



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS
DENUNCIANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.¹
DENUNCIADA : MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
TERCER ADMINISTRADO : AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO
MATERIA : LEGALIDAD
ACTIVIDAD : OTRAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTES

SUMILLA: se **CONFIRMA** la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, que declaró barrera burocrática ilegal la exigencia de contar con paraderos de taxi temporales en el tercer carril de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, materializada en el artículo 6 de la Ordenanza Municipal 043, que establece medidas de control y disposiciones que regulen la actividad comercial y servicios que se prestan dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, modificada por la Ordenanza Municipal 047.

La razón es que, a través de la medida denunciada, la Municipalidad Provincial del Callao regula aspectos en materia de tránsito y viabilidad sobre bienes (infraestructuras) sujetos a la gestión y aprovechamiento privado, pues el tercer carril de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez forma parte del área concesionada a Lima Airport Partners, excediendo así dicha entidad edil las competencias otorgadas por la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades contraviniendo, en consecuencia, el Principio de Legalidad contenido en el numeral 1.1. del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General

Lima, 25 de marzo de 2021

I. ANTECEDENTES

1. El 28 de diciembre de 2018, Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, la denunciante) interpuso una denuncia en contra de la Municipalidad Provincial del Callao (en adelante, la Municipalidad) ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Comisión), por la presunta imposición de una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad consistente en la exigencia de contar con paraderos de taxi temporales en el tercer carril de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Aeropuerto), materializada en el artículo 6 de la Ordenanza Municipal 043, que establece medidas de control y disposiciones que regulen la actividad comercial y servicios que se prestan dentro de las instalaciones del Aeropuerto (en adelante, la

¹ Identificada con R.U.C. 20501577252.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

Ordenanza 043), modificada por la Ordenanza Municipal 047 (en adelante, Ordenanza 47)².

2. La denunciante fundamentó su denuncia, principalmente en los siguientes argumentos³:

Sobre la competencia de la Municipalidad

- (i) Si bien el artículo 81 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades (en adelante, la LOM) faculta a la Municipalidad para normar y regular la circulación de taxis, dicha competencia solo podrá ejercerse en caso las vías donde circulen los taxis se encuentren dentro de su jurisdicción, y, además, estas sean públicas.
- (ii) El Reglamento de la Ley 29151, Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales, aprobado por Decreto Supremo 007-2008-VIVIENDA, define a un bien de dominio público como aquel destinado al uso público: playas, parques, infraestructura vial, entre otros, cuya administración, conservación y mantenimiento corresponde a una entidad pública. Dichos bienes pueden ser dados en concesión a particulares, lo cual se encuentra válidamente reconocido en el artículo 73 de la Constitución Política del Perú (en adelante, la Constitución).
- (iii) El 14 de febrero de 2001, el Estado peruano suscribió con la denunciante el “Contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, el Contrato de Concesión), otorgándole la operación del Aeropuerto y el aprovechamiento económico de los bienes de la concesión, dentro de los cuales se incluía el tercer carril de acceso a este.
- (iv) El tercer carril es un bien otorgado en concesión a la denunciante, mas no una vía pública que pueda ser regulada por la Municipalidad. Muestra de ello, es que el Plan del Sistema Vial de la Provincia Constitucional del Callao, aprobado por la Ordenanza 014-2003, no lo incluye dentro del ámbito de supervisión y control de la referida entidad edil.

² **ORDENANZA MUNICIPAL 043, QUE ESTABLECE MEDIDAS DE CONTROL Y DISPOSICIONES QUE REGULEN LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y SERVICIOS QUE SE PRESTAN DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ, MODIFICADA POR LA ORDENANZA MUNICIPAL 047**

Artículo 6.- De los paraderos de taxi temporales existentes en el tercer carril

El tercer carril contará con paraderos de taxi temporales que serán determinados por la Gerencia General de Transporte Urbano y señalizados por el concesionario Lima Airport Partners S.R.L.; los cuales estarán ubicados preferentemente cerca a la zona nacional e internacional, en un número que será determinado por la Municipalidad Provincial del Callao, por zona.

Dichos paraderos procuran brindarle al turista y público usuario del aeropuerto, alternativas de libre elección del servicio de taxi, proporcionándole servicios seguros, confiables y controlados por la autoridad municipal y policial

³ La denunciante también solicitó a la Comisión que le conceda una medida cautelar a fin de que la Municipalidad se abstenga de imponerle la barrera burocrática cuestionada.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

- (v) La Municipalidad no puede desconocer la fuerza vinculante de un contrato de concesión ni la competencia que la denunciante tiene sobre el Aeropuerto y las vías que existen dentro de él. Asimismo, en atención a la autonomía municipal debe sujetarse al ordenamiento jurídico, y a las leyes o disposiciones técnicas que regulen las actividades y el funcionamiento del sector público.

Sobre la contravención al Contrato de Concesión

- (vi) De acuerdo con el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la tercera vía o tercer carril es un acceso al Aeropuerto libre de todo pago, a través del cual los vehículos particulares pueden dejar y recoger pasajeros, mientras que, los vehículos destinados al servicio de taxi solo podrán dejar pasajeros.
- (vii) Mediante la Nota 00373-2018-JCA-GSF-OSITRAN del 26 de octubre de 2018, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, el Ositran) señaló que permitir paraderos de taxi en el tercer carril de Aeropuerto contraviene lo dispuesto en el Contrato de Concesión, al desnaturalizar la finalidad de una vía libre. Asimismo, recomendó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de concedente, interceder ante la Municipalidad a fin de subsanar la situación advertida⁴.
3. Por Resolución 0074-2019/CEB-INDECOPI del 5 de febrero de 2019, la Comisión admitió a trámite la denuncia en los términos señalados en numeral 1 del presente pronunciamiento⁵.
4. El 21 y 22 de marzo de 2019, la denunciante solicitó nuevamente a la Comisión que le conceda una medida cautelar a fin de que la Municipalidad se abstenga de imponerle la barrera burocrática cuestionada, la cual fue concedida por la primera instancia mediante Resolución 0158-2019/SEL del 25 de marzo de 2019⁶.
5. El 27 de mayo de 2019, la denunciante presentó un informe económico denominado "Estimación de los costos directos, indirectos y sociales generados por la promulgación del artículo 6 de la Ordenanza Municipal 043 y del artículo 2 de la Ordenanza Municipal 047 por la Municipalidad Provincial del Callao", el cual

⁴ La denunciante también presentó argumentos sobre la carencia de razonabilidad de la exigencia cuestionada.

⁵ Asimismo, la Comisión denegó la medida cautelar solicitada por la denunciante.

⁶ Mediante Oficio 0468-2019/INDECOPI-CEB del 25 de marzo de 2019, la Comisión requirió al Ositran que precise si el tercer carril (o vía libre) de acceso al Aeropuerto forma parte del área concesionada a la denunciante en virtud del Contrato de Concesión; y, por ende, constituye un bien concesionado. Por Oficio 2736-2019-GSF-OSITRAN del 29 de marzo de 2019, el Ositran indicó que el área de estacionamiento de vehículos del Aeropuerto, que incluye la vía libre en la playa de estacionamiento vehicular, forma parte de los bienes de concesión otorgados a la denunciante.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

concluyó que los costos directos alcanzaron la suma de S/ 79 630, los costos indirectos alcanzaron la suma S/ 3 516 168 y los costos sociales alcanzaron la suma S/ 40 809 518 durante el periodo 2008 - 2018. Ello, para que sea tomado en cuenta por la Comisión al momento de emitir un pronunciamiento final.

6. Mediante Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, la Comisión declaró barrera burocrática ilegal la exigencia denunciada, fundamentando su pronunciamiento en lo siguiente⁷:

- (i) Según lo indicado por el Ositran, la tercera vía de acceso al Aeropuerto forma parte de la concesión otorgada a la denunciante, y, en consecuencia, sujeta al aprovechamiento económico de este. Sin embargo, a través del artículo 6 de la Ordenanza 043, la Municipalidad viene regulando dicha área, a pesar de que no tiene calidad de vía pública sometida a la competencia de un gobierno local.
- (ii) La Municipalidad excede las competencias otorgadas por la LOM, al ejercer sus facultades normativas en materia de tránsito y vialidad sobre bienes sujetos a la gestión y aprovechamiento privado.

7. El 7 de junio de 2019, la Municipalidad interpuso un recurso de apelación en contra de la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI, alegando que⁸:

- (i) La resolución impugnada desconoce su autonomía y limita sus competencias reconocidas en el artículo 195 de la Constitución, referidas a la facultad de regular actividades y/o servicios en materia de transporte y tránsito.
- (ii) La Municipalidad viene regulando sobre el tercer carril del Aeropuerto debido a que desde hace muchos años este es considerado como vía pública sometida a la competencia del gobierno local. Pretender lo contrario resulta ilegal.
- (iii) Si bien a la denunciante se le otorgó la concesión del Aeropuerto, esta debe dedicarse exclusivamente a las actividades aeroportuarias y no a la circulación de taxis en el tercer carril.

⁷ Adicionalmente, la Comisión dispuso:

- (i) La inaplicación de la barrera burocrática declarada ilegal en favor de la denunciante.
- (ii) La publicación de un extracto de su pronunciamiento en el diario oficial "El Peruano".
- (iii) La inaplicación con efectos generales de la barrera burocrática antes mencionada.
- (iv) Ordenar como medida correctiva que, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles, Municipalidad informe a los administrados acerca de la barrera burocrática declarada ilegal.
- (v) Ordenar que, en un plazo no mayor a un mes, Municipalidad cumpla con informar sobre las medidas adoptadas respecto de lo resuelto por la primera instancia.

⁸ Recurso de apelación concedido por Resolución 0317-2019/STCEB-INDECOPI del 24 de junio de 2019.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

- (iv) Afirmar que la entidad edil no tiene competencias sobre el Aeropuerto sería considerar a este como una “isla”, lo que resulta absurdo ya que va en contra de la soberanía del país.
- (v) Debe tenerse en cuenta el impacto social que generaría la decisión impugnada, pues se estaría dejando sin ingresos económicos a muchas familias que viven del servicio de taxi, solo para el aprovechamiento económico de la denunciante.
8. El 16 y 22 de agosto de 2019, Transport Service Andes Car Taxi S.A.C y Empresa de Taxi Vamos Callao S.A., solicitaron a la Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Sala) que las incorpore al presente procedimiento en calidad de terceros administrados⁹.
9. Por Resolución 0215-2020/SEL-INDECOPI del 27 de octubre de 2020, la Sala denegó lo solicitado por dichas empresas, e incorporó como tercer administrado del procedimiento a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, la ATU).
10. El 2 de septiembre de 2019, la denunciante absolvió el recurso de apelación interpuesto por la Municipalidad, señalando principalmente lo siguiente:
- (i) La resolución impugnada no desconoce la Constitución ya que, no se cuestiona la facultad de la Municipalidad para regular el tránsito o transporte en la provincia del Callao, tampoco la competencia que tiene para emitir autorizaciones referidas a la prestación del servicio de taxi. Por el contrario, lo declarado barrera burocrática ilegal consiste en la exigencia de implementar o pintar paraderos temporales de taxi en la vía libre del Aeropuerto.
- (ii) La Municipalidad solo puede regular temas de tránsito y circulación en vías que tengan calidad de públicas, en el presente caso, la tercera vía del Aeropuerto no constituye un bien público por lo que la referida entidad edil carece de competencias para regular sobre ella. En efecto, la tercera vía no se encuentra comprendida en el Plan del Sistema Vial de la Provincia del Callao.
- (iii) El Ositran ha indicado que la vía libre forma parte de los bienes otorgados en concesión a la denunciante, por lo que se encuentra sujeta al aprovechamiento económico de esta. En ese sentido, al regular la

⁹ El 18 de septiembre de 2019, la Municipalidad puso en conocimiento de la Sala las denuncias interpuestas por Empresa de Taxi Vamos Callao S.A. y Empresa Turismo New Car Cab Service Car S.A. en su contra ante el Poder Judicial, a través de las cuales solicitan la nulidad de actos administrativos que deniegan la autorización para prestar el servicio de taxi en el tercer carril del Aeropuerto.

El 18 y 29 de octubre de 2019, la denunciante presentó su posición respecto a las solicitudes de incorporación al procedimiento presentadas por Transport Service Andes Car Taxi S.A.2 y Empresa de Taxi Vamos Callao S.A. El 30 de octubre de 2019, la ATU se apersonó al procedimiento.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

Municipalidad sobre la referida vía está excediendo las facultades otorgadas por la LOM.

- (iv) La vía libre existe debido a que el Contrato de Concesión exige una vía exenta de todo pago para el embarque y desembarque de pasajeros, siendo esta parte de los bienes otorgados en concesión.
- (v) El Contrato de Concesión no se limita a los servicios aeroportuarios (principales) sino también incluye servicios adicionales (no principales) como servicio de estacionamiento, patio de comidas, etc.; los cuales se prestan a través del aprovechamiento de los bienes dados en concesión, como la playa de estacionamiento¹⁰.

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

- 11. Determinar si corresponde confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI que declaró barrera burocrática ilegal la medida señalada en el numeral 1 del presente pronunciamiento.

III. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

III.1. Cuestiones previas

III.1.1 Sobre la autonomía municipal

- 12. En apelación, la Municipalidad alegó que, la resolución impugnada desconoce su autonomía y limita sus competencias reconocidas por la Constitución¹¹, referidas a la facultad de regular actividades y/o servicios en materia de transporte y tránsito.
- 13. Al respecto, cabe indicar que, conforme a lo señalado por esta Sala en anteriores pronunciamientos¹², las municipalidades cuentan con autonomía en las materias de su competencia¹³ las cuales deben ejercer en concordancia con lo dispuesto en la Constitución y las leyes.

¹⁰ El 13 de marzo y 21 de octubre de 2020, así como el 8 de febrero de 2021 y 22 de marzo del mismo año, la denunciante solicitó a la Sala que emita un pronunciamiento final sobre la controversia.

¹¹ **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ**

Artículo 195.- Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.

Son competentes para:

(...)

8. Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley.

¹² Ver la Resoluciones 185-2018/SEL-INDECOPI, 0411-2018/SEL-INDECOPI y 0020-2019/SEL-INDECOPI.

¹³ **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ**



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

14. Así, los artículos II y VIII del Título Preliminar de la LOM¹⁴ disponen que: (i) la autonomía municipal radica en la potestad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico; y, (ii) los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y conforme a la Constitución, regulen las actividades y funcionamiento del sector público y a los sistemas administrativos del Estado que son de observancia y cumplimiento obligatorio. En tal sentido, debe precisarse que tal autonomía no faculta a dichas entidades a emitir regulación que contravenga normas aplicables a nivel nacional.
15. A mayor abundamiento, el Tribunal Constitucional ha sido enfático en señalar que la garantía de autonomía de las municipalidades no debe ser confundida con autarquía, dado que “(...) desde el mismo momento en que el ordenamiento constitucional lo establece, su desarrollo debe realizarse respetando a ese ordenamiento jurídico”¹⁵. En ese sentido, dicho organismo ha precisado que “(...) la autonomía de los gobiernos locales no es absoluta sino por el contrario relativa, por cuando su actuación tiene que enmarcarse dentro de los límites establecidos por la Constitución y la ley (...)”¹⁶.
16. Por tanto, contrariamente a lo indicado por la Municipalidad, la Sala considera que, **si bien dicho gobierno local cuenta con autonomía política, económica y administrativa para ejercer temas de su competencia (como, por ejemplo, en materia de tránsito), ello no determina inmediatamente que una barrera burocrática impuesta por la entidad edil sea legal o razonable**¹⁷.

Artículo 194.- Las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Las municipalidades de los centros poblados son creadas conforme a ley. (...).

¹⁴ **LEY 27972, LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES**

Título Preliminar

Artículo II.- Autonomía

Los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

La autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

Artículo VIII.- Aplicación de leyes generales y políticas y planes nacionales

Los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Público; así como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos, y a los sistemas administrativos del Estado que por su naturaleza son de observancia y cumplimiento obligatorio.

Las competencias y funciones específicas municipales se cumplen en armonía con las políticas y planes nacionales, regionales y locales de desarrollo.

¹⁵ Sentencia recaída en el Expediente 0010-2003-AI/TC del 15 de diciembre de 2004, en el proceso de inconstitucionalidad seguido por el Alcalde de la Municipalidad Provincial del Santa contra el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

¹⁶ Sentencia recaída en el Expediente 0028-2007-PI/TC del 4 de mayo de 2009, en el proceso de inconstitucionalidad seguido por el Alcalde de la Municipalidad Distrital de Huaraz contra el artículo 13.1 de la Ley 29035, Ley que Autoriza Crédito Suplementario en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2007 y dicta otras medidas.

¹⁷ Ello ha sido desarrollado por esta Sala en la Resolución 0020-2019/SEL-INDECOPI del 24 de enero de 2019.

17. En efecto, la autonomía que se le reconoce a los gobiernos locales no impide que este Colegiado se pronuncie respecto de la legalidad y/o carencia de razonabilidad de la barrera burocrática cuestionada por la denunciante, analizando si esta se encuentra acorde con las demás normas que conforman el marco jurídico vigente de conformidad con lo previsto en el Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, Decreto Legislativo 1256), por lo que dicho argumento debe ser desestimado.

III.1.2 ¿De qué trata la controversia?

18. La denunciante interpuso una denuncia en contra de la Municipalidad por la exigencia de contar con paraderos de taxi temporales en el tercer carril del Aeropuerto, medida que se encuentra materializada en el artículo 6 de la Ordenanza 043, modificada por la Ordenanza 047, que señala lo siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL 043, QUE ESTABLECE MEDIDAS DE CONTROL Y DISPOSICIONES QUE REGULEN LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y SERVICIOS QUE SE PRESTAN DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ, MODIFICADA POR LA ORDENANZA MUNICIPAL 047

***“Artículo 6.- De los paraderos de taxi temporales existentes en el tercer carril
El tercer carril contará con paraderos de taxi temporales que serán determinados por la Gerencia General de Transporte Urbano y señalizados por el concesionario Lima Airport Partners S.R.L.; los cuales estarán ubicados preferentemente cerca a la zona nacional e internacional, en un número que será determinado por la Municipalidad Provincial del Callao, por zona.
Dichos paraderos procuran brindarle al turista y público usuario del aeropuerto, alternativas de libre elección del servicio de taxi, proporcionándole servicios seguros, confiables y controlados por la autoridad municipal y policial”.***
(Énfasis agregado).

19. Como se puede apreciar, a través de dicha medida la Municipalidad obliga a la denunciante a contar y señalar paraderos temporales en el tercer carril de acceso al Aeropuerto, con la finalidad de que a través de estos se pueda prestar el servicio de taxi a los usuarios del referido establecimiento.
20. Esta exigencia, contenida en el artículo 6 de la Ordenanza 043, repercute económicamente en el desarrollo que la denunciante pueda tener en el mercado, debido a que incide directamente en las relaciones contractuales que haya podido establecer con otras empresas para prestar el servicio de taxi a los usuarios del Aeropuerto.
21. Asimismo, los problemas de congestión¹⁸ que puedan ser originados por los vehículos estacionados en los paraderos antes mencionados incidiría

¹⁸ En el expediente, a fojas 85 y siguientes, obra el Estudio de Impacto de los Taxis en la vía libre –Aeropuerto Jorge Chávez elaborado por Consultora Trips, en el cual se llegaron, entre otras, a las siguientes conclusiones:

a. La vía libre se encuentra sumamente congestionada, con niveles de hasta 3 veces más de los permitido como nivel crítico. En este escenario, los impactos son imprevisibles.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

directamente en el servicio aeroportuario que dicha administrada ofrece a los usuarios nacionales y extranjeros.

22. En ese sentido, a continuación, corresponde evaluar la medida denunciada de acuerdo con la metodología de análisis prevista en el artículo 13 del Decreto Legislativo 1256¹⁹.

III.2. Análisis de legalidad

23. Por Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI la Comisión declaró barrera burocrática ilegal la exigencia denunciada, debido a que la Municipalidad estaría excediendo sus competencias al regular bienes sujetos a la gestión y aprovechamiento privado, pues el tercer carril de acceso al Aeropuerto forma parte de la concesión otorgada a la denunciante.
24. En apelación, la Municipalidad alegó que estableció una regulación sobre el tercer carril del Aeropuerto debido a que desde hace muchos años este es considerado como vía pública sometida a la competencia del gobierno local. Además- indica dicha entidad edil- a la denunciante se le otorgó la concesión del Aeropuerto, por lo que debe dedicarse exclusivamente a las actividades aeroportuarias y no a la circulación de taxis en el tercer carril.
25. Al respecto, el artículo 73 de la LOM dispone que las municipalidades provinciales o distritales asumen competencias y ejercen las funciones específicas, con carácter exclusivo o compartido, en materia de vialidad. En concordancia con ello, el artículo 81 de la mencionada ley²⁰, señala que las

- b. Las longitudes de cola actuales llegan hasta la puerta misma del Aeropuerto y en un plazo muy corto llegará a la Av. Faucett.
- c. La variable más crítica que genera el congestionamiento en la Vía Libre, al disminuir la capacidad de transporte de la misma, son las 21 plazas de estacionamientos de taxis autorizados por la Municipalidad.

¹⁹ **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 13.- Metodología de análisis

La Comisión o la Sala, de ser el caso, evalúa la legalidad y/o razonabilidad de las barreras burocráticas contenidas en disposiciones administrativas en los procedimientos de parte y de oficio, de acuerdo con la metodología desarrollada en el presente capítulo. La evaluación de la legalidad y/o de la razonabilidad de las barreras burocráticas materializadas en actos administrativos y actuaciones materiales se efectúa de acuerdo a la metodología del presente capítulo en cuanto corresponda.

²⁰ **LEY 27972, LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES**
Artículo 73.- Materias de competencia municipal

Las municipalidades, tomando en cuenta su condición de municipalidad provincial o distrital, asumen las competencias y ejercen las funciones específicas señaladas en el Capítulo II del presente Título, con carácter exclusivo o compartido, en las materias siguientes:

1. Organización del espacio físico - Uso del suelo
(...)
1.8. Vialidad.

Artículo 81.- Tránsito, vialidad y transporte público

Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:
(...)
1.6. Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.

municipalidades provinciales tienen competencia exclusiva en materia de tránsito, regulando y controlando la circulación de vehículos motorizados, como los taxis²¹.

26. Asimismo, el artículo 79 de la LOM²² indica que las municipalidades provinciales tienen como función exclusiva aprobar el Plan de Desarrollo Urbano y el Plan de Acondicionamiento Territorial, instrumentos normativos que regulan la organización física de la ciudad a partir de distintos aspectos, como, la vialidad²³.

²¹ Cabe precisar la distinción entre las materias de transporte y tránsito previstas en el ordenamiento jurídico vigente:

LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 2. De las definiciones: Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

(...)

e) Servicio de Transporte de Personas: Servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio.

(...)

g) Tránsito Terrestre: Conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.

DECRETO SUPREMO 033-2001-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO

Artículo 1.- El presente Reglamento establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República.

Artículo 2.- Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Tránsito: Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).

²² **LEY 27972, LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES**

Artículo 79.- Organización del espacio físico y uso del suelo

Las municipalidades, en materia de organización del espacio físico y uso del suelo, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

1.1. Aprobar el Plan de Acondicionamiento Territorial de nivel provincial, que identifique las áreas urbanas y de expansión urbana, así como las áreas de protección o de seguridad por riesgos naturales; las áreas agrícolas y las áreas de conservación ambiental.

1.2. Aprobar el Plan de Desarrollo Urbano, el Plan de Desarrollo Rural, el Esquema de Zonificación de áreas urbanas, el Plan de Desarrollo de Asentamientos Humanos y demás planes específicos de acuerdo con el Plan de Acondicionamiento Territorial.

²³ **DECRETO SUPREMO 022-2016-VIVIENDA, QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE**

Artículo 15.- Definición y alcance del PAT

15.1 Es el instrumento técnico - normativo de planificación física integral en el ámbito provincial que orienta y regula la organización físico - espacial de las actividades humanas en cuanto a la distribución, categoría, rango jerárquico y rol de los centros poblados en los ámbitos urbano y rural; la conservación y protección del recurso y patrimonio natural y cultural; el desarrollo de la inversión pública y privada en los ámbitos urbano y rural del territorio provincial; y, la ocupación y uso planificado del territorio, para lograr el mejoramiento de los niveles y calidad de vida de la población urbana y rural, bajo el enfoque territorial prospectivo, competitivo y de sostenibilidad, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial Regional, las Políticas, las Regulaciones Regionales y Nacionales y, el SINCEP.

Artículo 24.- Definición y alcance del PDM

24.1 Es el instrumento técnico - normativo que orienta y regula la gestión territorial y el desarrollo urbano sostenible de las áreas metropolitanas, conformadas por jurisdicciones distritales, cuyas circunscripciones son parte de una continuidad física, social y económica. Se elabora en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial Regional, las Políticas y Regulaciones Regionales y Nacionales y el SINCEP.

24.2 Forma parte del Plan de Desarrollo Municipal Provincial Concertado, al que hace referencia la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y constituye su componente físico - espacial.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

27. En materia de tránsito y viabilidad, a través de Ordenanza 0014²⁴, la Municipalidad aprobó el Plan del Sistema Vial de la Provincia Constitucional del Callao, el cual define y clasifica las vías, intercambios viales, pasos a desnivel y secciones viales normativas.
28. En ese sentido, es posible concluir que la Municipalidad es competente para normar y regular en temas de tránsito y viabilidad en la Provincia Constitucional de Callao.
29. Ahora bien, en el presente caso, corresponde que este Colegiado analice si la Municipalidad es competente para establecer la exigencia de contar con paraderos de taxi temporales en el tercer carril de acceso ubicado en el Aeropuerto.
30. Al respecto, resulta importante señalar que el artículo 73 de la Constitución²⁵ dispone que los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles, asimismo, precisa que pueden ser concedidos a los particulares para su aprovechamiento económico.
31. Considerando lo anterior, mediante el Decreto Legislativo 839, Ley de la Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, se estableció que la modalidad bajo la cual se promueve la inversión privada en el ámbito de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos es la concesión²⁶.
32. Al respecto, de manera ilustrativa el Tribunal Constitucional define a la concesión de la siguiente manera:

SENTENCIA EMITIDA EN EL EXPEDIENTE 0006-2020-PI

" 56. La concesión es una modalidad de participación de la inversión privada. El contrato de concesión posee ciertas particularidades: por un lado, se encuentra el interés público, canalizado por la oferta del Estado respecto a un bien o servicio; y, por otro lado, está el interés privado en busca de beneficio económico. (...) De esta manera, la interacción de ambos intereses beneficia a los usuarios."

(Subrayado agregado)

²⁴ **ORDENANZA MUNICIPAL 000014, QUE APRUEBA EL PLAN DEL SISTEMA VIAL DE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL**

Artículo Primero. - Aprobar el Plan del Sistema Vial de la Provincia Constitucional del Callao, el mismo que define la estructura vial de la Provincia; la clasificación de vías, los Intercambios Viales y/o Pasos a Desnivel y las Secciones Viales Normativas.

²⁵ **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ**

Artículo 73.- Los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles. Los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico.

²⁶ **DECRETO LEGISLATIVO 839, LEY DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN OBRAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUCTURA Y DE SERVICIOS PÚBLICOS**

Artículo 1.- Declárese de interés nacional la promoción de la inversión privada en el ámbito de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

Artículo 2.- La modalidad bajo la cual se promueve la inversión privada en el ámbito de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos es la concesión.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

33. Ahora bien, dentro de la infraestructura del transporte aéreo se encuentra el **aeródromo el cual es aquella área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie, siendo un aeródromo público aquel destinado al uso público**. Ello, conforme a lo establecido en el artículo 26 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú²⁷ (en adelante, Ley 27261).
34. Considerando lo anterior, se observa que el denominado “Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” es un aeródromo público²⁸, el cual abarca un área determinada. Dicho aeródromo público ha sido concesionado a favor de la denunciante.
35. En efecto, en el presente caso existe un contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, suscrito entre la denunciante y el Estado peruano, el cual data del 14 de febrero de 2001, acto jurídico que regula los derechos y las obligaciones que ambas partes se obligaron a cumplir, con relación a la explotación del referido aeródromo.
36. En este punto, cabe destacar que las áreas que conforman el Aeropuerto son intangibles, inalienables e imprescriptibles, de conformidad con lo establecido en el artículo 27 de la Ley 27261²⁹.

²⁷ LEY 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ

Artículo 26.- De los aeródromos

26.1 Aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

26.2 Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.

26.3 La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

²⁸ LEY 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ

Artículo 27.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

(Texto vigente a la fecha de suscripción del contrato de concesión entre LAP y el Estado Peruano)

27.2 Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

Artículo 27.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles; y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido, correspondiendo a los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales e instituciones públicas del Gobierno Nacional velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, dentro del ámbito de sus competencias.

(Numeral modificado por el Artículo 6 de la Ley N° 28525, publicado en el diario oficial El Peruano el 25 de mayo 2005)
(...)

²⁹ Ver nota de pie anterior.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

37. En ese sentido, si bien la Municipalidad es competente para normar y regular en temas de tránsito y viabilidad en la Provincia Constitucional de Callao, solo podrá ejercer dicha facultad sobre vías (arteriales, colectoras, entre otras), intercambios viales, pasos a desnivel y secciones viales normativas, más no al interior de una infraestructura de transporte aéreo, como es el caso de un aeródromo público concedido a un particular para su aprovechamiento, a través de una concesión.
38. Sobre el particular, como lo indicó la Comisión en la resolución impugnada, de acuerdo con lo indicado por el Ositran -entidad encargada de interpretar los títulos en virtud de los cuales los privados realizan sus actividades de explotación³⁰- **el tercer carril de acceso ubicado en el Aeropuerto o vía libre forma parte de los bienes dados en concesión** a la denunciante conforme al “Contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, según se aprecia seguidamente:

OFICIO 2736-2019-GSF-OSITRAN DEL 29 DE MARZO DE 2019

“Al respecto, hacemos de su conocimiento que el numeral 22 del Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, respecto de las áreas, infraestructura e instalaciones que conforman el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, establece de manera expresa:

‘Anexo 1

(...)

Apéndice 1:

DESCRIPCIÓN RESUMIDA DE LAS ÁREAS, INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES QUE CONFORMAN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ

(...)

Numeral 22:

SE: 0103: ÁREA DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS (ver Plano 4 del Anexo 20)

Área ubicada frente al Edificio Principal con una capacidad de estacionamiento de 1,500 vehículos y una superficie de 98,952.72 m². En ella se han construido diversas instalaciones como garantías de control, oficinas y rampas de ingreso peatonal con un área construida de 936.89 m²’

Es decir, se establece de manera literal que el área de estacionamiento de vehículos conforme a lo detallado en el Plano 4 del Anexo 20, forma parte del AIJC.

A mayor abundamiento, el referido Plano 4 del Anexo 20, cuya copia se adjunta permite visualizar gráficamente respecto del antes mencionado numeral 22 lo siguiente:

‘ANEXO 20

(...)

PLANO 4

Relación de Edificaciones y Terrenos

ÁREA QUE SERÁN ENTREGADAS EN CONCESIÓN (...)

(...)

Número 22: Área de estacionamiento de vehículos (incluye toda el área de la playa de estacionamiento vehicular, sin excepción).’

³⁰

LEY 26917, LEY DE SUPERVISIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO Y PROMOCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

En consecuencia, conforme a lo establecido expresamente en el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el área de estacionamiento de vehículos del AIJC; que incluye a la Vía Libre en la Playa de Estacionamiento Vehicular, forma parte de los bienes de la Concesión.
(Énfasis agregado).

39. En ese sentido, **el tercer carril de acceso al Aeropuerto o vía libre forma parte integrante del aeródromo público denominado "Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", el cual se encuentra bajo aprovechamiento privado de la denunciante**³¹.
40. De esta manera, corresponde desestimar la alegación de la Municipalidad referida a que la denunciante debe dedicarse exclusivamente a las actividades aeroportuarias y no a la circulación de taxis en el tercer carril. Ello, debido a que, al encontrarse tal carril dentro del área del aeródromo público, corresponde su administración de manera exclusiva por parte de la denunciante.
41. Es más, cabe resaltar que la existencia de un carril libre (denominado tercer carril) se encuentra dentro de lo establecido en el contrato de concesión, a fin de facilitar el ingreso o salida de pasajeros o carga de la infraestructura de transporte aéreo, situación que no significa, en modo alguno, que la Municipalidad cuente con la competencia para regularlo³².
42. Adicionalmente, cabe resaltar que la infraestructura aeroportuaria (es decir, el Aeropuerto) es de titularidad del Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que es un espacio de titularidad estatal, el cual se encuentra concedido a un privado para su aprovechamiento. Siendo ello así, la Municipalidad debe considerar que no se trata de una infraestructura bajo la administración edil, por lo que no podría regular aspectos al interior del

³¹ A mayor abundamiento, de la revisión del Plan del Sistema Vial de la Municipalidad, no se advierte que la referida entidad edil haya considerado al tercer carril que se encuentra en el Aeropuerto como una vía sujeta a su competencia.

³² En el expediente (a fojas 125 y siguientes) obra la Nota 00373-2018-JCA-GSF-OSITRAN del 26 de octubre de 2018, en el cual el Jefe de Contratos Aeroportuarios del Ositran señala lo siguiente en relación con esta situación:

"1. **El Contrato de Concesión establece la obligación de contar con un acceso libre de todo pago, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros, la cual es consistente con lo señalado por la IATA en su documento "Airport Development Reference Manual".**

(...)

3. **Lo dispuesto en la Ordenanza Municipal N° 000043 de la Municipalidad Provincial respecto a permitir paraderos de taxi en la Vía Libre (Tercer Carril) contraviene lo dispuesto en el Contrato de Concesión y las recomendaciones de la IATA para la operación de los terminales de pasajeros de aeropuertos, al desnaturalizar la finalidad de una Vía Libre estableciendo paraderos de taxis, cuando su finalidad es la de ser una zona temporal delimitada para dejar y subir pasajeros y descargar bienes, cuyos vehículos deben retirarse inmediatamente culminado su servicio."**

(Énfasis añadido)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

Aeropuerto como en materia de tránsito y viabilidad en la vía libre, en tanto corresponde a una infraestructura ajena a su titularidad³³.

43. Pese a ello, a través de la exigencia denunciada, **la Municipalidad ha regulado una vía que se encuentra al interior de una infraestructura que ha sido otorgada a un agente económico vía concesión, y, por tanto, no se encuentra sujeta a su competencia**, excediendo así las facultades otorgadas por la LOM, contraviniendo en consecuencia el principio de legalidad contenido en el numeral 1.1. del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General³⁴; lo cual constituye una barrera burocrática ilegal.
44. Por tanto, corresponde confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI en el extremo que declaró barrera burocrática ilegal la exigencia de contar con paraderos de taxi temporales en el tercer carril de acceso al Aeropuerto, materializada en el artículo 6 de la Ordenanza 043, modificada por la Ordenanza 47.
45. Asimismo, dado que se ha determinado la ilegalidad de la barrera burocrática denunciada, no corresponde continuar con el análisis de razonabilidad, conforme el artículo 14 del Decreto Legislativo 1256³⁵.

III.3. Sobre los otros extremos de la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI

46. Por Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI la Comisión dispuso lo siguiente:
- (i) La inaplicación de la exigencia detallada en numeral 1 de la presente resolución, en favor de la denunciante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto Legislativo 1256³⁶.

³³ Sin perjuicio de lo anterior, la administración del Aeropuerto debe buscar un nivel de armonía mínimo en relación con el uso de la vía pública adyacente (fuera) al Aeropuerto, la cual sí se encuentra en el ámbito de competencia de la Municipalidad.

³⁴ **DECRETO SUPREMO 004-2019, TEXTO ÚNICO ORDENANDO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo
1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:
1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.
(...)

³⁵ **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 14.- Análisis de legalidad
(...)
14.3. Si se determina la ilegalidad por alguna de las razones mencionadas en el párrafo precedente, no es necesario que la Comisión o la Sala continúe con el análisis de razonabilidad. En el mismo sentido, si la Comisión o la Sala desestima que la barrera burocrática sea ilegal, procede con el análisis de razonabilidad cuando se cumpla la condición establecida en el artículo 15.

³⁶ **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 10.- De la inaplicación al caso concreto



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

- (ii) La inaplicación con efectos generales de la medida declarada barrera burocrática ilegal, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8.1 del artículo 8 del Decreto Legislativo 1256³⁷.
- (iii) La publicación de un extracto del pronunciamiento en el diario oficial “El Peruano” y en el portal informativo sobre eliminación de barreras burocráticas, conforme a lo establecido en el numeral 8.3 del artículo 8 del Decreto Legislativo 1256³⁸.
- (iv) Ordenar, como medida correctiva que la Municipalidad, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles, informe a los administrados sobre la barrera burocrática declarada ilegal, conforme a lo establecido en el artículo 43 y 44 del Decreto Legislativo 1256³⁹.
- (v) Ordenar a la Municipalidad que, en un plazo no mayor a un (1) mes, cumpla con informar sobre las medidas adoptadas respecto a lo resuelto en el procedimiento.

10.1. Cuando en un procedimiento iniciado a pedido de parte, la Comisión o la Sala, de ser el caso, declare la ilegalidad o carencia de razonabilidad de barreras burocráticas materializadas en disposiciones administrativas o la ilegalidad y/o carencia de razonabilidad de barreras burocráticas materializadas en actos administrativos y/o actuaciones materiales, dispone su inaplicación al caso concreto en favor del denunciante.

10.2. En estos procedimientos, también se procede según lo previsto en el artículo 8.2 de la Ley, cuando corresponda.

³⁷ **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 8.- De la inaplicación con efectos generales de barreras burocráticas ilegales contenidas en disposiciones administrativas

(...)

8.1. Cuando en un procedimiento iniciado a pedido de parte o de oficio, la Comisión o la Sala, declare la ilegalidad de barreras burocráticas materializadas en disposiciones administrativas, dispone su inaplicación con efectos generales.

³⁸ **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 8.- De la inaplicación con efectos generales de barreras burocráticas ilegales contenidas en disposiciones administrativas

(...)

8.3. La inaplicación con efectos generales opera a partir del día siguiente de publicado el extracto de la resolución emitida por la Comisión o la Sala, de ser el caso, en el diario oficial “El Peruano”. La orden de publicación será emitida por el Indecopi hasta el décimo día hábil después de notificada la resolución respectiva. Si con posterioridad, algún funcionario, servidor público o cualquier persona que ejerza función administrativa por delegación, bajo cualquier régimen laboral o contractual, en la entidad que fuera denunciada, aplica las barreras burocráticas declaradas ilegales en la resolución objeto de publicación, puede ser sancionado de acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la presente ley.

³⁹ **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 43.- Medidas correctivas

La Comisión o la Sala, de ser el caso, puede ordenar y/o conceder las siguientes medidas correctivas:

1. Que las entidades devuelvan los derechos de trámite cobrados cuando estos derechos hayan sido declarados como barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad en el caso concreto de un denunciante.
2. Que las entidades informen a los ciudadanos acerca de las barreras burocráticas declaradas ilegales y/o carentes de razonabilidad mediante las resoluciones de la Comisión que hayan agotado la vía administrativa y/o las resoluciones de la Sala, como medida complementaria.

Artículo 44.- Forma de implementación y plazo para el cumplimiento de las medidas correctivas

(...)

44.2. En el caso de la medida correctiva señalada en el inciso 2. del artículo precedente, el plazo máximo con el que cuenta la entidad es de cinco (5) días hábiles. Las entidades pueden emplear medios de comunicación tanto físicos como virtuales que estén disponibles para todo administrado y/o agente económico que acuda al área de trámite documentario, así como el portal de la entidad.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

47. Al respecto, dado que la medida denunciada fue declarada barrera burocrática ilegal por la Comisión, lo cual ha sido confirmado por la Sala; y, que la Municipalidad no ha presentado argumentos específicos al respecto, corresponde confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI en dichos extremos.

IV. RESOLUCIÓN DE LA SALA

PRIMERO: confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, que declaró barrera burocrática ilegal la exigencia de contar con paraderos de taxi temporales en el tercer carril de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, materializada en el artículo 6 de la Ordenanza Municipal 043, que establece medidas de control y disposiciones que regulen la actividad comercial y servicios que se prestan dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, modificada por la Ordenanza Municipal 047.

SEGUNDO: confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, en el extremo que ordenó la inaplicación de la barrera burocrática declarada ilegal, en favor de Lima Airport Partners S.R.L., en aplicación del artículo 10 del Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

TERCERO: confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, en el extremo que ordenó la inaplicación con efectos generales de la barrera burocrática declarada ilegal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

CUARTO: confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, en el extremo que ordenó la publicación de un extracto del presente pronunciamiento en el diario oficial "El Peruano", conforme a lo indicado en el artículo 12 del Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas, así como, del texto completo en el portal informativo sobre eliminación de barreras burocráticas en virtud del artículo 51 de la misma norma.

QUINTO: confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, en el extremo que ordenó como medida correctiva que la Municipalidad Provincial del Callao, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles, informe a los administrados acerca de la barrera burocrática declarada ilegal, de conformidad con los artículos 43 y 44 del Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

SEXTO: confirmar la Resolución 0282-2019/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2019, en el extremo que ordenó a la Municipalidad Provincial del Callao, que informe, en un plazo no mayor a un (1) mes, sobre las medidas adoptadas respecto a lo resuelto en



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 00248-2021-INDECOPI

EXPEDIENTE 000410-2018/CEB

el presente pronunciamiento, de acuerdo con el numeral 50.1 del artículo 50 del Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

Con la intervención de los señores vocales Gilmer Ricardo Paredes Castro, Orlando Vignolo Cueva, Ana Asunción Ampuero Miranda y Armando Luis Augusto Cáceres Valderrama

GILMER RICARDO PAREDES CASTRO
Presidente

LPDERECHOPE