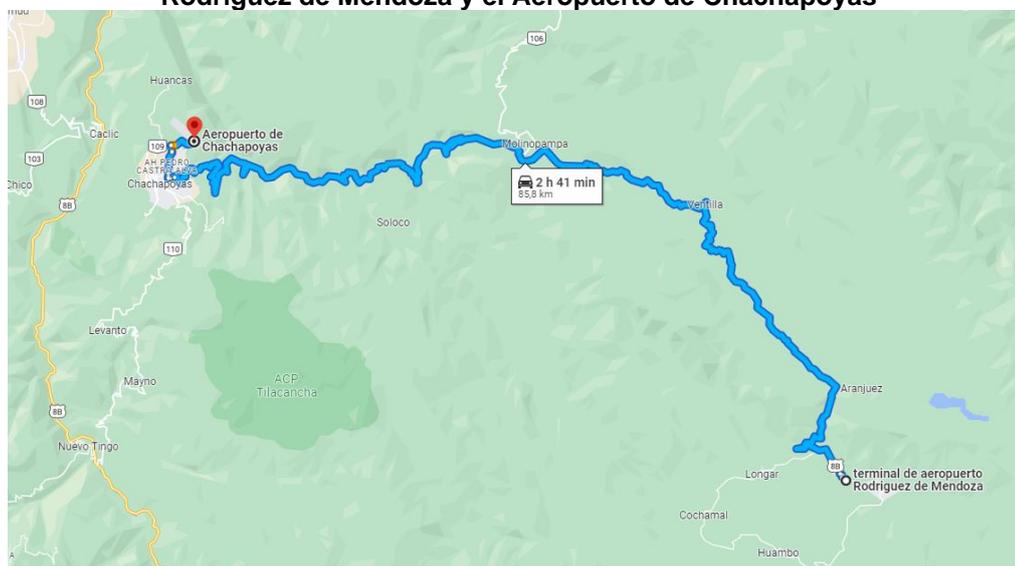
<sup>60</sup>

El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal Rome2Rio. Disponible en: <https://www.rome2rio.com/es/map/Tocache/Juanjúi> (último acceso: 27 de noviembre de 2023).

- Aeropuerto Rodríguez de Mendoza

152. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Mendoza, región Amazonas. Al respecto, como se puede observar en la Ilustración 1, en dicha región se encuentran también el Aeropuerto de Chachapoyas, el cual se encuentra administrado por ADP, y los Aeródromos de Galilea y de Ciro Alegría, administrados por CORPAC. No obstante, en términos de fuentes alternativas del servicio TUUA, se considerará únicamente al Aeropuerto de Chachapoyas, tanto por su mayor proximidad al Aeropuerto Rodríguez de Mendoza como por el hecho de que actualmente no existen vías asfaltadas que permitan la movilización de los pasajeros hacia los Aeródromos de Galilea y de Ciro Alegría en el supuesto de que estos los consideren como sustitutos del servicio TUUA.
153. Así, como se puede apreciar en la siguiente ilustración, la distancia entre el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza y el Aeropuerto de Chachapoyas es de aproximadamente 85 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi tres (3) horas.

**Ilustración 13: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza y el Aeropuerto de Chachapoyas**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

154. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza alrededor de 8,85 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Tarapoto (95,3% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el Aeropuerto de Chachapoyas, de acuerdo con la información estadística declarada por ADP, durante dicho periodo se embarcaron 48,6 mil pasajeros, siendo el principal destino la ciudad de Lima (con 29,9 mil pasajeros), seguido de la ciudad de Tarapoto (con 17,7 mil pasajeros). Cabe indicar que, en el caso del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza, los pasajeros que conectan desde dicho terminal con la ciudad de Tarapoto pueden gozar de los beneficios del programa de Vuelos Subsidiados del MTC, el cual ofrece un paquete que comprende la región San Martín y Amazonas, con vuelos que despegan desde Tarapoto hacia San Lorenzo, Galilea, Ciro Alegría y Rodríguez de Mendoza<sup>61</sup>.

<sup>61</sup> De acuerdo con la información publicada en: <https://www.elperuano.pe/noticia/212347-mas-de-37-mil-personas-de-la-amazonia-se-beneficiaron-con-vuelos-subsidiados-desde-2022> (último acceso: 15 de noviembre de 2023).

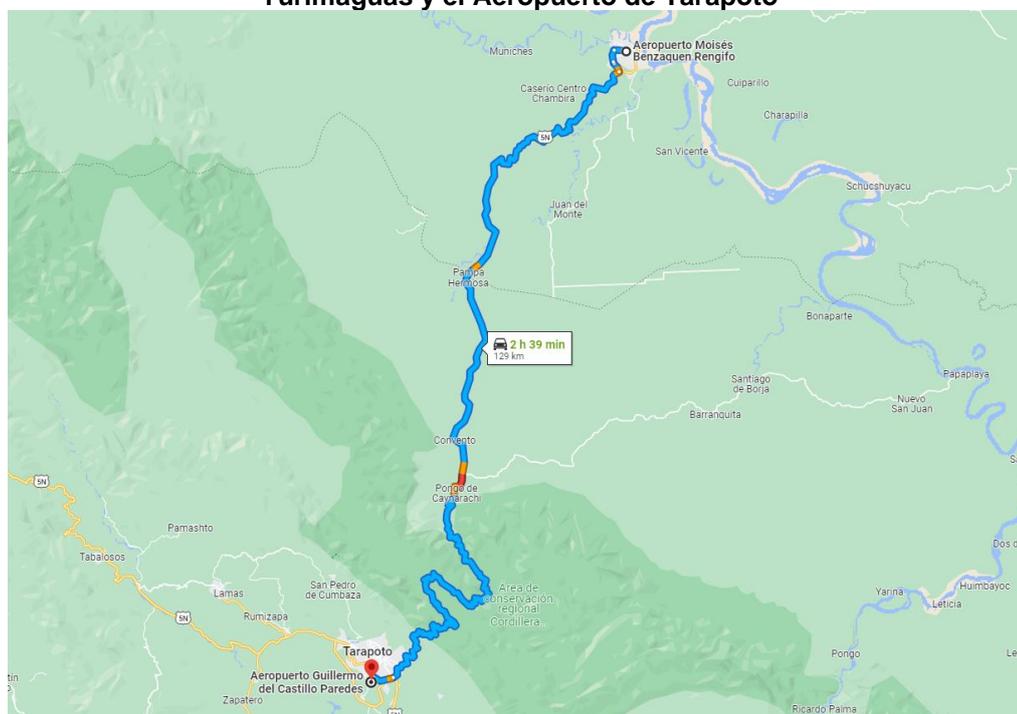
155. Así, por lo señalado, considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (3) horas aproximadamente y que, durante el periodo de análisis, se observó que el 95,3% del total de pasajeros de salida del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza tuvieron como destino la ciudad de Tarapoto, siendo que dichos pasajeros pueden gozar de los beneficios del programa de Vuelos Subsidiados del MTC que tienen como origen y/o destino dicha ciudad, el Aeropuerto de Chachapoyas no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido al sobrecosto que tendrían afrontar los pasajeros (trasladarse hacia Chachapoyas y no gozar del programa de Vuelos Subsidiados). Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto Rodríguez de Mendoza.

- Aeropuerto de Yurimaguas

156. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Yurimaguas, región Loreto. Al respecto, como se puede observar en la Ilustración 1, en dicha región se encuentran también el Aeropuerto de Iquitos, el cual se encuentra administrado por ADP, y los Aeródromos de Pampa Hermosa, Gueppí, El Estrecho y Caballococha, administrados por CORPAC. No obstante, dado que todos estos terminales aéreos se encuentran situados en zonas remotas de la selva cuyo acceso alternativo solo es por vía fluvial, no serán considerados como fuentes alternativas del servicio TUUA.

157. Entre tanto, fuera de la región Loreto, el aeropuerto más cercano es el Aeropuerto de Tarapoto, en la región San Martín, el cual está bajo administración de ADP, y que se encuentra aproximadamente a 130 km de distancia en carretera con un tiempo de viaje en auto de más de dos (2) horas y media, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

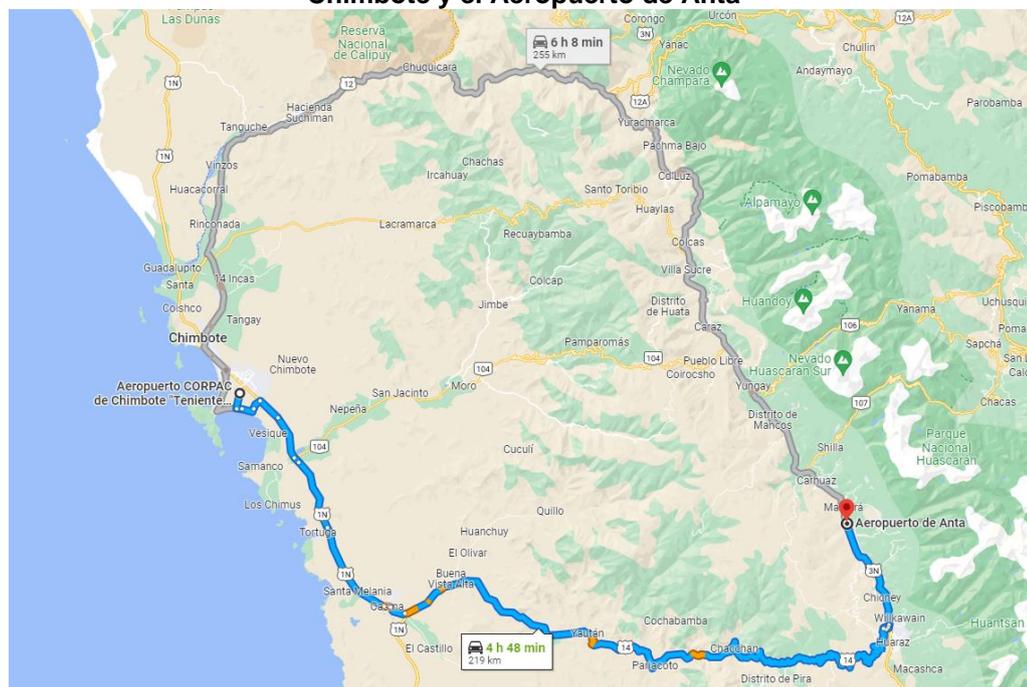
**Ilustración 14: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Yurimaguas y el Aeropuerto de Tarapoto**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

158. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Yurimaguas alrededor de 65,1 mil pasajeros, teniendo como destinos principalmente las distintas localidades ubicadas en la región Loreto (93,7% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el caso del Aeropuerto de Tarapoto, de acuerdo con la información estadística de ADP, durante el periodo 2017 – 2022 se registró un total de 2,26 millones de pasajeros de salida, siendo el principal destino la ciudad de Lima (93% del total de pasajeros de salida), seguido del Aeropuerto de Iquitos (4,2% de los pasajeros de salida).
159. Así, considerando que los principales destinos de los pasajeros que se movilizan a través del Aeropuerto de Yurimaguas no corresponden a los observados para el caso del Aeropuerto de Tarapoto, se infiere que este último no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento, más aun teniendo en cuenta que, por su localización geográfica, los pasajeros que decidan considerarlo como sustituto del servicio TUUA deberán movilizarse en dirección opuesta al de sus localidades de destino (ubicadas al norte de la ciudad de Yurimaguas), incrementando con ello su tiempo de viaje. Por tanto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Yurimaguas.
- Aeropuerto Teniente FAP Jaime Andrés de Montreuil Morales (Chimbote)
160. Este aeropuerto se ubica en la ciudad de Chimbote, región Ancash, donde se tiene como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Anta, el cual se encuentra administrado por ADP. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 220 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi cinco (5) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración 15: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Chimbote y el Aeropuerto de Anta**



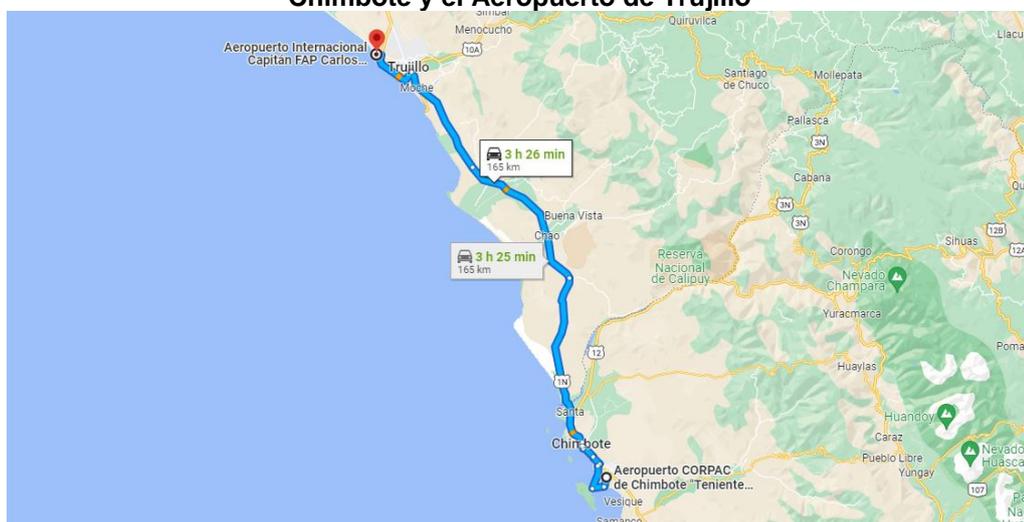
Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

161. Sobre el particular, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Chimbote alrededor de 3,89 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (73,5% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el caso del Aeropuerto de Anta, de acuerdo con la información estadística de ADP, durante similar periodo se registró un total de 8,15 mil pasajeros de salida, cuyo principal destino también fue la ciudad de Lima (86,0% del total de pasajeros de salida). Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros, a la fecha del presente informe, el monto de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Chimbote asciende

a USD 4,55 (incluido IGV), en tanto que en el Aeropuerto de Anta la TUUA nacional asciende a USD 5,46 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 0,91 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro aeropuerto.

162. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Chimbote, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,68 y USD 0,45 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de cinco (5) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Anta no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 9 (incluido IGV) en bus<sup>62</sup>.
163. Por otro lado, fuera de la región Ancash, el aeropuerto más cercano es el Aeropuerto de Trujillo, en la región La Libertad, el cual está bajo administración de ADP y se encuentra aproximadamente a 165 km de distancia en carretera con un tiempo de viaje en auto de tres (3) horas y media, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

**Ilustración 16: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Chimbote y el Aeropuerto de Trujillo**



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

164. Sobre el particular, de acuerdo con la información estadística declarada por ADP, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Trujillo alrededor de 35,6 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (37,6% del total de pasajeros de salida). Asimismo, respecto a la TUUA nacional cobrada a los pasajeros en el Aeropuerto de Trujillo, a la fecha del presente informe, esta asciende a USD 6,76 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 2,21 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre el Aeropuerto de Chimbote y el Aeropuerto de Trujillo.
165. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Chimbote, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 1,98 y USD 1,75 (incluido IGV), y considerando que el tiempo

62

El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal RedBus para la ruta Chimbote-Huaraz. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajes-de-bus/chimbote-a-huaraz> (último acceso: 16 de noviembre de 2023). No obstante, una vez en Huaraz, el pasajero deberá trasladarse hacia la ciudad de Anta mediante otros medios de transporte, tales como transporte público (costo de USD 1, aproximadamente) o taxi (costo de USD 8, aproximadamente). Los precios indicados son referenciales, con base en la información publicada en la siguiente página: <https://hospedajecushta.wixsite.com/misito/transporte> (último acceso: 16 de noviembre de 2023).

de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de tres (3) horas y media aproximadamente, el Aeropuerto de Trujillo no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 13 (incluido IGV) en bus<sup>63</sup>.

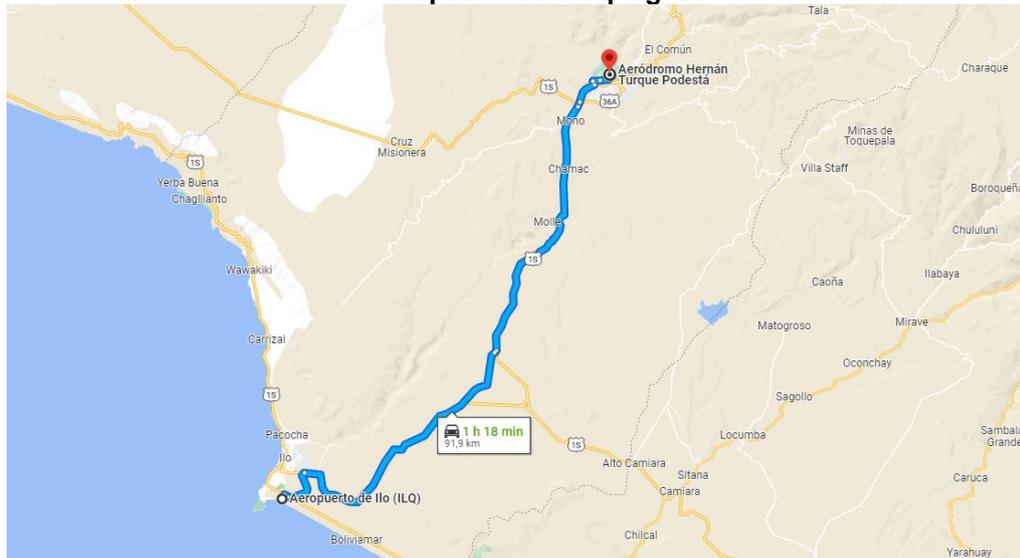
166. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, el mercado geográfico se limita al Aeropuerto de Chimbote.
  - Aeropuertos de Ilo y Hernán Turque Podestá (Moquegua)
167. Como se puede observar en la Ilustración 1, estos terminales aéreos administrados por CORPAC se ubican en la región Moquegua, por lo que cada uno podría constituir una opción para los usuarios de la zona de influencia en la región Moquegua. Adicionalmente, fuera de dicha región, el Aeropuerto de Tacna, en la región Tacna, administrado por AAP, también representaría una fuente alternativa del servicio TUUA.
168. Sobre el particular, en el caso de los terminales aéreos administrados por CORPAC, de acuerdo con la información estadística declarada por dicha entidad, durante el periodo 2017 – 2022 el Aeropuerto de Ilo movilizó alrededor de 136,5 mil pasajeros, mientras que el Aeropuerto de Moquegua presentó un tráfico inferior, atendiendo solamente a 1,3 mil pasajeros. Cabe indicar que, en términos de vuelos comerciales, durante el periodo analizado, la ruta Lima-Ilo-Lima registró alrededor de 1,6 mil vuelos, operados principalmente por las empresas LATAM y Viva Air, cuya flota se encontró compuesta de aeronaves modelo A319 y A320 (que cuentan con un PMD de entre 70 y 77 TM), mientras que en el caso de la ruta Lima-Moquegua-Lima se registraron cerca de 140 vuelos, operados principalmente por la empresa ATSA, cuya flota se encontró compuesta de aeronaves pequeñas tipo B1900D y FK27 (que cuentan con un PMD de entre 7 y 20 TM).
169. Cabe mencionar que la mayor afluencia de vuelos comerciales en la ruta Lima-Ilo-Lima se debe a los atractivos turísticos con que cuenta la ciudad de Ilo, tales como las playas Puerto Inglés, Boca del Río, y el complejo turístico de Pozo de Lizas, así como las playas enfocadas al turismo de aventura como Las Enfermeras, Pocoma, Hierba Buena, Wawa-Kiki, Jaboncillo y Platanal<sup>64</sup>.
170. Por otro lado, en términos de proximidad, la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 90 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de una (1) hora y cuarto, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

---

<sup>63</sup> El precio es referencial, con base en la información publicada por el portal RedBus. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajes-de-bus/chimbote-a-trujillo> (último acceso: 16 de noviembre de 2023).

<sup>64</sup> Información obtenida de <https://www.gob.pe/institucion/muniilo/informes-publicaciones/2765200-turismo-en-ilo> (último acceso: 10 de enero de 2024).

**Ilustración 17: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Ilo y el Aeropuerto de Moquegua**

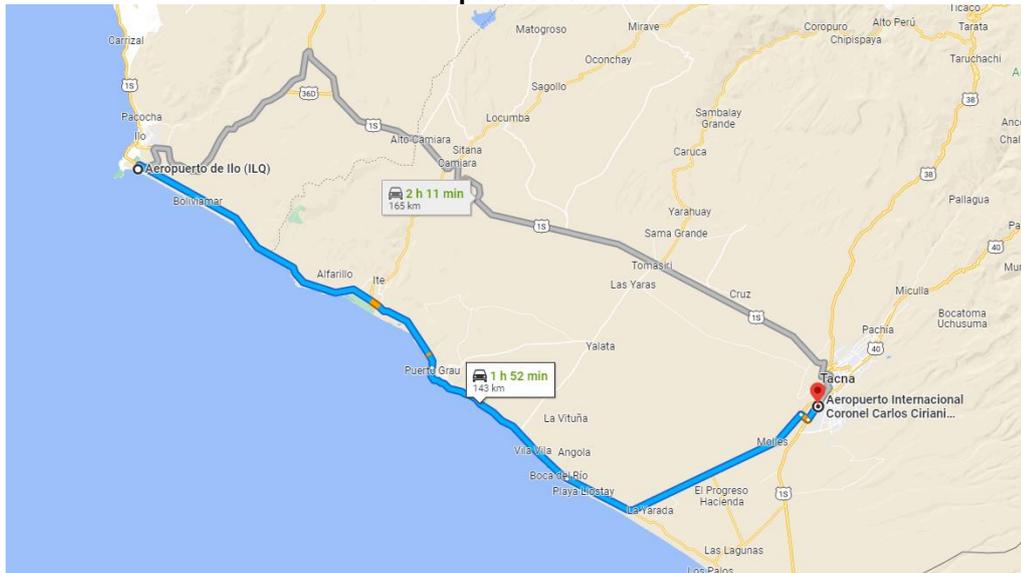


Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

171. Además, considerando que, a la fecha del presente informe, la TUUA nacional cobrada tanto el Aeropuerto de Ilo como el Aeropuerto de Moquegua asciende a USD 4,55 (incluido IGV), ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en uno de los dos aeropuertos, pero manteniendo fijo la TUUA nacional del otro, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,23 y USD 0,46 (incluido IGV).
172. Por ello, si se toma en cuenta que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de una (1) hora y cuarto aproximadamente, implicando con ello que el pasajero asuma un costo de transporte para demandar el servicio de alrededor de USD 19 (incluido IGV) en taxi<sup>65</sup>, sumado al hecho de que, durante el periodo analizado, se observa una brecha considerable en el número de vuelos comerciales entre ambos aeropuertos y que el tráfico de pasajeros movilizados en el Aeropuerto de Moquegua es muy inferior al observado en el Aeropuerto de Ilo, se concluye que el Aeropuerto de Moquegua no representa una fuente alternativa viable de aprovisionamiento para el Aeropuerto de Ilo, y viceversa.
173. Por su parte, en el caso del Aeropuerto de Tacna vista como una fuente alternativa del servicio TUUA para el Aeropuerto de Ilo, debemos indicar que la distancia entre ambos terminales aéreas es de aproximadamente 150 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi dos (2) horas, tal como se puede observar en la siguiente ilustración.

<sup>65</sup> El precio es referencial, asumiendo que el costo del pasaje en la ruta Moquegua-Ilo es el mismo que en la ruta Ilo-Moquegua, con base en la información publicada por el portal Rome2Rio. Disponible en: <https://www.rome2rio.com/es/s/Moquegua/Ilo> (último acceso: 17 de noviembre de 2023).

### Ilustración 18: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Ilo y el Aeropuerto de Tacna

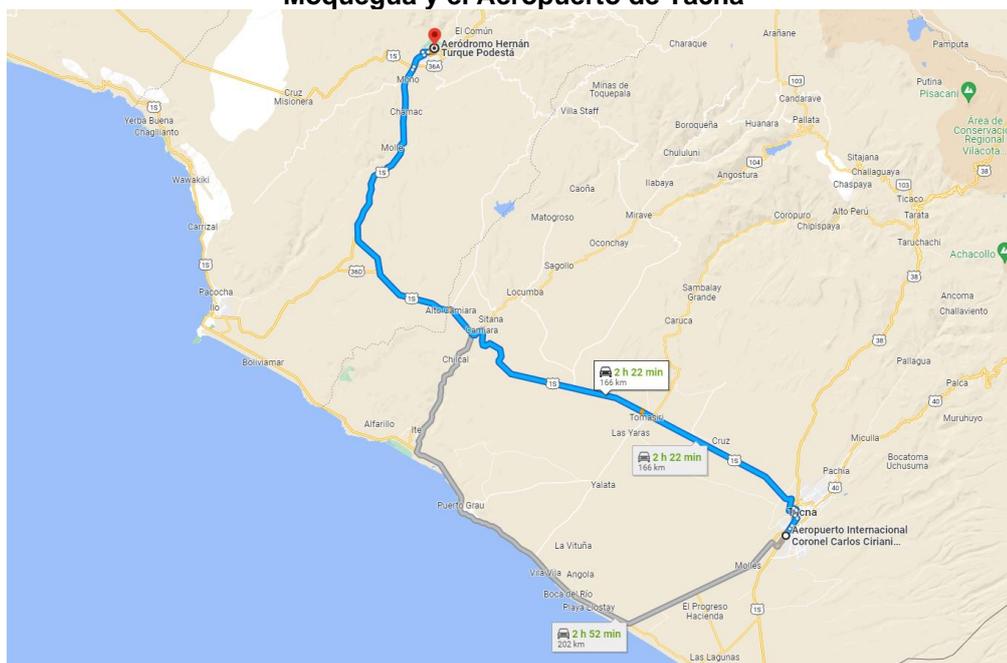


Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

174. Sobre el particular, de acuerdo con la información estadística declarada por AAP, durante el periodo 2017 – 2022 se embarcaron en el Aeropuerto de Tacna alrededor de 1,10 millones de pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (96,8% del total de pasajeros de salida). Asimismo, respecto a la TUUA nacional cobrada a los pasajeros en el Aeropuerto de Tacna, a la fecha del presente informe, esta asciende a USD 5,61 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 1,05 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre el Aeropuerto de Ilo y el Aeropuerto de Tacna.
175. Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Ilo, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,82 y USD 0,59 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de dos (2) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Tacna no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 27 (incluido IGV) en bus<sup>66</sup>.
176. Por otro lado, en el caso del Aeropuerto de Tacna vista como una fuente alternativa del servicio TUUA para el Aeropuerto de Moquegua, debemos indicar que la distancia entre ambos terminales aéreos es de 160 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi dos (2) horas y media, tal como se puede observar en la siguiente ilustración, siendo dicha distancia y tiempo de viaje superior al existente entre el Aeropuerto de Moquegua y el Aeropuerto de Ilo.

<sup>66</sup> El precio es referencial, asumiendo que el costo del pasaje en la ruta Tacna-Ilo es el mismo que en la ruta Ilo-Tacna, con base en la información publicada por el portal RedBus. Disponible en: <https://www.redbus.pe/pasajes-de-bus/tacna-a-ilo> (último acceso: 17 de noviembre de 2023).

### Ilustración 19: Distancia y tiempo de viaje en carretera entre el Aeropuerto de Moquegua y el Aeropuerto de Tacna



Fuente: Servicio de Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

177. Así, dado que el Aeropuerto de Ilo no representa una fuente alternativa viable de aprovisionamiento para el Aeropuerto de Moquegua por lo señalado anteriormente, a pesar de la mayor cercanía entre ambos terminales, se concluye que el Aeropuerto de Tacna tampoco podría ser considerado como sustituto del servicio TUUA por parte de los pasajeros que se encuentren en el Aeropuerto de Moquegua.
178. Por tanto, en virtud de lo expuesto, cada mercado geográfico se limita a cada uno de los aeropuertos de Ilo y de Moquegua.

#### IV.2.2.2. Paquete de servicios a la nave (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, y Puentes de embarque, según corresponda)

179. Con relación al análisis del paquete de servicios a la nave, resulta importante mencionar que las líneas aéreas necesitan brindar sus servicios en aeropuertos y mercados donde puedan generar niveles sostenibles de tráfico e ingresos, por lo que tienen fuertes incentivos a optimizar sus rutas en términos de mayor rendimiento (IATA, 2013)<sup>67</sup>. Así, por ejemplo, para que una aerolínea sustituya al Aeropuerto de Cusco, debe ser comercialmente viable hacerlo. Por tanto, teniendo en cuenta esta premisa, se procederá con el análisis para el paquete de servicios a la nave.
- Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete (Cusco)
180. En el presente caso, al ser un aeropuerto internacional, se disponen tanto del terminal aéreo como de las instalaciones adecuadas para que las aerolíneas puedan efectuar operaciones regulares de larga distancia. Al respecto, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el principal usuario de dicho aeropuerto fue la aerolínea LATAM, concentrando el 48,6% del total de operaciones, seguido de las aerolíneas Peruvian Airlines y Avianca, con el 8,4% y 7,8%,

<sup>67</sup> International Air Transport Association – IATA (2013). *IATA Economics Briefing N° 11: Airport Competition*. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airport-competition/> (último acceso: 9 de noviembre de 2023).

respectivamente<sup>68</sup>. Cabe indicar que, durante el periodo analizado, la principal ruta nacional fue Lima-Cusco-Lima (77,2% de las operaciones totales del aeropuerto) mientras que la principal ruta internacional fue La Paz-Cusco-La Paz (1,9% de las operaciones totales del aeropuerto).

181. Si bien por su localización geográfica, el Aeródromo de Patria, también administrado por CORPAC, al encontrarse ubicado en la Región Cusco podría representar una fuente alternativa del servicio para las aerolíneas, resulta importante mencionar que este aeródromo es de tipo local y solo está autorizado para recibir aeronaves pequeñas de hasta 5 700 kg<sup>69</sup>.
182. En contraste con lo anterior, durante el periodo 2017 – 2022, a través del Aeropuerto de Cusco se movilizó 8,98 miles de TM de carga, siendo que, el 89,6% de dicha carga fue movilizada por la aerolínea LATAM en aeronaves modelo A319 y A320, que cuentan con un PMD de entre 70 y 78 TM, las cuales arribaron/despegaron a su vez con pasajeros en vuelos regulares. Así, las operaciones desplegadas, dada la envergadura de dichas aeronaves que transportan pasajeros y carga, solo pueden ser llevadas a cabo a través de una infraestructura como la del Aeropuerto de Cusco.
183. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Cusco se limita al mismo aeropuerto.
  - Aeródromo María Reiche Neuman (Nasca)
184. Con relación a este terminal, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el 97,0% de operaciones realizadas fueron del tipo comercial. En particular, la empresa Aeronasca fue el principal usuario, concentrando alrededor del 21,1% de las operaciones aéreas registradas en el aeródromo durante dicho periodo, siendo su principal ruta Nasca-Nasca, pues, tal y como ha sido señalado, las operaciones turísticas llevadas a cabo en el aeródromo tienen como finalidad sobrevolar las Líneas de Nasca. Asimismo, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, el 76,9% de las operaciones fueron efectuadas mediante avionetas modelo C206 y C207, las cuales cuentan con un PMD menor a 5 TM.
185. Si bien por su localización geográfica, el Aeropuerto de Pisco al encontrarse ubicada en la Región Ica podría representar una fuente alternativa del servicio para las aerolíneas, debemos señalar que, de acuerdo con la información estadística declarada por ADP, durante el periodo 2017 – 2022 el 7,7% de operaciones fueron de tipo comercial, mientras que el 92,3% de las operaciones son de tipo de instrucción y militar, siendo los principales usuarios la Fuerza Aérea del Perú (24,3% de las operaciones totales) y la Escuela Peruana de Aviación Civil (21,6% de las operaciones totales). Así, a diferencia del aeródromo de Nasca, el Aeropuerto de Pisco no se caracteriza por congregarse un elevado volumen de operaciones turísticas de sobrevuelo de las Líneas de Nasca
186. En ese sentido, considerando que los usuarios de dichos terminales tienen focalizadas sus rutas (operaciones turísticas en Nasca y vuelos de instrucción y militares en Pisco), estos no se considerarían como sustitutos uno del otro por la mayoría de los usuarios, por lo que el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeródromo de Nasca se limita al mismo aeródromo.

---

<sup>68</sup> Cabe indicar que, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, las aerolíneas Peruvian Airlines y Avianca no han presentado operaciones en dicho terminal durante los años 2021 y 2022. No obstante, durante dichos años, otras aerolíneas presentaron movimientos de aeronaves, tales como SKY Airlines (15,6%), Servicios Aéreos de los Andes (12,4%) y Viva Air (10,1%).

<sup>69</sup> De acuerdo con la información publicada por CORPAC en el AIP Perú (29 DEC 22). Disponible en: [https://portal2.corpac.gob.pe/aplicaciones/AIP/InfoAIP/AERODROMOS/NAC/AD\\_Nacionales\\_2B/Patria%20-%20Pias.pdf](https://portal2.corpac.gob.pe/aplicaciones/AIP/InfoAIP/AERODROMOS/NAC/AD_Nacionales_2B/Patria%20-%20Pias.pdf) (último acceso: 20 de noviembre de 2023).

- Aeropuerto de Jaén

187. Con relación a este terminal, en términos de proximidad, se tendrían como fuentes alternativas del servicio para las aerolíneas a los aeropuertos de Chachapoyas, Cajamarca y Piura, todos ellos administrados por ADP. Al respecto, en la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos aeropuertos, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC y ADP para el periodo 2017 – 2022.

**Tabla 4: Principales indicadores respecto del movimiento de aeronaves en los aeropuertos de Jaén, Chachapoyas, Cajamarca y Piura, periodo 2017 – 2022**

Aeropuerto	Jaén	Chachapoyas	Cajamarca	Piura
<b>Operaciones totales (miles)</b>	8,20	5,88	19,03	49,97
<b>Part.% de Operaciones Comerciales</b>	88,3%	97,7%	97,9%	78,9%
<b>Principales usuarios</b>	LATAM (76,6%) Viva Air (8,4%)	Servicios Aéreos Tarapoto (64,8%) Aero Transporte (26%)	LATAM (57,4%) Star Up (15,1%)	LATAM (45,9%) FAP (17,2%) SKY Airlines (9,5%)
<b>Principales destinos</b>	Lima (87,6%)	Tarapoto (65,3%) Lima (29,6%)	Lima (93,7%)	Lima (79,9%)

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

188. Al respecto, como se puede observar, en el caso del aeropuerto de Jaén, alrededor del 88% de sus operaciones totales fueron del tipo comercial, teniendo como principal destino a la ciudad de Lima (87,6% de las operaciones de salida) y siendo la empresa LATAM el principal usuario del aeropuerto, seguido muy de lejos por la empresa Viva Air. Cabe indicar que, durante el periodo de análisis, los vuelos comerciales se realizaron principalmente mediante aeronaves modelo Airbus 319 o 320 (cuyo PMD oscila entre las 70 y 80 TM).
189. Entre tanto, en el caso del aeropuerto de Chachapoyas, un volumen importante de sus operaciones totales fue del tipo comercial, teniendo como principales destinos a las ciudades de Tarapoto (65,3% de las operaciones de salida) y Lima (29,6% de las operaciones de salida). Así, podemos resaltar que este aeropuerto no constituiría un sustituto para los principales usuarios del Aeropuerto de Jaén, dado que se tiene un mercado cautivo en la ciudad de Chachapoyas, más aún, teniendo en cuenta que en dicho aeropuerto realizan sus operaciones principalmente las empresas Servicios Aéreos Tarapoto y Aero Transporte, operando aeronaves cuyo PMD oscila entre 5 y 30 TM.
190. Por otro lado, con relación a los aeropuertos de Cajamarca y Piura, se puede observar que, durante el periodo de análisis, un volumen importante de sus operaciones totales fue del tipo comercial, teniendo en ambos casos como principal usuario a la aerolínea LATAM, además de presentar como principal destino a la ciudad de Lima (93,7% de las operaciones de salida en Cajamarca y 79,9% de las operaciones de salida en Piura). Cabe indicar que los vuelos comerciales en ambos terminales se realizaron principalmente mediante aeronaves modelo Airbus 319 o 320 y Boeing 737 (cuyo PMD oscila entre los 50 y 80 TM).
191. Al respecto, en la siguiente tabla se presentan las tarifas vigentes al 2023 del servicio de aterrizaje y despegue prestado en cada terminal aéreo, clasificadas de acuerdo con los rangos de PMD de las aeronaves.

**Tabla 5: Tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional en los Aeropuertos de Jaén, Cajamarca, Piura y Chachapoyas, 2023 (USD, incluye IGV)**

PMD	Unidad	Aterrizaje y Despegue (nacional, diurno)			
		Jaén	Chachapoyas	Cajamarca	Piura
Hasta 10 TM	Por operación	3,13	3,79	11,36	14,57
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,05	1,27	1,82	3,15
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,10	1,33	1,89	3,93
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,14	1,38	1,97	4,10
Más de 105 TM	Por TM	1,17	1,42	2,03	4,21

Fuente: Tarifarios 2023 de CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

192. Sobre el particular, teniendo en cuenta que las aeronaves que efectuaron operaciones en los aeropuertos de Jaén, Cajamarca y Piura se caracterizan, en su mayoría, por tener un PMD ubicado en el rango de “Más de 70 TM hasta 105 TM”, si se produjera un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa de los servicios a la nave brindados en el Aeropuerto de Jaén, dichas tarifas aún se mantendrían por debajo de los niveles cobrados en los aeropuertos de Cajamarca y Piura<sup>70</sup>.
193. Así, para el caso del Aeropuerto de Jaén, las aerolíneas no dispondrían de otra alternativa comercialmente factible que les permita operar en dicha ciudad, más aún, teniendo en cuenta de que la aerolínea LATAM cuenta con rutas focalizadas para cada uno de los otros aeropuertos en cuestión. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Jaén se limita al mismo aeropuerto.
- Aeropuertos Francisco Carlé (Jauja) y Mayor Nancy Flores Páucar (Mazamari)
194. Tanto el Aeropuerto de Jauja como el Aeropuerto de Mazamari se encuentran ubicados en la región Junín. Sobre el particular, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el 98,2% de las operaciones realizadas en el Aeropuerto de Mazamari fueron del tipo militar y de instrucción, mientras que en el caso del Aeropuerto de Jauja la mayor participación se observa en las operaciones del tipo comercial, concentrando alrededor del 76,0% de las operaciones totales.
195. Asimismo, durante el periodo analizado, los principales usuarios del Aeropuerto de Jauja fueron las líneas aéreas LATAM (44,8% de las operaciones totales) y Peruvian Airlines (19,7% de las operaciones totales)<sup>71</sup>, a diferencia del Aeropuerto de Mazamari en donde los principales usuarios fueron la Fuerza Aérea del Perú (42,0% de las operaciones totales) y el Ejército Peruano (29,4% de las operaciones totales). En la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos aeropuertos, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC para el periodo 2017 – 2022.

<sup>70</sup> En particular, ante un incremento de 5% en las tarifas del Aeropuerto de Jaén para dicho rango de PMD, la diferencia de tarifas sería de USD 0,77 respecto al Aeropuerto de Cajamarca y de USD 2,90 respecto al Aeropuerto de Piura; en tanto que si el incremento fuera de 10%, la diferencia de tarifas sería de USD 0,71 respecto al Aeropuerto de Cajamarca y de USD 2,84 respecto al Aeropuerto de Piura. Así, se observa que ante dichos incrementos pequeños la tarifa cobrada en el Aeropuerto de Jaén continuaría siendo inferior respecto a las tarifas del Aeropuerto de Cajamarca y Piura.

<sup>71</sup> Cabe indicar que, entre los años 2020 y 2022, Peruvian Airlines no ha registrado operaciones en dicho terminal, con lo cual la participación de LATAM en el Aeropuerto de Jauja ascendería a 71% para dicho periodo, seguida de las operaciones del Ejército Peruano (13,3%), la Fuerza Aérea del Perú (12,2%) y la empresa ATSA (1,4%).

**Tabla 6: Principales indicadores respecto del movimiento de aeronaves en los aeropuertos de Jauja y Mazamari, 2017 – 2022**

<b>Aeropuerto</b>	<b>Jauja</b>	<b>Mazamari</b>
<b>Operaciones totales (miles)</b>	14,86	27,16
<b>Part.% de Operaciones Comerciales</b>	76,0%	1,8%
<b>Principales usuarios</b>	LATAM (44,8%) Peruvian Airlines (19,7%)	FAP (42,0%) EP (29,4%)
<b>Principales destinos</b>	Lima (79,4%)	Lima (15,8%) Junín (10,2%)

*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

196. De este modo, se advierte que las líneas aéreas no tienen incentivos a operar vuelos de tipo comercial hacia el Aeropuerto de Mazamari debido a que no se dispone de la infraestructura que permita realizar operaciones regulares. Más aún, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el Aeródromo de Mazamari fue utilizado principalmente por aviones de pequeño y mediano fuselaje (como avionetas en vuelos no regulares), helicópteros, aviones militares, en tanto que los vuelos comerciales fueron esporádicos.
197. En ese sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave se limita a cada uno de los aeropuertos de Jauja y de Mazamari.
- Aeropuerto de Andahuaylas
198. Con relación a este terminal, debemos indicar que es el único aeropuerto en la región Apurímac, tal como se presentó en la Ilustración 1. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 el 86,6% de las operaciones realizadas en el aeropuerto fueron de tipo comercial, teniendo como principales usuarios a las empresas LC Perú (64,6% de las operaciones totales) y ATSA (14,9% de las operaciones totales). Asimismo, el principal destino de las operaciones totales del aeropuerto fue la ciudad de Lima (91,7% de las operaciones).
199. De este modo, como se puede observar, los usuarios del Aeropuerto de Andahuaylas no cuentan con otras alternativas de aprovisionamiento, presentándose de este modo un mercado cautivo. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Andahuaylas es el mismo aeropuerto.
- Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (Atalaya)
200. Con relación a este terminal, los usuarios de los servicios a la nave tendrían como alternativas de aprovisionamiento a los aeródromos de Puerto Esperanza y Breu, administrados por CORPAC, además del Aeropuerto de Pucallpa, el cual está administrado por ADP.
201. Al respecto, tal y como se mencionó en el análisis del paquete de servicios al pasajero, los aeródromos de Puerto Esperanza y Breu son de alcance local y no cuentan con la infraestructura para la atención de pasajeros (y por ende la atención de operaciones comerciales), además de que, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022 no se han registrado movimientos de aeronaves en dichos aeródromos.
202. En contraste, de acuerdo con la información estadística de CORPAC y ADP, durante el periodo de análisis, el Aeródromo de Atalaya y el Aeropuerto de Pucallpa registraron operaciones comerciales, las cuales representaron el 94,8% y 73,2% de sus operaciones totales, respectivamente; mientras que, en el caso del resto de operaciones (militares y de instrucción), el Aeródromo de Atalaya y el Aeropuerto de Pucallpa concentraron el 5,2% y

26,8% de las operaciones totales, respectivamente. Al respecto, en ambos terminales se observa que los principales usuarios fueron las empresas Air Majoro y Servicios Aéreos Tarapoto. En particular, en el caso del Aeródromo de Atalaya, la empresa Air Majoro concentró el 43,4% de las operaciones totales y Servicios Aéreos Tarapoto concentró el 22,8% de las operaciones totales; mientras que, en el caso del Aeropuerto de Pucallpa, la empresa Air Majoro concentró el 15,2% de las operaciones totales y la Servicios Aéreos Tarapoto concentró el 8,7% de las operaciones totales.

203. Cabe indicar que, durante el periodo de análisis, el principal destino de los vuelos que parten del Aeródromo de Atalaya fue el Aeropuerto de Pucallpa (79,5% de las operaciones de salida), destacándose que la mayor parte de las aeronaves que operaron en dicha ruta se caracterizan por tener un PMD de hasta 10 TM. Entre tanto, en el caso del Aeropuerto de Pucallpa, el principal destino de los vuelos que partieron de dicho terminal fue la ciudad de Lima (29,2% de las operaciones de salida), destacándose que la mayor parte de las aeronaves que operaron en dicha ruta se caracterizan por tener un PMD que oscila entre los 70 y 80 TM.
204. Asimismo, en cuanto a las tarifas vigentes al 2023 del servicio de aterrizaje y despegue prestado en cada terminal aéreo, como se puede observar en la siguiente tabla, estas presentan diferencias, siendo las tarifas cobradas en el Aeródromo de Atalaya bastante inferiores a las cobradas en el Aeropuerto de Pucallpa. Así, si se produjera un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa de los servicios a la nave brindados en el Aeródromo de Atalaya, dichas tarifas aún se mantendrían por debajo de los niveles cobrados en el Aeropuerto de Pucallpa.

**Tabla 7: Tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional en el Aeródromo de Atalaya y el Aeropuerto de Pucallpa, 2023 (USD, incluye IGV)**

PMD	Unidad	Aterrizaje y Despegue (nacional, diurno)	
		Atalaya	Pucallpa
Hasta 10 TM	Por operación	3,13	15,14
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,05	3,28
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,10	4,09
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,14	4,26
Más de 105 TM	Por TM	1,17	4,37

Fuente: Tarifarios 2023 de CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

205. Por lo tanto, en virtud de lo anterior, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeródromo de Atalaya se limita al mismo aeródromo.
- Aeropuertos Alférez FAP David Figueroa Fernandini (Huánuco) y de Tingo María
206. Como se puede observar en la Ilustración 1, por su localización geográfica los usuarios del Aeropuerto de Huánuco tendrían como alternativa de aprovisionamiento al Aeropuerto de Tingo María, y viceversa. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022, las operaciones comerciales en Huánuco y Tingo María representaron el 96,5% y 65,6% de sus operaciones totales, respectivamente. Entre tanto, respecto a los usuarios de los servicios a la nave, en el caso del Aeropuerto de Huánuco destacan las empresas Star Perú (41,5% de las operaciones totales) y ATSA (32,4% de las operaciones totales), mientras que en el caso del Aeropuerto de Tingo María destacan la empresa ATSA (33,3% de las operaciones totales) y la Policía Nacional del Perú (25,7% de las operaciones totales).
207. Asimismo, en cuanto al destino de las aeronaves que parten de dichos aeropuertos, en ambos casos se observa que el principal destino es la ciudad de Lima, representando el 98,5% de las operaciones de salida en el Aeropuerto de Huánuco y el 55,3% de las operaciones de salida en el Aeropuerto de Tingo María. Cabe señalar, además, que el 75,0% de las aeronaves que se movilizaron en el Aeropuerto de Huánuco se caracterizan

por tener un PMD que oscila entre los 10 y 35 TM, mientras que, en el caso del Aeropuerto de Tingo María, el 56,8% de las aeronaves se caracterizan por tener un PMD de hasta 10 TM.

208. Por otro lado, debemos recordar que, según el análisis de mercado geográfico de los servicios al pasajero, tanto el Aeropuerto de Huánuco como el de Tingo María representan mercados independientes. Así, considerando además que en ambos terminales se cobran las mismas tarifas por los servicios a la nave, si se produjera un incremento pequeño pero significativo y no transitorio en las tarifas de uno de los aeropuertos, los usuarios de este tendrían que haber considerado como fuente alternativa de aprovisionamiento de aterrizaje y despegue al otro aeropuerto, más aún, teniendo en cuenta de que ambos terminales comparten como destino principal a la ciudad de Lima. No obstante, es importante tener presente que la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente, pues ello depende a su vez de los que demandan sus servicios de transporte (dueños de carga y pasajeros)<sup>72</sup>.
209. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Huánuco se limita al mismo aeropuerto, y del mismo modo los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Tingo María se limitan a este aeropuerto.
- Aeropuertos de Juanjuí y Juan Simons Vela (Rioja) y los aeródromos de Tocache y Saposoa
210. En el caso de las operaciones realizadas en los aeropuertos de Juanjuí y Rioja y los aeródromos de Saposoa y Tocache, en la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos terminales, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC para el periodo 2017 – 2022.

**Tabla 8: Principales indicadores respecto del movimiento de aeronaves en los aeropuertos de Juanjuí y Rioja y los aeródromos de Saposoa y Tocache, 2017 - 2022**

Aeropuerto/Aeródromo	Juanjuí	Rioja	Tocache	Saposoa
<b>Operaciones totales</b>	464	963	545	84
<b>Part.% de Operaciones Comerciales</b>	15,1%	56,5%	93,4%	11,9%
<b>Principales usuarios</b>	Century Flight Academy (39,7%) FAP (34,9%)	PNP (22,5%) Servicios Aéreos Tarapoto (22,4%)	FAP (77,8%)	Century Flight Academy (73,8%)
<b>Principales destinos</b>	Tarapoto (54,5%) Palmas del Espino (5,2%)	Lima (30,6%) Tarapoto (23,5%)	Tarapoto (67,6%) Tingo María (17,3%)	Tarapoto (66,7%)

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

211. Al respecto, como se puede observar, el principal usuario del Aeródromo de Tocache fue la FAP con vuelos de acción cívica, concentrando el 77,8% de las operaciones totales; asimismo, el principal destino de las operaciones registradas en dicho aeródromo fue la ciudad de Tarapoto (67,6% de las operaciones de salida). Por otro lado, respecto a los terminales de Saposoa y Juanjuí, durante el periodo de análisis ambos tuvieron como principal usuario a la escuela Century Flight Academy (73,8% de las operaciones totales de Saposoa y 39,7% de las operaciones totales de Juanjuí), mientras que, en el caso del Aeropuerto de Rioja, los principales usuarios fueron la PNP (22,5% de las operaciones totales) y la empresa Servicios Aéreos Tarapoto (22,4% de las operaciones totales).
212. Cabe indicar que, como se señaló en el análisis del paquete de servicios al pasajero, el Aeropuerto de Tarapoto, administrado por ADP, también se encuentra en dicha región y representa una fuente alternativa de los servicios a la nave brindados en los terminales

<sup>72</sup>

V. Bilotkach & A. Polk (2013). "Market Power of Airports: A Case Study for Amsterdam Airport Schiphol". Competition and Regulation in Network Industries, Intersentia, vol. 14(4), pages 320-338.

antes mencionados. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de ADP, el periodo 2017 – 2022 el Aeropuerto de Tarapoto registró 62,9 mil operaciones aéreas, de las cuales el 87,7% correspondieron a vuelos de tipo comercial. Por otro lado, durante el referido periodo de análisis, los principales usuarios del aeropuerto fueron las empresas LATAM (24,3% de las operaciones totales), Servicios Aéreos Tarapoto (22,4% de las operaciones totales) y Star Up (13,4%). Asimismo, entre los principales destinos de los vuelos que parten de este aeropuerto se tiene a la ciudad de Lima (54,6% de las operaciones de salida) e Iquitos (7,1% de las operaciones de salida).

213. Así, considerando que tanto en el Aeródromo de Saposoa como en el Aeropuerto de Juanjuí se registra una mayor proporción de operaciones militares y de instrucción (88,1% y 84,9% de sus operaciones totales, respectivamente), y considerando además que en los terminales de Saposoa, Tocache, Rioja y Juanjuí se cobran las mismas tarifas por los servicios a la nave, para los usuarios no sería comercialmente factible trasladar sus operaciones al Aeropuerto de Tarapoto debido a que cobra tarifas mucho más altas, tal como se observa en la siguiente tabla, incluso si se produjera un incremento pequeño pero significativo y no transitorio en las tarifas de estos terminales.

**Tabla 9: Tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional en los terminales de Saposoa, Tocache, Rioja, Juanjuí y Tarapoto, 2023 (en USD, incluye IGV)**

PMD	Unidad	Aterrizaje y Despegue (nacional, diurno)	
		Saposoa, Tocache, Rioja y Juanjuí	Tarapoto
Hasta 10 TM	Por operación	3,13	15,14
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,05	3,28
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,10	4,09
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,14	4,26
Más de 105 TM	Por TM	1,17	4,37

Fuente: Tarifarios 2023 de CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

214. Por tanto, en virtud de lo expuesto, cada mercado geográfico de los servicios a la nave se limita a cada uno de los aeródromos de Saposoa y Tocache y a cada uno de los aeropuertos de Rioja y Juanjuí.

- Aeropuerto Rodríguez de Mendoza

215. Como se puede observar en la Ilustración 1, por su localización geográfica los usuarios del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza tendrían como alternativa de aprovisionamiento al Aeropuerto de Chachapoyas, administrado por ADP. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC y ADP, durante el periodo 2017 – 2022 el 99,2% y 97,7% de las operaciones registradas en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza y el Aeropuerto de Chachapoyas, respectivamente, fueron del tipo comercial, siendo el principal usuario en ambos terminales la empresa Servicios Aéreos Tarapoto, concentrando el 94,3% y 64,8% de las operaciones totales de cada aeropuerto, respectivamente. Cabe indicar además que, respecto al principal destino de los vuelos que parten de dichos aeropuertos, durante el periodo de análisis se observa que en ambos casos la mayor parte de las operaciones de salida se dirigen a la ciudad de Tarapoto, con una participación del 95,5% y 65,3% de las operaciones de salida del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza y el Aeropuerto de Chachapoyas, respectivamente.
216. Asimismo, en cuanto a las tarifas vigentes al 2023 del servicio de aterrizaje y despegue prestado en cada terminal aéreo, como se puede observar en la siguiente tabla, estas presentan diferencias, siendo las tarifas cobradas en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza inferiores a las cobradas en el Aeropuerto de Chachapoyas. Así, si se produjera un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa de los servicios a la nave brindados en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza, dichas tarifas aún

se mantendrían por debajo de los niveles cobrados en el Aeropuerto de Chachapoyas.

**Tabla 10: Tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional en los aeropuertos Rodríguez de Mendoza y Chachapoyas, 2023 (USD, incluye IGV)**

PMD	Unidad	Aterrizaje y Despegue (nacional, diurno)	
		Rodríguez de Mendoza	Chachapoyas
Hasta 10 TM	Por operación	3,13	3,79
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,05	1,27
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,10	1,33
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,14	1,38
Más de 105 TM	Por TM	1,17	1,42

Fuente: Tarifarios 2023 de CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

217. Por lo tanto, en virtud de lo anterior, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza se limita al mismo aeropuerto.

- Aeropuerto de Yurimaguas

218. Como se señaló en el análisis del paquete de servicios al pasajero, este aeropuerto se ubica en la región Loreto, dentro del cual se encuentran también el Aeropuerto de Iquitos, el cual se encuentra administrado por ADP, y los Aeródromos de Pampa Hermosa, Gueppí, El Estrecho y Cabalococha, administrados por CORPAC. No obstante, dado que todos estos terminales aéreos se encuentran situados en zonas remotas de la selva cuyo acceso alternativo solo es por vía fluvial, no serán considerados como fuentes alternativas del servicio prestado en el Aeropuerto de Yurimaguas.

219. No obstante, fuera de la región Loreto, el Aeropuerto de Tarapoto, administrado por ADP, podría configurarse como una alternativa viable debido a su proximidad geográfica con el Aeropuerto de Yurimaguas. Al respecto, en la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos terminales, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC y ADP para el periodo 2017 – 2022.

**Tabla 11: Principales indicadores respecto del movimiento de aeronaves en los aeropuertos de Yurimaguas y Tarapoto, 2017 – 2022**

Aeropuerto	Yurimaguas	Tarapoto
<b>Operaciones totales (miles)</b>	32,35	62,86
<b>Part.% de Operaciones Comerciales</b>	96,3%	87,7%
<b>Principales usuarios</b>	Servicios Aéreos Ruíz (40,3%) Servicios Aéreos Tarapoto (32,2%)	LATAM (24,3%) Servicios Aéreos Tarapoto (22,4%)
<b>Principales destinos</b>	San Lorenzo (53,6%) Bellavista (24,2%)	Lima (54,6%) Iquitos (7,1%)

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

220. Como se puede observar, durante el periodo de análisis las principales operaciones realizadas en ambos aeropuertos fueron de tipo comercial (96,3% en Yurimaguas y 87,7% en Tarapoto). No obstante, en cuanto a los destinos de los vuelos que partieron de ambos aeropuertos, se observa que en el caso de Yurimaguas la mayoría de los vuelos se dirigieron a los aeropuertos de San Lorenzo y Bellavista, ambos ubicados en la Región Loreto, mientras que, en el caso de Tarapoto, las operaciones de salida tuvieron como principal destino la ciudad de Lima.

221. Adicionalmente, en cuanto a las tarifas vigentes al 2023 del servicio de aterrizaje y despegue prestado en cada terminal aéreo, como se puede observar en la siguiente tabla, estas presentan diferencias, siendo las tarifas cobradas en el Aeropuerto de Yurimaguas bastante inferiores a las cobradas en el Aeropuerto de Tarapoto. Así, si se produjera un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa de los servicios a la nave brindados en el Aeropuerto de Yurimaguas, dichas tarifas aún se mantendrían por debajo de los niveles cobrados en el Aeropuerto de Tarapoto.

**Tabla 12: Tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional en los aeropuertos de Yurimaguas y Tarapoto, 2023 (USD, incluye IGV)**

PMD	Unidad	Aterrizaje y Despegue (nacional, diurno)	
		Yurimaguas	Tarapoto
Hasta 10 TM	Por operación	3,13	15,14
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,05	3,28
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,10	4,09
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,14	4,26
Más de 105 TM	Por TM	1,17	4,37

Fuente: Tarifarios 2023 de CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

222. Así, es posible afirmar que el paquete de servicios a la nave no cuenta con sustitutos cercanos, pues para los usuarios del Aeropuerto de Yurimaguas aumentarían sus costos en caso decidieran realizar operaciones en Tarapoto, dejando de lado una demanda importante y una ruta que no ha sido cubierta por otras aerolíneas.
223. Por tanto, en virtud de lo expuesto, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Yurimaguas se limita al mismo aeropuerto.
- Aeropuerto Teniente FAP Jaime Andrés de Montreuil Morales (Chimbote)
224. Con relación a este terminal, y tal como se señaló en el análisis del paquete de servicios a los pasajeros, por su proximidad geográfica el Aeropuerto de Trujillo, administrado por ADP, podría constituir una fuente alternativa para los usuarios de los servicios a la nave prestados en el Aeropuerto de Chimbote.
225. En esa línea, en la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos terminales, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC y ADP para el periodo 2017 – 2022.

**Tabla 13: Principales indicadores respecto del movimiento de aeronaves en los aeropuertos de Chimbote y Trujillo, 2017 – 2022**

Aeropuerto	Chimbote	Trujillo
<b>Operaciones totales (miles)</b>	4,60	71,18
<b>Part.% de Operaciones Comerciales</b>	14,5%	62,4%
<b>Principales usuarios</b>	INP (37,4%) Escuela Juan Bielovucic (17,6%)	LATAM (23,0%) AEROPROP (14,6%)
<b>Principales destinos</b>	Chimbote (43,4%) Trujillo (26,0%)	Lima (37,6%) Trujillo (20,8%)

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

226. Como se puede observar, durante el periodo de análisis el volumen de operaciones de tipo comercial fue inferior en el Aeropuerto de Chimbote en comparación a lo registrado en el Aeropuerto de Trujillo, lo cual puede evidenciarse al observar el tipo de usuario de los servicios a la nave brindados en ambos aeropuertos, ya que en el Aeropuerto de Chimbote predominan las operaciones de tipo militar y de instrucción. Del mismo modo,

respecto a los destinos de los vuelos que partieron de ambos terminales, se puede observar el efecto de los vuelos de instrucción, ya que estos por lo general regresan al mismo aeropuerto del que partieron.

227. Adicionalmente, en cuanto a las tarifas vigentes al 2023 del servicio de aterrizaje y despegue prestado en cada terminal aéreo, como se puede observar en la siguiente tabla, estas presentan diferencias, siendo las tarifas cobradas en el Aeropuerto de Chimbote bastante inferiores a las cobradas en el Aeropuerto de Trujillo. Así, si se produjera un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio en la tarifa de los servicios a la nave brindados en el Aeropuerto de Chimbote, dichas tarifas aún se mantendrían por debajo de los niveles cobrados en el Aeropuerto de Trujillo.

**Tabla 14: Tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional en los aeropuertos de Chimbote y Trujillo, 2023 (en USD, incluye IGV)**

PMD	Unidad	Aterrizaje y Despegue (nacional, diurno)	
		Chimbote	Trujillo
Hasta 10 TM	Por operación	3,13	15,14
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1,05	3,28
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1,10	4,09
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1,14	4,26
Más de 105 TM	Por TM	1,17	4,37

Fuente: Tarifarios 2023 de CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

228. En consecuencia, por lo expuesto, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Chimbote se limita a dicho aeropuerto.

- Aeropuerto de Ilo y Hernán Turque Podestá (Moquegua)

229. Como se puede observar en la Ilustración 1, por su localización dentro de la Región Moquegua, los usuarios del Aeropuerto de Ilo tendrían como alternativa de aprovisionamiento al Aeropuerto de Moquegua, y viceversa. Asimismo, y tal como se señaló en el análisis del paquete de servicios a los pasajeros, por su proximidad geográfica el Aeropuerto de Tacna, administrado por AAP, podría significar una fuente alternativa para los usuarios de los servicios a la nave prestados en ambos aeropuertos. En esa línea, en la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos terminales, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC y AAP para el periodo 2017 – 2022.

**Tabla 15: Principales indicadores respecto del movimiento de aeronaves en los aeropuertos de Ilo, Moquegua y Tacna, 2017 – 2022**

Aeropuerto	Ilo	Moquegua	Tacna
<b>Operaciones totales (miles)</b>	9,24	1,87	19,93
<b>Part.% de Operaciones Comerciales</b>	22,2%	11,8%	88,6%
<b>Principales usuarios</b>	EP (74,7%) LATAM (7,8%)	EP (83,7%) ATSA (8,5%)	LATAM (64,9%) Peruvian Airlines (14,6%)
<b>Principales destinos</b>	Ilo (67,5%) Lima (18,4%)	Moquegua (75,2%) Lima (9,5%)	Lima (82,3%) Tacna (5,3%)

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

230. Al respecto, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, durante el periodo 2017 – 2022, las operaciones comerciales en Ilo y Moquegua representaron el 22,2% y 11,8% de sus operaciones totales, respectivamente. Entre tanto, respecto a los usuarios de los servicios a la nave, en ambos aeropuertos se destaca al Ejército Peruano como el principal usuario, concentrando el 74,7% de las operaciones totales del Aeropuerto de Ilo y el 83,7% de las operaciones totales del Aeropuerto de Moquegua. Por otro lado, en

cuanto al destino de los vuelos que parten del Aeropuerto de Ilo, durante el periodo de análisis se tiene que el 67,5% de las operaciones de salida retornaron nuevamente al mismo terminal, mientras que el 18,4% tuvieron como destino la ciudad de Lima; de igual forma, en el caso del Aeropuerto de Moquegua se observa que el 75,2% de las operaciones de salida retornaron nuevamente al mismo terminal, mientras que el 9,5% se dirigieron a la ciudad de Lima.

231. Por su parte, de acuerdo con la información estadística de AAP, durante el periodo 2017 - 2022 el Aeropuerto de Tacna registró 19,93 mil operaciones aéreas, de las cuales el 88,6% correspondieron a vuelos de tipo comercial. Asimismo, durante el referido periodo de análisis, los principales usuarios del aeropuerto fueron las empresas LATAM (64,9% de las operaciones totales) y Peruvian Airlines (14,6%)<sup>73</sup>; en tanto que, entre los principales destinos de los vuelos que parten de este aeropuerto, se tiene a la ciudad de Lima (82,3% de las operaciones de salida) y el mismo Aeropuerto de Tacna (5,3% de las operaciones de salida).
232. Cabe indicar que, según el análisis de mercado geográfico de los servicios al pasajero, tanto el Aeropuerto de Ilo como el de Moquegua representan mercados independientes. Además, considerando que en ambos terminales se cobran las mismas tarifas por los servicios a la nave, si se produjera un incremento pequeño pero significativo y no transitorio en las tarifas de uno de los aeropuertos, los usuarios de este tendrían que haber considerado como fuente alternativa de aprovisionamiento de aterrizaje y despegue al otro aeropuerto. Sin embargo, como se observa, en ambos aeropuertos predominan las operaciones de tipo militar y de instrucción, las cuales por lo general regresan al mismo aeropuerto del que partieron.
233. Asimismo, al compararse con el Aeropuerto de Tacna, se puede apreciar una diferencia muy marcada respecto a las operaciones de tipo comercial, no solo en el volumen de operaciones registradas sino también en el destino de los vuelos salen del terminal. De ese modo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta de que la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente, pues ello depende a su vez de los que demandan sus servicios de transporte (dueños de carga y pasajeros), los usuarios de los servicios a la nave prestados en el Aeropuerto de Tacna no considerarían a los aeropuertos de Ilo y Moquegua como fuentes alternativas de aprovisionamiento.
234. En tal sentido, el mercado geográfico de los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Ilo se limita al mismo aeropuerto, y del mismo modo los servicios a la nave provistos en el Aeropuerto de Moquegua se limitan a este aeropuerto.

#### **IV.2.3. Análisis de las condiciones de competencia de los servicios aeroportuarios**

235. De acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. Así, luego de haber definido los mercados relevantes, es necesario determinar si existen condiciones de competencia en estos o si, por el contrario, cada aeropuerto o aeródromo posee una posición dominante en los mismos. Sobre el particular, es importante señalar que la legislación peruana define este concepto en el artículo 7 del Decreto Legislativo 1034, de la siguiente manera:

*“Artículo 7.- De la posición de dominio en el mercado.-*

---

<sup>73</sup> Cabe indicar que, entre los años 2020 y 2022, Peruvian Airlines no ha registrado operaciones en dicho terminal, con lo cual la participación de LATAM en el Aeropuerto de Tacna ascendería a 79,5% para dicho periodo, seguida de las operaciones del Ejército Peruano (3,1%) y Viva Air (2,3%).

7.1. Se entiende que un agente económico goza de posición de dominio en un mercado relevante cuando tiene la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar en forma sustancial las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que sus competidores, proveedores o clientes puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad, debido a factores tales como:

- (a) Una participación significativa en el mercado relevante.
- (b) Las características de la oferta y la demanda de los bienes o servicios.
- (c) El desarrollo tecnológico o servicios involucrados.
- (d) El acceso de competidores a fuentes de financiamiento y suministro así como a redes de distribución.
- (e) La existencia de barreras a la entrada de tipo legal, económica o estratégica.
- (f) La existencia de proveedores, clientes o competidores y el poder de negociación de éstos.

7.2. La sola tenencia de posición de dominio no constituye una conducta ilícita.”

236. Considerando lo anterior, a continuación se analizan las condiciones de competencia en cada uno de los mercados relevantes identificados previamente.

**i. Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete (Cusco)**

➤ Servicios al pasajero

237. Considerando que el principal destino de los vuelos domésticos que parten del Aeropuerto de Cusco es la ciudad de Lima y que el tiempo de viaje por carretera de dicha ruta es de 20 horas, los pasajeros serían poco sensibles a considerar este modo de transporte como un sustituto cercano del transporte aéreo. Asimismo, en el caso del Aeropuerto de Andahuaylas, si bien en términos de proximidad representaría una alternativa del servicio prestado en el Aeropuerto de Cusco, el mayor costo y tiempo de transporte que tendría que asumir el pasajero ocasionaría que este no represente una alternativa viable para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

238. Considerando que el principal usuario del Aeropuerto de Cusco fue la aerolínea LATAM, la cual operó mayormente aeronaves Airbus A319 y A320, y teniendo en cuenta de que la infraestructura del Aeropuerto de Cusco es la única en la Región Cusco que puede permitir las operaciones de aeronaves de tal envergadura, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**ii. Aeródromo María Reiche Neuman (Nasca)**

➤ Servicios a la nave

239. Si bien por su proximidad geográfica, el Aeropuerto de Pisco podría representar una fuente alternativa del servicio para las aerolíneas, se debe tener en cuenta de que este terminal no se caracteriza por congregarse un elevado volumen de operaciones turísticas de sobrevuelo de las Líneas de Nasca, lo cual si es observado en el Aeródromo de Nasca. Así, considerando que los usuarios de dichos terminales tienen focalizadas sus rutas (operaciones turísticas en Nasca, y vuelos de instrucción y militares en Pisco), estos no se tomarían como sustitutos uno del otro por la mayoría de los usuarios, razón por la cual el Aeropuerto de Pisco no representa una alternativa viable para los usuarios.

240. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**iii. Aeropuerto de Jaén**

➤ Servicios al pasajero

241. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como potenciales fuentes alternativas del servicio a los aeropuertos de Cajamarca y Chachapoyas. No obstante, considerando que, para poder acceder a los servicios prestados en dichos terminales, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje en auto, ambos aeropuertos no representan alternativas viables para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

242. Considerando que por proximidad este aeropuerto tendría como fuentes alternativas del servicio a los aeropuertos de Chachapoyas, Cajamarca y Piura, del análisis efectuado se observa que las aerolíneas no dispondrían de otra alternativa comercialmente factible que les permita operar en la ciudad de Jaén, y más aún teniendo en cuenta de que la aerolínea LATAM, principal usuario del servicio, cuenta con rutas focalizadas para cada uno de los aeropuertos en cuestión. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**iv. Aeropuerto Francisco Carlé (Jauja)**

➤ Servicios al pasajero

243. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuente alternativa del servicio al Aeropuerto de Mazamari. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable.

244. Adicionalmente, resulta pertinente recordar que, el Texto Único Ordenado de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobado mediante Decreto Legislativo N° 1034 (en adelante, LRCA)<sup>74</sup>, utiliza el término “agente económico” para referirse a empresas de un mismo grupo económico.

245. En línea con ello, como está indicado en la Resolución N° 0138–2020/SDC-INDECOPI<sup>75</sup>, de fecha 30 de octubre de 2020, emitida por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (en adelante, SDC) del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, el Indecopi), la LRCA “reconoce que las empresas de un mismo grupo económico constituyen un agente económico”, “lo cual implica que las empresas que (...) conforman (el grupo económico) se conduzcan en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme”.

246. Cabe señalar que la conducción de manera unitaria en el mercado y bajo una dirección uniforme es lograda mediante acciones de control de parte de un “agente controlante” quien tiene la “capacidad de influir permanentemente sobre la actividad y las decisiones de la empresa controlada, con relación a su estrategia competitiva y, de esta manera, asegurar una actuación común en los aspectos operativos y financieros de las empresas controladas”<sup>76</sup>.

247. Bajo ese contexto, en el marco de un análisis de condiciones de competencia, si dos o

---

<sup>74</sup> El TUO de la LRCA fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 030-2019-PCM, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de febrero de 2019.

<sup>75</sup> Mediante la citada resolución, la SDC del Indecopi confirmó la Resolución 049-2018/CLC-INDECOPI del 3 de septiembre de 2018, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi.

<sup>76</sup> Ver Resolución N° 0138–2020/SDC-INDECOPI. Cabe adicionar que, según la cita resolución, el concepto de control ha sido desarrollado por la SDC en diversos pronunciamientos a lo largo del tiempo, los cuales se encuentran contenidos en: la Resolución N° 794-2011/SC1-INDECOPI del 5 de abril de 2011, la Resolución N° 1351-2011/SC1-INDECOPI del 27 de julio de 2011 y la Resolución N° 171-2019/SDC-INDECOPI del 12 de septiembre de 2019.

más proveedores, independientemente de su condición jurídica (pública o privada) y otras características, comparten una misma unidad de decisión o control, como indica la mencionada resolución del Indecopi, “corresponde considerarlos como un grupo económico (justamente) por compartir la misma unidad de decisión” o de control. En consecuencia, para el presente caso, en la medida que los aeropuertos de Jauja y Mazamari (“empresas controladas”) comparten una misma unidad de decisión (es decir, CORPAC como “agente controlante”), corresponde considerar a ambos como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme.

248. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

249. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

#### **v. Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar (Mazamari)**

➤ Servicios al pasajero

250. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuente alternativa del servicio al Aeropuerto de Jauja. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable para los usuarios.

251. Asimismo, en línea con lo manifestado en el análisis del Aeropuerto de Jauja, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Mazamari compita con el Aeropuerto de Jauja, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores, al considerarse a ambos terminales como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme.

252. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

253. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

#### **vi. Aeropuerto de Andahuaylas**

➤ Servicios al pasajero

254. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuente alternativa del servicio al Aeropuerto de Ayacucho. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

255. Considerando que este aeropuerto es el único en la región Apurímac, en el análisis efectuado se observó que la mayor parte de las operaciones realizadas en el aeropuerto fueron de tipo comercial, teniendo como principal destino de las operaciones totales a la ciudad de Lima. Así, los usuarios del Aeropuerto de Andahuaylas no cuentan con otras alternativas de aprovisionamiento en la región. En tal sentido, se concluye que no existen

condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**vii. Aeródromo Teniente General FAP José Gerardo Pérez Pinedo (Atalaya)**

➤ Servicios al pasajero

256. Por su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio a los Aeródromos de Breu y de Puerto Esperanza, y el Aeropuerto de Pucallpa. No obstante, considerando que en el caso de los Aeródromos de Breu y de Puerto Esperanza, estos son de alcance local, y no cuentan con la infraestructura para la atención de pasajeros (terminal), y que en el caso del Aeropuerto de Pucallpa, para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, dichos terminales no representan alternativas viables para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

257. Del análisis efectuado se observa que las aerolíneas no dispondrían de otra alternativa comercialmente factible que les permita operar en el aeropuerto, considerando, por un lado, que tienen una demanda cautiva en la ciudad de Atalaya, y, por otro lado, teniendo en cuenta de que los aeródromos de Puerto Esperanza y Breu son de alcance local y no cuentan con la infraestructura para la atención de pasajeros (y por ende la atención de operaciones comerciales), además de que, a nivel de costos, el Aeródromo de Atalaya presenta tarifas bastante inferiores a las cobradas en el Aeropuerto de Pucallpa. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**viii. Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini (Huánuco)**

➤ Servicios al pasajero

258. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuente alternativa del servicio al Aeropuerto de Tingo María. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable para los usuarios.

259. Asimismo, tal como se explicó en el literal iv) de esta sección, en la medida que el Aeropuerto de Huánuco y el Aeropuerto de Tingo María comparten una misma unidad de decisión, corresponde considerar a ambos como una unidad que se conduce en el mercado bajo una dirección uniforme. En consecuencia, para el presente caso, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Huánuco y el Aeropuerto de Tingo María compitan entre sí, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores.

260. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

261. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**ix. Aeropuerto de Tingo María**

➤ Servicios al pasajero

262. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuente alternativa del servicio al Aeropuerto de Huánuco. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable para los usuarios.
263. Asimismo, en línea con lo manifestado en el análisis del Aeropuerto de Huánuco, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Tingo María compita con el Aeropuerto de Huánuco, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores, al considerarse a ambos terminales como una unidad que se conduce en el mercado bajo una dirección uniforme.
264. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

265. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**x. Aeropuerto de Juanjuí**

➤ Servicios al pasajero

266. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio a los aeródromos de Tocache y Saposoa, y los aeropuertos de Rioja y Tarapoto. No obstante, tal como se explicó en el literal iv) de esta sección, considerando que, en la medida que los aeródromos de Tocache y Saposoa y los aeropuertos de Juanjuí y Rioja comparten una misma unidad de decisión, corresponde considerar a estos terminales como una unidad que se conduce en el mercado bajo una dirección uniforme. En consecuencia, para el presente caso, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Juanjuí compita con los aeródromos de Tocache y Saposoa y el Aeropuerto de Rioja, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores.
267. Por otro lado, considerando que en el caso del Aeropuerto de Tarapoto, para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, dicho terminal no representa una alternativa viable para los usuarios.
268. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

269. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

## **xi. Aeropuerto Juan Simons Vela (Rioja)**

### ➤ Servicios al pasajero

270. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio a los aeródromos de Tocache y Saposoa, y los aeropuertos de Juanjuí y Tarapoto. No obstante, tal como se explicó en el literal iv) de esta sección, considerando que, en la medida que los aeródromos de Tocache y Saposoa y los aeropuertos de Juanjuí y Rioja comparten una misma unidad de decisión, corresponde considerar a estos terminales como una unidad que se conduce en el mercado bajo una dirección uniforme. En consecuencia, para el presente caso, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Rioja compita con los aeródromos de Tocache y Saposoa y el Aeropuerto de Juanjuí, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores.
271. Por otro lado, considerando que en el caso del Aeropuerto de Tarapoto, para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, dicho terminal no representa una alternativa viable para los usuarios.
272. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

### ➤ Servicios a la nave

273. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

## **xii. Aeródromo de Tocache**

### ➤ Servicios al pasajero

274. Debido a su proximidad geográfica, este aeródromo tiene como fuente alternativa del servicio al Aeropuerto de Juanjuí. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable para los usuarios.
275. Asimismo, tal como se explicó en el literal iv) de esta sección, en la medida que el Aeródromo de Tocache y el Aeropuerto de Juanjuí comparten una misma unidad de decisión, corresponde considerar a ambos como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme. En consecuencia, para el presente caso, no resulta razonable esperar que el Aeródromo de Tocache y el Aeropuerto de Juanjuí compitan entre sí, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores.
276. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

### ➤ Servicios a la nave

277. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

### **xiii. Aeródromo de Saposoa**

#### ➤ Servicios al pasajero

278. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio al Aeródromo de Tocache, y los aeropuertos de Juanjuí, Rioja y Tarapoto. No obstante, como se analizó anteriormente, durante el periodo de estudio no se registraron pasajeros embarcados en dicho terminal, toda vez que, de acuerdo con la información estadística de CORPAC, los principales tipos de vuelo reportados en dicho aeródromo fueron de instrucción y militar. Así, este terminal no se configuraría como una alternativa viable para los pasajeros del resto de terminales aéreas de la región, más aún si no se registran destinos comerciales durante el periodo de estudio.
279. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante

#### ➤ Servicios a la nave

280. Considerando lo expuesto en el acápite anterior, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

### **xiv. Aeropuerto Rodríguez de Mendoza**

#### ➤ Servicios al pasajero

281. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio al Aeropuerto de Chachapoyas y los Aeródromos de Galilea y Ciro Alegría. No obstante, considerando que actualmente no existen vías asfaltadas que permitan la movilización de los pasajeros hacia los Aeródromos de Galilea y de Ciro Alegría en el supuesto de que estos los consideren como sustitutos del servicio, y que, en el caso del Aeropuerto de Chachapoyas, para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, dichos terminales no representan alternativas viables para los usuarios.
282. Cabe indicar que, en el análisis efectuado anteriormente, se observó que casi la totalidad de los pasajeros que salieron del Aeropuerto Rodríguez de Mendoza tuvieron como destino la ciudad de Tarapoto, siendo que dichos pasajeros pueden gozar de los beneficios del programa de Vuelos Subsidiados del MTC que tienen como origen y/o destino dicha ciudad; así, el Aeropuerto de Chachapoyas no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido al sobre costo que tendrían afrontar los pasajeros (trasladarse hacia Chachapoyas y no gozar del programa de Vuelos Subsidiados).
283. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

#### ➤ Servicios a la nave

284. Considerando que, en términos de proximidad, este aeropuerto tendría como fuente alternativa del servicio para las aerolíneas al Aeropuerto de Chachapoyas, del análisis efectuado se observa que las aerolíneas no dispondrían de otra alternativa comercialmente factible que les permita operar en el aeropuerto, considerando, por un lado, que tienen una demanda cautiva en la ciudad de Mendoza, debido a los beneficios del programa de Vuelos Subsidiados del MTC que tienen como origen y/o destino la ciudad de Tarapoto, además de que, a nivel de costos, el Aeropuerto Rodríguez de Mendoza presenta tarifas inferiores a las cobradas en el Aeropuerto de Chachapoyas.
285. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**xv. Aeropuerto de Yurimaguas**

➤ Servicios al pasajero

286. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio al Aeropuerto de Iquitos y los Aeródromos de Pampa Hermosa, Gueppí, El Estrecho y Cabalococha, debido a que se encuentran ubicadas en la región Loreto. No obstante, dado que todos estos terminales aéreos se encuentran situados en zonas remotas de la selva cuyo acceso alternativo solo es por vía fluvial, no representan alternativas viables para los usuarios.
287. Por otro lado, fuera de la región Loreto, el Aeropuerto de Tarapoto también representaría una fuente alternativa del servicio brindado en el Aeropuerto de Yurimaguas. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dicho aeropuerto, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, este aeropuerto no representa una alternativa viable para los usuarios.
288. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

289. Considerando que, en términos de proximidad, este aeropuerto tendría como fuente alternativa del servicio para las aerolíneas al Aeropuerto de Tarapoto, luego del análisis efectuado se observa que, en cuanto a los destinos de los vuelos que partieron de ambos aeropuertos, en el caso de Yurimaguas la mayoría de los vuelos se dirigieron a los aeropuertos de San Lorenzo y Bellavista, ambos ubicados en la Región Loreto; mientras que, en el caso de Tarapoto, las operaciones de salida tuvieron como principal destino la ciudad de Lima.
290. Además, a nivel de costos, las tarifas de aterrizaje y despegue son menores que las del Aeropuerto de Tarapoto, por lo que es posible afirmar que el paquete de servicios a la nave no cuenta con sustitutos cercanos, pues para los usuarios del Aeropuerto de Yurimaguas aumentarían sus costos en caso decidieran realizar operaciones en Tarapoto, dejando de lado una demanda importante y una ruta que no ha sido cubierta por otras aerolíneas.
291. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**xvi. Aeropuerto Teniente FAP Jaime Andrés de Montreuil Morales (Chimbote)**

➤ Servicios al pasajero

292. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio a los aeropuertos de Anta y Trujillo. No obstante, considerando que para poder acceder a los servicios prestados en dichos terminales, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, ambos aeropuertos no representan alternativas viables para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

293. Considerando que, en términos de proximidad, este aeropuerto tendría como fuente alternativa del servicio para las aerolíneas al Aeropuerto de Trujillo, del análisis efectuado se observa que el volumen de operaciones de tipo comercial fue inferior en el Aeropuerto de Chimbote en comparación a lo registrado en el Aeropuerto de Trujillo, lo cual puede evidenciarse al observar el tipo de usuario de los servicios a la nave brindados en ambos aeropuertos, ya que en el Aeropuerto de Chimbote predominan las operaciones de tipo militar y de instrucción, siendo el Aeropuerto de Trujillo el segundo destino más importante de los vuelos que parten del Aeropuerto de Chimbote.
294. Además, a nivel de costos, las tarifas de aterrizaje y despegue son muy inferiores a las del Aeropuerto de Trujillo, por lo que es posible afirmar que para los usuarios del Aeropuerto de Chimbote no sería comercialmente factible decidir realizar sus operaciones en el Aeropuerto de Trujillo.
295. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**xvii. Aeropuerto de Ilo**

➤ Servicios al pasajero

296. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio a los aeropuertos de Moquegua y Tacna. No obstante, tal como se explicó en el literal iv) de esta sección, considerando que, en la medida que los aeropuertos de Ilo y Moquegua comparten una misma unidad de decisión, corresponde considerar a estos terminales como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme. En consecuencia, para el presente caso, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Ilo compita con el Aeropuerto de Moquegua, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores.
297. Por otro lado, considerando que, en el caso del Aeropuerto de Tacna, para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, dicho terminal no representa una alternativa viable para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

298. En términos de proximidad, este aeropuerto tendría como fuentes alternativas del servicio a los aeropuertos de Ilo y Tacna. No obstante, tal como se mencionó en el acápite previo, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Ilo compita con el Aeropuerto de Moquegua, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores, al considerarse a ambos terminales como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme.
299. Por otro lado, en el caso del Aeropuerto de Tacna, del análisis realizado se puede observar que, al compararse con el Aeropuerto de Ilo, se puede apreciar una diferencia muy marcada respecto a las operaciones de tipo comercial, no solo en el volumen de operaciones registradas sino también en el destino de los vuelos salen del terminal. De ese modo, teniendo en cuenta de que la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente, los usuarios de los servicios a la nave prestados en el Aeropuerto de Tacna no considerarían a los aeropuertos de Ilo y Moquegua como fuentes alternativas de aprovisionamiento.

300. En tal sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**xviii. Aeropuerto Hernán Turque Podestá (Moquegua)**

➤ Servicios al pasajero

301. Debido a su proximidad geográfica, este aeropuerto tiene como fuentes alternativas del servicio a los aeropuertos de Ilo y Tacna. No obstante, en línea con lo manifestado en el análisis del Aeropuerto de Ilo, no resulta razonable esperar que el Aeropuerto de Moquegua compita con el Aeropuerto de Ilo, independientemente del nivel de demanda, puntos de origen y destino de los pasajeros y carga, y de la distancia existente entre sus ubicaciones geográficas, entre otros factores, al considerarse a ambos terminales como una única unidad que se conduce en el mercado de manera unitaria y bajo una dirección uniforme.

302. Por otro lado, considerando que, en el caso del Aeropuerto de Tacna, para poder acceder a los servicios prestados en dicho terminal, los pasajeros deberán asumir mayores costos de transporte y tiempo de viaje, dicho terminal no representa una alternativa viable para los usuarios. En ese sentido, se concluye que no existen condiciones de competencia en el mercado de servicios al pasajero en este mercado relevante.

➤ Servicios a la nave

303. Considerando lo expuesto para el caso de los servicios a la nave en el Aeropuerto de Ilo, no se advierten condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en este mercado relevante.

**IV.2.4. Conclusiones del análisis de las condiciones de competencia de los servicios aeroportuarios**

304. A partir del análisis efectuado en la presente sección, se han identificado múltiples mercados de servicios relevantes para cada uno de los aeródromos y aeropuertos administrados por CORPAC, es decir, se han identificado los mercados de servicios relevantes al pasajero y a la nave para cada mercado geográfico de prestación del servicio. En la siguiente tabla se muestran los mercados de servicios relevantes y mercados geográficos identificados.

**Tabla 16: Mercados de servicios relevantes y mercados geográficos relevantes**

Mercado de servicio relevante	Mercado geográfico relevante
<p><u>Servicios al pasajero:</u> Uso del terminal de pasajeros</p>	<p>Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete (Cusco) Aeropuerto de Jaén (Jaén) Aeropuerto Francisco Carlé (Jauja) Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar (Mazamari) Aeropuerto de Andahuaylas (Andahuaylas) Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (Atalaya) Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini (Huánuco) Aeropuerto de Tingo María (Tingo María) Aeropuerto de Juanjuí (Juanjuí) Aeropuerto Juan Simons Vela (Rioja) Aeródromo de Tocache (Tocache) Aeródromo de Saposoa (Saposoa) Aeropuerto Rodríguez de Mendoza (Mendoza) Aeropuerto de Yurimaguas (Yurimaguas) Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Andres de Montreuil Morales (Chimbote) Aeropuerto de Ilo (Ilo) Aeropuerto Hernán Turque Podestá (Moquegua)</p>
<p><u>Servicios a la aeronave:</u> Aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, y uso de puentes de embarque, según corresponda</p>	<p>Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete (Cusco) Aeródromo María Reiche Neuman (Nasca) Aeropuerto de Jaén (Jaén) Aeropuerto Francisco Carlé (Jauja) Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar (Mazamari) Aeropuerto de Andahuaylas (Andahuaylas) Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (Atalaya) Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini (Huánuco) Aeropuerto de Tingo María (Tingo María) Aeropuerto de Juanjuí (Juanjuí) Aeropuerto Juan Simons Vela (Rioja) Aeródromo de Tocache (Tocache) Aeródromo de Saposoa (Saposoa) Aeropuerto Rodríguez de Mendoza (Mendoza) Aeropuerto de Yurimaguas (Yurimaguas) Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Andres de Montreuil Morales (Chimbote) Aeropuerto de Ilo (Ilo) Aeropuerto Hernán Turque Podestá (Moquegua)</p>

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

305. Así, dada la información disponible, se advierte que no existen condiciones de competencia en ninguno de estos mercados, por lo que la regulación tarifaria debe mantenerse.

## V. METODOLOGÍA PARA LA REVISIÓN TARIFARIA

306. En virtud del análisis efectuado en la sección precedente, corresponde iniciar el procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios, en el marco de lo establecido en el RETA.

307. De acuerdo con el artículo 16 del RETA, se establece lo siguiente:

***“Artículo 16. Metodologías***

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

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

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

(...)

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

[El subrayado es nuestro.]

- 308. Como se observa, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; la cual se aplicará según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio.
- 309. Así, dado que se busca que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, este Organismo Regulador considera que – en esta etapa del procedimiento, con base en la mejor información disponible – la metodología más apropiada para la revisión de las tarifas es la de costo de servicio.
- 310. Esta metodología es definida en el Anexo I del RETA, I. *Metodologías para la fijación y revisión tarifaria*, de la siguiente manera:

*“La regulación por Costo de Servicio o CoS -siglas en inglés de Cost of Service- determina las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.”*
- 311. Cabe precisar que, la metodología de costo de servicio es la misma que se ha empleado en la última revisión de las tarifas de los servicios aeroportuarios, aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN y rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN.
- 312. Sin perjuicio de lo señalado, con base en la información que se recabe durante el procedimiento de revisión tarifaria, en aplicación del numeral 16.1 del artículo 16 del RETA, el Regulador podrá determinar que se utilice una metodología distinta a la de costo de servicio en caso resulte ser más apropiada para el presente caso.

## **VI. JUSTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA**

- 313. De conformidad con el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por Ley N° 27332, la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito.
- 314. El literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público atribuye al Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que pueda contener.

315. En esa línea, el artículo 16 del REGO, señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual. Adicionalmente, el artículo 17 del REGO (en concordancia con lo que establece el artículo 2 del Decreto Supremo N° 042-2005-PCM, Reglamento de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos) establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución.
316. Al respecto, cabe señalar que, desde el 23 de octubre del 2023<sup>77</sup>, este Organismo Regulador no cuenta con el quorum exigido para sesionar, conforme al artículo 6<sup>78</sup> del ROF del Ositrán.
317. Considerando dicho escenario, el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán establece que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente<sup>79</sup>. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes de sustento de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
318. En el presente caso, como se ha señalado anteriormente, la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, aprobó los nuevos niveles de tarifas máximas que debe aplicar CORPAC para los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos y aeropuertos de Cuzco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, con una vigencia que culmina el 31 de diciembre de 2024.
319. Teniendo en cuenta el periodo de vigencia de las tarifas máximas antes indicado, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica remitieron el 19 de enero de 2024 a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 0009-

---

<sup>77</sup> Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Diaz Guevara, lo que imposibilita contar con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del ROF del Ositrán, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros.

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

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

<sup>78</sup> ROF:  
*“Artículo 6.- Del Consejo Directivo  
(...)  
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.*

<sup>79</sup> ROF:  
**“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva**  
*Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:  
(...)  
10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;  
(...)”.*

2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se sustentó el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, a fin de que sea puesto en consideración del Consejo Directivo del Ositrán; sin embargo, hasta la fecha, debido a que no se cuenta con el *quorum* requerido para que se lleven las sesiones de este, no se ha aprobado el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas.

320. Adicionalmente, como se señaló anteriormente, el 30 de enero de 2024, mediante los Oficios N° 00025 y 00026-2024-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a CORPAC y al MTC, respectivamente, su opinión respecto a si el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios constituye una situación de emergencia, que requiera el pronunciamiento por parte de la Presidencia Ejecutiva, en base a lo establecido en el artículo 9 del ROF del Ositrán.
321. Mediante el Oficio N° 462-2024-MTC/19 del 08 de febrero de 2024, el MTC dio respuesta al Oficio N° 00026-2024-PD-OSITRAN, indicando que se pueda valorar la necesidad de continuar con el referido procedimiento dentro del plazo otorgado por el Ositrán.
322. Mediante el Oficio N° GG.142.2024.O/6 del 14 de febrero de 2024, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00025-2024-PD-OSITRAN, precisando que su representada cuenta con un clima laboral y una situación económico financiera estable, por consiguiente, los procedimientos de revisión tarifaria para los servicios aeroportuarios no se encuentran en situación de emergencia, por lo que no correspondería la intervención por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.
323. Con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Diaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.
324. Considerando la falta de *quorum* requerido para que se lleven las sesiones del Consejo Directivo, a la fecha, no se ha aprobado el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas. Sobre ello, es preciso tener en cuenta que, dada la reciente renuncia de otro miembro del Consejo Directivo, es probable que se requiera más tiempo para que el Consejo Directivo cuente con el *quorum* exigido para que pueda sesionar y decidir sobre el particular, sin que se tenga certeza de cuánto ello pueda demorar.
325. Siendo ello así, considerando el próximo término de la vigencia de las tarifas establecidas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, a continuación estas Gerencias justifican si la aprobación del presente Informe Conjunto y, consecuentemente, la aprobación del inicio del procedimiento de revisión de las tarifas máximas aeroportuarias de CORPAC amerita que la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.
326. Al respecto, debe señalarse que, en este punto del procedimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 29 del RETA, el presente Informe Conjunto debe ser elevado a la Gerencia General del Ositrán, a fin de que esta última lo remita al Consejo Directivo del Ositrán. El Consejo Directivo tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para aprobar la resolución que declara el inicio del procedimiento tarifario y, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 del TUO de la LPAG, tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para notificar el acto administrativo.
327. Según el artículo 30 del RETA, una vez notificada la resolución que declara el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, la Entidad Prestadora tendrá un plazo de treinta (30) días hábiles para presentar su propuesta tarifaria. Este plazo puede ser prorrogado por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.

328. Posteriormente, en virtud al artículo 31 del RETA, una vez recibida la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto. En aplicación del artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir la propuesta tarifaria y sus adjuntos al Consejo Directivo del Ositrán, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, dispondrá la publicación correspondiente.
329. En ese punto del procedimiento, en virtud del artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concederá un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor a treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la mencionada propuesta para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma.
330. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener observaciones, el Consejo Directivo emitirá la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.
331. Al respecto, considerando lo ya mencionado respecto a la vigencia de las tarifas establecida por la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, así como los plazos previstos en el RETA para el presente procedimiento – los mismos que, como se ha detallado en los párrafos previos, suman aproximadamente ciento noventa (190) días hábiles sin considerar prórrogas para las actuaciones de los órganos de este Organismo Regulador –, la emisión de la resolución que declara el inicio de oficio del procedimiento de revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios de CORPAC debió haberse producido en el mes de enero de este año.
332. Dado que, como se indicó previamente, no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo del Ositrán, en el caso de que no exista un pronunciamiento pronto por parte de este Regulador que apruebe el inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria, las etapas para la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, la subsecuente elaboración de la propuesta tarifaria del Regulador se dilatarían, la publicación de la misma para recepción de comentarios por parte de los interesados, la celebración de la audiencia pública y la aprobación de los nuevos niveles tarifarios se dilatarían indefinidamente, lo que impediría que se revisen las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios regulados que se prestan en el Aeródromo de Cusco, Nasca y aquellos los aeropuertos del Grupo V de CORPAC.
333. En virtud de lo anteriormente expuesto, y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo lo que conlleva a una situación de emergencia identificada en el inicio del procedimiento de revisión de las Tarifas, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente inicio del procedimiento de revisión tarifaria y su correspondiente publicación; en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

## VII. CONCLUSIONES

334. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, se determinaron las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, para las cuales se estableció un periodo de vigencia hasta el 31 de diciembre del 2024.
335. De acuerdo con los artículos 4 y 11 del RETA, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP únicamente en los casos en los que no existan condiciones de competencia.
336. Al respecto, del análisis efectuado en el presente Informe, se advierte que no existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios al pasajero y a la nave brindados por CORPAC en los aeródromos y aeropuertos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, por lo que la regulación tarifaria debe mantenerse.
337. En tal sentido, considerando que la vigencia de las tarifas de los servicios aeroportuarios brindados por CORPAC culminará el 31 de diciembre de 2024, corresponde iniciar de oficio el procedimiento de revisión tarifaria para los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC. Para tal efecto, con base en la información disponible en esta etapa de procedimiento, se considera apropiado utilizar la metodología de costo de servicio, a través de la cual se busca que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios.
338. Asimismo, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en este documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, como medida de emergencia, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

## VIII. RECOMENDACIÓN

339. Se recomienda a la Gerencia General elevar el presente Informe Conjunto para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.

Atentamente,

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

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

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

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

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

Visado por  
**JOSÉ ZEGARRA ROMERO**  
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos  
Jurídico-Regulatorio y Administrativos  
Gerencia de Asesoría Jurídica

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

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

Visado por  
**MARTÍN MORILLO BLAS**  
Analista de Estudios Económicos  
Gerencia de Regulación y Estudios  
Económicos

NT: 2024063463

**Se adjuntan:**

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia