

INFORME N° 031-05-GRE-OSITRAN

Para: Pablo Valle Cabieses
Gerente de Supervisión

c.c. Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Ana Oliva
Analista de Regulación

Asunto: Cargo por el uso de la infraestructura para los servicios de rampa aplicable a mandatos de acceso solicitados por las empresas Aerocondor, ATSA, Aviación Líder, Star Up, L.C. Busre, Tans, Transber y Talma, en los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jauja, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto, Trujillo y Tumbes

Fecha : 07 de setiembre de 2005

I. ANTECEDENTES

1. El 3 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 071-05-GS-OSITRAN, con la solicitud de mandato de acceso presentada por AEROCODOR y ATSA para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.
2. El 06 de mayo de 2005, CORPAC envió el Proyecto de Contrato de Acceso para brindar el Servicio de Rampa de Terceros, Proyecto de Contrato de Acceso para brindar el Servicio de Rampa con las Líneas Aéreas – Autoservicio y su propuesta de cargos de acceso para los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jaula, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.
3. El 07 de mayo de 2005, CORPAC envió los costos unitarios calculados para la determinación del cargo de acceso de los aeropuertos de Arequipa, Cusco, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo.
4. El 06 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 077-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por TANS para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.

5. El 11 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 080-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por AVIACIÓN LIDER S.A. y STAR UP S.A. para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.
6. El 12 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 081-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por L.C. BUSRE S.A.C. para brindarse el servicio de rampa en los aeropuertos que administra CORPAC.
7. El 17 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 084-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por TRANSBER IQUITOS S.A.C. para brindar el servicio de rampa en el aeropuerto de Iquitos.
8. El 18 de mayo de 2005, la Gerencia de Supervisión envió el Memorando N° 086-05-GS-OSITRAN con la solicitud de mandato de acceso presentada por TALMA MENZIES S.R.L. para brindar el servicio de rampa en los aeropuertos de Arequipa, Chiclayo, Cusco, Iquitos, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo.
9. El 05 de julio de 2005, CORPAC envió mediante correo electrónico la información sobre el tráfico de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jaula, Juliaca, Piura, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.
10. El 07 de julio de 2005, CORPAC envió mediante correo electrónico la información sobre el tráfico de Cusco y Tacna.
11. Con fecha 08 de julio de 2005, la Gerencia de Regulación remitió a la Gerencia de Supervisión el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN, mediante el cual se formula la propuesta de cargo de acceso aplicable a los mandatos de acceso solicitados.
12. El 11 de julio de 2005, CORPAC envió respuesta a la comunicación enviada por OSITRAN complementando la información de tráfico de operaciones que envió por correo electrónico.
13. El 01 de agosto de 2005, TANS formuló observaciones al proyecto de mandato de acceso para los servicios de rampa en aeropuertos operados por CORPAC.
14. El 01 de agosto de 2005, mediante cartas MTC.CORPAC S.A. GG-1445-2005/18.C y MTC.CORPAC S.A. GG-1480-2005/18.C, CORPAC presentó observaciones a los proyectos de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de las empresas AEROCONDOR S.A. Y TRANSBER IQUITOS S.A.C., respectivamente.
15. El 02 de agosto de 2005, mediante carta GN-073-05, TALMA manifestó su disconformidad con los costos presentados por CORPAC.
16. El 02 de agosto de 2005, mediante cartas MTC.CORPAC S.A. GG-1473-2005/18.C, MTC.CORPAC S.A. GG-1474-2005/18.C, MTC.CORPAC S.A. GG-1475-2005/18.C, MTC.CORPAC S.A. GG-1476-2005/18.C y MTC.CORPAC S.A. GG-1473-2005/18.C, CORPAC presenta observaciones a los proyectos de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de las empresas AVIACIÓN LIDER, STAR UP, TANS y LC BUSRE, respectivamente.

17. El 03 de agosto 2005, TANS PERÚ S.A. formuló observaciones al proyecto de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de los servicios de rampa de los aeropuertos bajo administración de CORPAC.
18. El 09 de agosto de 2005, TRANSBER Iquitos S.A.C., mediante carta TBI-GG-007-05 comunicó su desacuerdo con los cargos propuestos por OSITRAN.
19. El 25 de agosto de 2005, mediante carta MTC.CORPAC S.A. GG-1644-2005/18.C, CORPAC presenta observaciones al proyecto de mandato de acceso y al cargo de acceso a la infraestructura de las empresas TALMA MENZIES.

II. OBJETIVO

20. Determinar el cargo de acceso por el uso infraestructura para la prestación de los servicios de rampa aplicable a los mandatos de acceso solicitados por las empresas Aerocondor, ATSA, Aviación Líder, Star Up, L.C. Busre, Tans, Transber y Talma, en los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jauja, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto, Trujillo y Tumbes; con base a las observaciones y comentarios recibidos a la propuesta contenida en el Informe N° 028-05-GRE-OSITRAN.

III. ANALISIS

III.1. Definición del servicio

21. El servicio de rampa o manipulación en tierra (*ground handling*) tiene una acepción extensa que abarca una serie de prestaciones. En el presente caso, el servicio de manipulación en tierra se definirá de acuerdo a lo establecido en el Reporte Final a la Comisión Europea, preparado por SH&E Limited en 2002. Este estudio establece 11 categorías de servicios considerados en el servicio de manipulación en tierra, que se presenta en el Anexo 1 al final del presente informe.
22. Una o más de las categorías señaladas en dicho anexo pueden ser brindadas por los operadores de servicio de rampa, manipulación en tierra o *ground handling*, excepto las categorías correspondientes a la asistencia de combustible y lubricante y a la asistencia de mayordomía (*catering*).
23. La evidencia internacional señala que una sola empresa puede concentrar la provisión de más de una categoría, dependiendo de los intereses y objetivos corporativos de la misma. En el presente caso, se ha considerado pertinente no limitar las decisiones corporativas de las empresas que entren en este mercado, reduciendo el número de categorías de servicios potencialmente provistos por los operadores.
24. La infraestructura empleada para la provisión del servicio de rampa, manipuleo en tierra o *ground handling* comprende todas las instalaciones y vías de acceso necesarias para que los operadores del servicio puedan proveerlo en condiciones normales. Por lo tanto, la infraestructura para la prestación de los servicios de rampa considera tanto las áreas comunes para la operación como aquellas áreas asignadas en forma temporalmente exclusiva a las empresas que brindan el servicio.

25. El cargo cuya determinación es materia del presente informe no incluye el valor del alquiler por área (metro cuadrado) que requiera el proveedor del servicio de rampa para el estacionamiento de los equipos que utilicen la asistencia en tierra a las aeronaves.
26. El servicio de rampa es considerado como uno esencial, pues sin él no podría completarse la cadena de transporte y emplea en su operación facilidad esencial por lo que es necesario que se le garantice el acceso para que pueda completar sus servicios.
27. El servicio de manipuleo en tierra o *groundhandling* puede ser provisto por empresas de rampa o por empresas de transporte aéreo que se auto-proveen de dicho servicio. Por lo tanto, el presente informe tratará de la determinación del cargo por uso de infraestructura de rampa aplicable a las empresas que se auto-proveen del servicio como a las empresas de rampa que lo brindan.
28. El cargo por el uso de la infraestructura será de aplicación universal a todos aquellos agentes que empleen la rampa para brindar o brindarse el servicio de atención en tierra a las naves; lo que significa, que aquellos agentes que no brinden o se brinden el servicio de rampa no estarán sujetos a tales cargos.
29. El empleo de equipos y por ende del uso de la infraestructura (rampa) varía en función al tipo de aeronave: las aeronaves de mayor peso utilizan una mayor variedad de servicios y por tanto hacen un uso más intensivo de la infraestructura de rampa que aquellas de menor tamaño. En tal sentido, la determinación del cargo guarda relación directa con el peso máximo de despegue (PMD) de las naves.

III.2. La Propuesta de cargo presentada por CORPAC el 06 de mayo de 2005

30. La propuesta de CORPAC para los cargos por el uso de infraestructura de rampa considera un cargo en dos partes; la primera es un cargo fijo cobrado por operación sin considerar el peso de la aeronave y la segunda parte es un cargo por TM de PMD de la aeronave. Estos cargos fueron calculados empleando información del año 2003.
31. Según la propuesta, el nivel de cada cargo se calcula a partir de la siguiente fórmula:

$$\text{Cargo} = [\text{CF} + (\text{CV} \times \text{PMD})] \times \text{U}$$

Donde:

CF: Costo fijo por atención a una aeronave no incluye los gastos de mantenimiento de rampa

CV: Gastos de mantenimiento de rampa en función al peso de la aeronave

PMD: Peso Máximo de Despegue en TM

U: Utilidad de 20%

32. El Cuadro N° 1 presenta la propuesta de cargos por uso de infraestructura de CORPAC:

Cuadro N° 1
Propuesta de cargos por uso de infraestructura

| AEROPUERTO | Cargo Fijo | Cargo Variable |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Arequipa | 12.80 | 0.11 |
| Ayacucho | 11.34 | 1.55 |
| Cajamarca | 8.04 | 0.50 |
| Cusco | 20.05 | 0.13 |
| Chiclayo | 18.51 | 0.19 |
| Huanuco | 7.14 | 0.83 |
| Iquitos | 19.60 | 0.42 |
| Jaula | 5.83 | 1.65 |
| Juliaca | 14.47 | 0.13 |
| Piura | 14.57 | 0.11 |
| Pucallpa | 22.86 | 0.09 |
| Puerto Maldonado | 18.12 | 0.16 |
| Tacna | 21.22 | 0.51 |
| Tarapoto | 19.99 | 0.36 |
| Trujillo | 15.12 | 0.13 |
| Tumbes | 10.64 | 0.72 |

Fuente: CORPAC

III.2.1. Principios generales para la determinación del cargo por uso de infraestructura

33. De acuerdo a lo establecido en el artículo 26° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), la determinación del cargo por la utilización de la infraestructura debe seguir los siguientes principios generales:
- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - Evitar que los cargos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
34. Cabe mencionar que la determinación de los cargos por uso de infraestructura de rampa debe reflejar el uso de la infraestructura necesaria para la prestación del servicio. En tal sentido, aquellos servicios esenciales que, por sus niveles de escala, hagan un uso proporcionalmente mayor de la infraestructura deben pagar un cargo relativamente mayor que aquellos que hagan un uso menos intensivo de la infraestructura.
35. En segundo término, en el presente caso, se ha buscado priorizar el objetivo de sostenibilidad de la red aeroportuaria (en lo que concierne a la infraestructura utilizada para el servicio de rampa). En tal sentido, se ha

buscado en la medida de lo posible, que los cargos por el uso de la infraestructura de rampa reflejen los costos operativos reales del uso de dicha infraestructura.

36. No obstante lo anterior, se reconoce el carácter subsidiario de determinados aeropuertos incluidos en la muestra. En tal sentido, un objetivo adicional de la propuesta es garantizar el acceso a la infraestructura en aquellos aeropuertos en los que la escasez de tráfico dificulta la autosostenibilidad de los mismos en el corto plazo.

III.2.2. La propuesta de cargos de acceso planteada en el Informe N° 028-05-GRE OSITRAN

37. Los cargos por el uso de infraestructura para el autoservicio de rampa se determinaron con base a los costos presentados por CORPAC, los mismos que fueron incluidos en un Flujo de Caja Económico (FCE) con un horizonte de tiempo de cuatro (4) años cuyo objetivo en términos generales es alcanzar un Valor Presente Neto igual a cero (0).
38. CORPAC no consideró inversiones, sin embargo, incluyó un costo de depreciación. Este monto que representa en promedio el 9% de los costos por concepto del acceso a la rampa y fue incluido en la propuesta como un costo de reposición de los activos.

i) Costos

39. Los costos reportados por CORPAC constituyen gastos asignados según la metodología de asignación de costos por actividad, considerando las siguientes actividades en el cálculo de los mismos:

**Cuadro N° 2
Actividades consideradas en la asignación de costos por el uso de la rampa para los servicios de asistencia en tierra**

| ACTIVIDADES |
|--|
| Actividades Operativos |
| Supervisión Facilidad Esencial |
| Elaborar Control Cargo de Acceso |
| Supervisión de plataforma (diaria) |
| Circulación en Plataforma |
| Mantenimiento de Infraestructura esencial |
| Supervisión del mantenimiento infraestructura |
| Seguridad de instalaciones |
| Actividades Administrativas fijas |
| Valorizar el monto a facturar |
| Emisión de Documento de Pago |
| Efectuar la cobranza |
| Contabilizar la facturación |
| Actualizar el sistema de información |
| Administración de saldos y estado de adeudos de los usuarios |
| Apoyo administrativo complementario |
| Actividades de Control y Supervisión |
| Administración de recursos humanos por Jefatura de administración del Aeropuerto |

| ACTIVIDADES |
|---|
| Supervisar las actividades vinculadas al servicio por la Jefatura de Aeropuerto |
| Supervisar las actividades vinculadas al servicio por la Jefatura Zonal |
| Administración de recursos humanos de la sede central |
| Supervisar las actividades vinculadas al programa de mantenimiento |
| Supervisar las actividades vinculadas al control de seguridad |

Fuente: CORPAC

40. En el caso de los costos variables, se ha considerado una tasa crecimiento equivalente a la tasa de incremento del tráfico de operaciones. La proporción de los costos considerados fijos por CORPAC, se ha mantenido constante en el tiempo. Para hallar la participación de los costos variables en el total de costos totales se ha tomado un promedio de la relación de costos variables y costos fijos de los aeropuertos presentado por CORPAC.

ii) Ingresos

41. Para la elaboración del FCE se procesó el tráfico de los aeropuertos de la propuesta de CORPAC tomando como base el año 2004, eliminando aquellas operaciones que por su naturaleza no se atienden en la rampa de estos aeropuertos, como son las operaciones de militares, policía, embajadas, entre otros. El Cuadro N° 3 muestra el porcentaje de las operaciones no consideradas sobre el total de operaciones:

**Cuadro N° 3
Operaciones no consideradas
2004**

| AEROPUERTO | NÚMERO DE OPERACIONES NO CONSIDERADAS | PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL |
|-------------------|--|----------------------------------|
| Arequipa | 190 | 5% |
| Ayacucho | 1,343 | 56% |
| Cajamarca | 4 | 0% |
| Cusco | 311 | 4% |
| Chiclayo | 257 | 9% |
| Huanuco | 33 | 10% |
| Iquitos | 633 | 18% |
| Jauja | 75 | 61% |
| Juliaca | 91 | 7% |
| Piura | 163 | 13% |
| Puerto Maldonado | 164 | 15% |
| Pucallpa | 2,449 | 45% |
| Tacna | 123 | 9% |
| Tarapoto | 234 | 11% |
| Trujillo | 91 | 3% |
| Tumbes | 44 | 11% |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

42. El número de operaciones resultante de la exclusión de las operaciones anteriores se ordena en cinco (5) rangos de peso de las naves (PMD). Para tal efecto, se ha considerado los rangos de peso empleados en la revisión de tarifas de CORPAC, los mismos que se emplean para cobrar los servicios de

aeronavegación y los servicios de aterrizaje y despegue. El Cuadro N°4 muestra la mezcla de aeronaves en los aeropuertos bajo análisis:

Cuadro N° 4
Composición de Aeronaves según PMD

| AEROPUERTO | RANGO TM | | | | |
|------------------|----------|---------|---------|----------|------------|
| | 0 - 10 | 10 - 35 | 35 - 70 | 70 - 105 | Más de 105 |
| Arequipa | 0% | 6% | 45% | 49% | 0% |
| Ayacucho | 32% | 64% | 5% | 0% | 0% |
| Cajamarca | 26% | 46% | 28% | 0% | 0% |
| Chiclayo | 3% | 6% | 12% | 74% | 5% |
| Cusco | 1% | 4% | 60% | 28% | 7% |
| Huánuco | 28% | 72% | 0% | 0% | 0% |
| Iquitos | 0% | 14% | 46% | 22% | 18% |
| Jaula | 60% | 40% | 0% | 0% | 0% |
| Juliaca | 0% | 2% | 0% | 98% | 0% |
| Piura | 1% | 1% | 54% | 44% | 0% |
| Puerto Maldonado | 0% | 2% | 32% | 66% | 0% |
| Pucallpa | 13% | 3% | 85% | 0% | 0% |
| Tacna | 2% | 2% | 29% | 66% | 1% |
| Tarapoto | 2% | 4% | 67% | 24% | 2% |
| Trujillo | 9% | 4% | 44% | 42% | 0% |
| Tumbes | 1% | 9% | 90% | 0% | 0% |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

43. Se asumió que las operaciones se incrementan a la misma tasa de crecimiento empleada en la revisión de tarifas de CORPAC; es decir, una tasa de crecimiento de 1.59% para el año 2005 y de 1.47% a partir del 2006.
44. Los ingresos del FCE se determinan multiplicando el cargo por uso de infraestructura por el tráfico. Los cargos por el uso de la infraestructura constituyen la solución del FCE que da como resultado un VPN igual a cero (0).

iii) Costo de capital

45. El tercer elemento del FCE lo constituye el costo de capital. En este caso específico, se ha empleado como estimador el Costo de Capital Promedio Ponderado (WACC), que incluye la aplicación del Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM). Esta metodología es similar a la utilizada en Estudio Tarifario de CORPAC.
46. Para la estructura de capital, se tomó como referencia el promedio de tres aeropuertos chilenos concesionados en los últimos 5 años, comparables por el volumen de tráfico de pasajeros, como son los aeropuertos de Antofagasta, Calama y La Serena. La selección de la muestra obedece a la disponibilidad de información y al nivel de comparación. Existe en la región una gran cantidad de aeropuertos concesionados, cuyos niveles de tráfico son muy superiores a los aeropuertos bajo la administración de CORPAC, que van entre los 0 a 350 mil pasajeros embarcados por año.
47. Asimismo, se empleó el promedio de un conjunto de Betas de aeropuertos de Europa y Australia como estimadores del riesgo. Asimismo, la tasa libre de riesgo se obtendrá del promedio del bono de tesoro de 30 años de EE.UU. Con

relación al riesgo país, se ha tomado el estimador del riesgo país de JP Morgan, Embi Plus para Perú, desde junio 2001 a junio de 2005.

48. La estimación del costo de capital se basa en la metodología empleada en la revisión tarifaria de CORPAC, en la que se detalla una metodología para el establecimiento de estimación del riesgo y costo de capital mediante el Capital Asset Pricing Model (CAPM) para empresas de servicios públicos como CORPAC.
49. La fórmula utilizada es la siguiente:

Ecuación I: $Ba = Be / (1+(1-t)*D/V)$

Ecuación II: $Ke = Rf + Be [Prima de Riesgo] + RP + Rr + ip$

Ecuación III:

$$WACC = \frac{PATRIMONIO}{DEUDA + PATRIMONIO} * E(Ri) + \frac{DEUDA}{DEUDA + PATRIMONIO} * Kd * (1-Tx)$$

Donde:

Ba: Sensibilidad en el rendimiento de un activo con respecto al rendimiento del mercado (beta activos).

Be: Sensibilidad en el rendimiento de la empresa con respecto al rendimiento del mercado (beta patrimonio).

Tx: Tasa de impuesto.

Rf: Tasa libre de riesgo.

E(Rm)-Rf: Prima por riesgo.

RP: Riesgo país.

Ke: Costo del patrimonio o costo económico.

Kd: Costo de la deuda.

Rr: Riesgo regulatorio

Ip: Prima por iliquidez de la acción

Total activos (V): Deuda (D) + Patrimonio (P).

WACC: costo de capital promedio ponderado.

50. Los datos empleados para estimar el costo de capital se listan a continuación:
- Betas: En ausencia de betas de los aeropuertos de la muestra seleccionada se sustituyó por 5 betas sin apalancamiento de: Australia (1) y Europa (4). El promedio aritmético de los betas patrimonio resultó en $Be = 0.663$.
 - Tasa libre de riesgo: Se usó el promedio mensual de un bono del Tesoro de Estados Unidos para 30 años, $rf = 5.35\%$, información que se encuentra en Bloomberg o Reuters.
 - Prima histórica por riesgo: 6.00% .
 - Riesgo país, 4.97% (promedio junio 2000 - junio 2005) con una desviación estándar de $\pm 1.74\%$.
 - Costo del patrimonio: 17.3% .
 - Costo de deuda se usó el promedio de tasas de interés objetivo de 10.83% anual.
 - Tasa de impuestos: 30% anual.

51. Con los datos anteriormente descritos se obtiene un costo de capital promedio ponderado (WACC) de 11.47% .

iv) Propuesta de cargo por uso de infraestructura

52. Tomando en consideración los tres elementos anteriores se ha encontrado una propuesta de cargo por uso de infraestructura para que se incorpore en el mandato de acceso solicitado. Como se mencionó anteriormente, la estructura de cargos toma los rangos de peso empleados en la revisión de tarifas de

CORPAC, por lo que se tendrá cinco (5) niveles de cargos en cada aeropuerto. Definida así, la estructura de cargos resulta una relación positiva entre el peso de las aeronaves y el cargo, es decir a mayor peso de la nave mayor el cargo por cobrar.

53. De manera coherente con la revisión tarifaria, la propuesta de cargos tuvo como uno de sus objetivos la sostenibilidad de los terminales que componen red aeroportuaria.
54. Un segundo objetivo de la propuesta ha consistido en hacer que los cargos por uso de la infraestructura de rampa reflejen objetivamente los costos operativos de la provisión del servicio, en especial, en aquellos aeropuertos con mayor nivel de tráfico.
55. En tercer lugar, en la propuesta se ha reconocido el carácter subsidiario de determinados aeropuertos incluidos en la muestra. En tal sentido, un objetivo adicional fue garantizar el acceso a la infraestructura en aquellos aeropuertos en los que la escasez de tráfico dificulta la autosostenibilidad de los mismos como unidades independientes.
56. Con la finalidad de cumplir simultáneamente los tres objetivos arriba señalados, se han separado los aeropuertos con mayor tráfico relativo que pertenecen a los Grupos I y II y que forman parte del presente procedimiento, a partir de la clasificación correspondiente a la revisión de tarifas de CORPAC. Estos son Cuzco, Iquitos y Arequipa. Adicionalmente, se ha agrupado los aeropuertos pertenecientes al Grupo III y Grupo IV, de la revisión tarifaria de CORPAC.

Cuadro N° 5
Listado de Aeropuertos bajo análisis, por Grupo

| GRUPO | AEROPUERTO |
|------------------|---|
| Grupo I | Cuzco |
| Grupo II | Iquitos Arequipa |
| Grupo III | Chiclayo Piura Pucallpa Juliaca Tacna Trujillo Puerto Maldonado Tarapoto |
| GRUPO IV | Ayacucho Cajamarca Huanuco Jaula Tumbes |

Fuente: Revisión de tarifa CORPAC, www.ositran.gob.pe
Elaboración: Gerencia de Regulación

57. Los aeropuertos pertenecientes a los Grupos 1 y 2 (Cuzco, Arequipa e Iquitos), fueron separados con la finalidad de definir para estos, cargos que reflejaran efectivamente sus estructura de costos, siendo estas, por sus características propias, altamente diferenciadas. En cada caso, con base a sus costos operativos totales del aeropuerto y el total de toneladas de tráfico agrupadas por rango de Peso Máximo de Despegue (PMD), se calculó un cargo tope para cada rango.

58. En el caso de los aeropuertos pertenecientes al Grupo III, de manera análoga, se calculó con base a los costos operativos totales y el total de toneladas de tráfico agrupadas por rango de PMD, un cargo tope promedio ponderado para cada rango. Dicho cargo es calculado como un cargo tope para todos los aeropuertos del Grupo 3 y 4.
59. Los cargos máximos calculados se presentan en el Cuadro N° 6.

Cuadro N° 6
Propuesta de Cargos Máximos por uso de Infraestructura para la
provisión del Servicio de Rampa
 (US \$ por operación, no incluye IGV)

| RANGO DE PMD | Cuzco | Iquitos | Arequipa | Grupo 3 ^{1/} y 4 ^{2/} |
|--------------|-------|---------|----------|---|
| 0 – 10 | 2.30 | 3.00 | 1.50 | 3.50 |
| 10 – 35 | 14.00 | 19.00 | 9.20 | 20.00 |
| 35 – 70 | 23.00 | 45.50 | 21.00 | 45.50 |
| 70 – 105 | 34.50 | 62.00 | 29.00 | 70.00 |
| 105 a más | 56.00 | 148.00 | 60.00 | 95.00 |

1/. Incluye sólo Chiclayo, Piura, Pucallpa, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado y Tarapoto.

2/. Incluye sólo Ayacucho, Cajamarca, Huánuco, Jaula y Tumbes.

60. Como se aprecia, la estructura propuesta, es creciente en función al PMD, en tanto esta variable es utilizada como *proxy* del grado de utilización de la infraestructura utilizada para el servicio de rampa.
61. Cabe resaltar que en el caso de los aeropuertos que tengan un carácter subsidiario, CORPAC en uso de sus políticas comerciales, puede aplicar cargos menores a los cargos máximos definidos en la presente propuesta. En efecto, la propuesta reconoció que en el caso de algunos aeropuertos, incluso los cargos máximos propuestos, no permiten la autosostenibilidad operativa de estos de manera individualizada. En tal sentido, se reconoce la necesidad de financiar el acceso a la infraestructura de aquellos aeropuertos deficitarios, a fin de no afectar significativamente su competitividad.
62. Por otro lado, conviene reiterar que la propuesta de cargo no incorpora las inversiones futuras que pudieran realizarse en la infraestructura de rampa de cada aeropuerto, limitándose a cubrir sólo los costos operativos de los aeropuertos bajo análisis.
63. Por último, se propuso que la vigencia de los cargos aprobados, sea la misma que la correspondiente a las tarifas aprobadas mediante la revisión tarifaria de CORPAC, es decir, hasta mayo del 2009.

III.3. Observaciones presentadas a la propuesta de cargos planteada en el Informe N° 028-05-GRE OSITRAN

i) Observaciones de CORPAC

64. En todas sus comunicaciones, CORPAC señala que deben diferenciarse los cargos por paquete de servicio y por servicio individual.
65. Por otro lado, en su comunicación donde presenta las observaciones al proyecto de mandato de acceso de LC BUSRE, CORPAC establece que los cargos propuestos por OSITRAN no evidencian el carácter subsidiario de su operación. En la misma comunicación, CORPAC menciona que en el FCE

OSITRAN ha empleado ingresos por el alquiler de equipos y por atenciones fuera del horario normal que incrementan los ingresos ficticiamente. Asimismo, menciona que los ingresos empleados son contables y que los mismos son mayores a los efectivamente facturados.

66. Finalmente, en la misma comunicación CORPAC manifiesta su preocupación por el cálculo de OSITRAN que disminuye los ingresos de Arequipa, reduce el déficit en los aeropuertos de Cusco e Iquitos e incrementa el déficit en los aeropuertos del Grupo III y IV.

ii) Observaciones de TALMA

67. En su comunicación, TALMA manifiesta su disconformidad con relación a los cargos establecidos por OSITRAN por considerar que no cuentan con sustento técnico y económico. Por otro lado, manifiestan que debería establecerse si los costos que presenta CORPAC y acepta el regulador como costos operativos se sustentan en las eficiencias o ineficiencias de su operación.

iii) Observaciones de TANS

68. En su comunicación esta empresa manifiesta que los cargos propuestos por OSITRAN son elevados y faltos de sustento técnico económico.

iii) Observaciones de TRANSBER

69. En su comunicación, TRANSBER señala estar en desacuerdo con los cargos establecidos debido a:
- Que desincentiva la entrada de prestadores de servicios eficientes al establecer cargos no competitivos y que afectan la rentabilidad de las operaciones. Así, señalan que los costos del servicio para sus clientes se elevarían en 129%, sus costos de operación se incrementan en 30% y que su empresa dejaría de ser rentable.
 - Que permite la duplicidad de cobros, ya que este cargo es cobrado bajo el concepto de uso de instalaciones aeroportuarias.
70. Finalmente debe mencionarse que ninguna de las empresas arriba citadas, han acompañado como parte de sus escritos propuestas alternativas a los cargos presentados por OSITRAN.

III.3.1. Análisis de las observaciones presentadas a la propuesta de cargos planteada en el Informe N° 028-05-GRE OSITRAN

i) Observaciones de CORPAC

71. Con relación a la diferenciación de las tarifas por paquete y por servicio individual, OSITRAN ha utilizado un enfoque diferente basado en el empleo como *proxy* del uso de la infraestructura el Peso Máximo de Despegue (PMD). En tal sentido, pagará un cargo mayor aquel usuario intermedio que atienda a naves con mayor PMD. Es importante notar que conforme aumenta el PMD de las naves, aumenta el uso de la infraestructura por parte de la empresa de rampa, no sólo debido al mayor volumen de pasajeros o carga trasladados (lo cual implicará, por ejemplo, mayor número de vehículos para el traslado de equipaje) sino una mayor variedad de servicios de rampa (agua, dos escalinatas, aire acondicionado, entre otros). En tal sentido, el empleo de PMD reemplaza al paquete de servicios o servicios individuales como indicador del uso de la infraestructura.

72. Es importante señalar que el empleo de la variable PMD como *proxy* del uso de la infraestructura, es consistente con el enfoque utilizado en la determinación de tarifas para aterrizaje y despegue y estacionamiento, para la determinación de tarifas.
73. Con relación a que los cargos propuestos por OSITRAN no evidencian el carácter subsidiario de los aeropuertos en que opera la empresa L.C. Busre, según la información disponible por esta Gerencia, los aeropuertos en los que ha venido operando dicha línea aérea actualmente son Ayacucho, Huanuco, Pucallpa y Trujillo. En el caso de dichos aeropuertos como se verá más adelante, se ha considerado un nivel de cargo menor para los aeropuertos incluidos en el Grupo 3 y 4 basado en los niveles de cargos de acceso correspondientes al aeropuerto con mayor nivel de tráfico incluido en dicho Grupo (Puerto Maldonado).
74. Con relación a la observación que OSITRAN ha empleado ingresos contables que incorporan el alquiler de equipos y atenciones fuera del horario normal en el FCE, cabe aclarar que OSITRAN no ha usado tal información. La determinación de los ingresos del FCE considera el tráfico de operaciones multiplicado por el cargo. En este sentido no se ha empleado los ingresos reportados por CORPAC sino para una comparación sobre la disminución del déficit.
75. Con relación a la preocupación de CORPAC sobre la disminución de los ingresos de Arequipa, del déficit en los aeropuertos de Cusco e Iquitos y el incremento del déficit en los aeropuertos del Grupo 3 y 4, cabe señalar que OSITRAN ha calculado los cargos de tal manera que se cubran los ingresos operativos en Cusco, Arequipa y Puerto Maldonado. En el caso del aeropuerto de Arequipa, ello obedece a que dicho aeropuerto reportaba según información de CORPAC un superávit operativo. En el caso del aeropuerto de Iquitos, en la propuesta inicial no se registró déficit alguno según la información de ingresos y costos reportada por CORPAC. No obstante, para cubrir el déficit la propuesta establecía un incremento de alrededor del 50% de los ingresos recaudados en dicho aeropuerto por concepto de cargos de acceso a rampa. En tal sentido, como se verá más adelante la propuesta definitiva, debido a la necesidad de establecer un balance entre la necesidad de sincerar los costos en estos aeropuertos y de garantizar el acceso de los usuarios a la infraestructura en condiciones competitivas, se ha considerado un incremento del 6% de los ingresos por concepto de cargo de acceso, para los próximos cinco años. Ello no implica, sin embargo, dejar de reconocer que existen costos de la infraestructura en este aeropuerto que en el largo plazo deben ser financiados.
76. En el caso de los aeropuertos del Grupo 3 y 4, el establecer los cargos con base a la cobertura de los costos operativos del aeropuerto de Puerto Maldonado reduce el déficit total en dichos aeropuertos en 59%.
77. En este punto, es importante señalar que se ha tomado en cuenta solamente los costos operativos relacionado con la provisión de infraestructura para los servicios de rampa y no los costos de reposición de la infraestructura. OSITRAN ha considerado pertinente considerar solo los gastos operativos pues los gastos de inversión han sido asignados a otros servicios que emplean esta infraestructura en forma común; es decir, se está asignando el gasto común de la inversión totalmente a otros servicios.

78. En síntesis, no encontramos justificación a los argumentos formulados por CORPAC en relación al uso de paquete de servicios y servicios individuales como referencia para el establecimiento del cargo de acceso de rampa. En relación a los argumentos relacionados con la autosostenibilidad de ciertos aeropuertos, la propuesta definitiva ha incorporado cargos que cubren la totalidad de costos operativos para los aeropuertos de los grupos 1 y 2 y 3 y 4 con mayor tráfico. En el caso de los aeropuertos del grupo 3, se han aplicado los cargos correspondientes al aeropuerto de Puerto Maldonado, considerándolo como un punto de referencia (o *benchmark*) para el resto de aeropuertos. Ello es consistente con los principios de eficiencia en la provisión de infraestructura y de acceso a la misma por parte de los usuarios intermedios.

ii) Observaciones de TALMA

79. Los cargos propuestos por OSITRAN se sustentan en el concepto de uso de infraestructura de rampa. Los agentes económicos que atienden las operaciones de asistencia a las naves en tierra emplean la rampa como infraestructura esencial para realizar y completar sus procesos productivos. El uso de dicha infraestructura por parte de los agentes económicos ocasiona costos los cuales han sido examinados y analizados por esta Gerencia. De allí la racionalidad y correspondencia de dicho cargo.
80. Por otro lado, con relación a la eficiencia en la consideración de los costos operativos proporcionados por CORPAC, cabe señalar que se está considerando para la determinación de la tarifa los costos de aquellos aeropuertos de mayor tráfico. Con ello se ha logrado que las ineficiencias causadas por tráfico escaso o irregular no se trasladen a otros aeropuertos y por el contrario se establecen incentivos para la generación mayor tráfico en aquellos terminales que a la fecha registran niveles bajos de tráfico.
81. En virtud de lo anterior, no encontramos sustento al comentario de Talma en relación a la racionalidad de la propuesta. En segundo término, la propuesta de cargos incorpora como uno de los principios para la determinación de los mismos, el de eficiencia asignativa y acceso a la infraestructura.

iii) Observaciones de TANS

82. Como se señaló anteriormente, los cargos propuestos por OSITRAN se sustentan en el concepto de uso de infraestructura de rampa. Los agentes económicos que atienden las operaciones de asistencia a las naves en tierra emplean la rampa como infraestructura esencial para realizar y completar sus procesos productivos. El uso de dicha infraestructura por parte de los agentes económicos ocasiona costos los cuales han sido examinados y analizados por esta Gerencia. De allí la racionalidad y correspondencia de dicho cargo.
83. Por otro lado, en relación a la observación formulada por TANS respecto que los cargos sean elevados, dicha empresa no presenta sustento alguno de la misma. Cabe mencionar que en la propuesta definitiva formulada por esta Gerencia se han tomado como referencia los ingresos que actualmente recauda CORPAC por concepto de cargos de acceso. En casos en los que los aumentos requeridos para financiar los costos operativos fueran significativos, como es el caso de Iquitos, como se mencionó anteriormente dichos incrementos se han moderado en la propuesta final, a fin de que el sinceramiento de los mismos, se efectúe en un periodo más largo, sin afectar en el corto plazo, el nivel de crecimiento del tráfico en estos aeropuertos.

iii) Observaciones de TRANSBER

84. Con relación a las observaciones de TRANSBER se debe señalar que la determinación de los cargos por uso de infraestructura toma como punto de referencia los costos del operador aeroportuario y no los costos ni la rentabilidad de las empresas que operan servicios de rampa. En este sentido, OSITRAN considera en la determinación de cargos la sostenibilidad de la infraestructura aeroportuaria.
85. Por otro lado, en relación con su observación sobre la duplicidad de cargos, se debe señalar que no existe tal duplicidad. El cargo por uso de instalaciones aeroportuarias al que se refiere TRANSBER corresponde a otro concepto distinto al de rampa, corresponde al uso de infraestructura empleada para la transferencia, distribución y manipuleo de carga
86. En virtud de lo anterior, esta Gerencia considera que carecen de sustento las observaciones formuladas por la empresa TRANSBER, con excepción de la observación referida al cargo de acceso en el aeropuerto de Iquitos que, como se verá a continuación, se ha reducido.

III.4. Observaciones adicionales a la propuesta de cargos planteada en el Informe N° 028-05-GRE OSITRAN

87. Como resultado de las observaciones y comentarios recibidos así como de la revisión de la información remitida por CORPAC, se ha evaluado y revisado todo el modelo, aun cuando las partes no hayan presentado una propuesta alternativa. Por lo tanto, algunas de las observaciones presentadas solamente como comentarios han sido incluidas en el análisis del cargo. Asimismo, se han corregido algunas cifras con base a nueva información proporcionada por CORPAC, así como errores materiales.
88. En primer lugar cabe señalar que los cargos por el uso de infraestructura para el autoservicio de rampa se determinaron con base a los costos operativos presentados por CORPAC, los mismos que fueron incluidos en un Flujo de Caja Económico (FCE) con un horizonte de tiempo de cinco (5) años cuyo objetivo en términos generales es alcanzar un Valor Presente Neto igual a cero (0) para los aeropuertos de Cusco, Arequipa y Puerto Maldonado. Este último determina los cargos para el Grupo 3 y 4 pues es el aeropuerto de mayor tráfico; de esta manera, las ineficiencias causadas por tráfico escaso o irregular no se trasladen a otros aeropuertos. El Cuadro N°7 muestra los grupos y el tráfico de pasajeros reportado en el 2004.

Cuadro N° 7
Tráfico de pasajeros 2004

| GRUPO | AEROPUERTO | PAX E/S 2004 | VAN |
|--------------|-------------------|---------------------|------------|
| Grupo 1 | CUZCO | 797,589 | 543 |
| Grupo 2 | IQUITOS | 345,427 | (126,580) |
| | AREQUIPA | 346,841 | 3,731 |
| Grupo 3 | CHICLAYO | 103,932 | (199,771) |
| | PIURA | 127,868 | 18,629 |
| | PUCALLPA | 126,004 | (318,944) |
| | JULIACA | 140,691 | 30,103 |

| GRUPO | AEROPUERTO | PAX E/S 2004 | VAN |
|---------|---------------|----------------|-------------|
| | TACNA | 118,456 | (68,310) |
| | TRUJILLO | 126,218 | (83,306) |
| | PTO MALDONADO | 141,715 | 414 |
| | TARAPOTO | 114,673 | (115,744) |
| Grupo 4 | AYACUCHO | 28,939 | (108,409) |
| | CAJAMARCA | 62,834 | (33,844) |
| | HUÁNUCO | 6,722 | 1,740 |
| | JAUJA | 729 | (6,536) |
| | TUMBES | 39,203 | (25,634) |
| TOTAL | | | (1,031,919) |

Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación

89. En la determinación de los cargos del aeropuerto de Iquitos se ha atendido a la observación de los usuarios que señala que dicho incremento afectaría sus operaciones y, por lo tanto, el acceso a la infraestructura. En este sentido, la determinación de los cargos para el aeropuerto de Iquitos tiene como objetivo el incremento de los ingresos proyectados para el 2005 de 6%, de tal manera que se logre los objetivos de reducción de déficit y subsidiaridad planteados en la propuesta de OSITRAN.

i) Costos

90. Con relación a la consideración del costo de depreciación, monto que representa en promedio el 9% de los costos, se ha descartado la inclusión de estos costos para efectos del cálculo de los cargos por uso de infraestructura de la rampa. Es importante señalar que se ha tomado en cuenta solamente los costos operativos relacionado con la provisión de infraestructura para los servicios de rampa y no los costos de reposición de la infraestructura. OSITRAN ha considerado pertinente considerar solo los gastos operativos pues los gastos de inversión han sido asignados a otros servicios que emplean esta infraestructura en forma común; es decir, se está asignando el gasto común de la inversión totalmente a otros servicios.
91. Con relación al reajuste de los costos en el tiempo, se ha considerado aplicar una tasa de inflación promedio periodo a los costos, de tal manera que refleje el incremento en costos. Para tal efecto, se ha empleado las proyecciones de la tasa de inflación de USA, "Consumer Price Index for all urban consumers", del Congressional Budget Office.

ii) Ingresos

92. Se ha corregido la mezcla de aeronaves en los aeropuertos bajo análisis pues se consignó un número de mayor de operaciones en el rango de PMD 35-70 TM en el aeropuerto de Arequipa. Cabe señalar que este error no modifica el VAN sino la forma de distribución de los cargos. El Cuadro N°8 muestra la distribución correcta en negrita.

Cuadro N° 8
Composición de Aeronaves según PMD

| AEROPUERTO | RANGO TM | | | | |
|------------------|----------|---------|---------|----------|------------|
| | 0 - 10 | 10 - 35 | 35 - 70 | 70 - 105 | Más de 105 |
| Arequipa | 0% | 6% | 2% | 91% | 0% |
| Ayacucho | 32% | 64% | 5% | 0% | 0% |
| Cajamarca | 26% | 46% | 28% | 0% | 0% |
| Chiclayo | 3% | 6% | 12% | 74% | 5% |
| Cusco | 1% | 4% | 60% | 28% | 7% |
| Huanuco | 28% | 72% | 0% | 0% | 0% |
| Iquitos | 0% | 14% | 46% | 22% | 18% |
| Jaula | 60% | 40% | 0% | 0% | 0% |
| Juliaca | 0% | 2% | 0% | 98% | 0% |
| Piura | 1% | 1% | 54% | 44% | 0% |
| Puerto Maldonado | 0% | 2% | 32% | 66% | 0% |
| Pucallpa | 13% | 3% | 85% | 0% | 0% |
| Tacna | 2% | 2% | 29% | 66% | 1% |
| Tarapoto | 2% | 4% | 67% | 24% | 2% |
| Trujillo | 9% | 4% | 44% | 42% | 0% |
| Tumbes | 1% | 9% | 90% | 0% | 0% |

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

93. CORPAC envió nueva información sobre los ingresos de los aeropuertos, el Cuadro N°9 presenta los montos enviados por CORPAC:

Cuadro N° 9
Composición de Aeronaves según PMD

| Aeropuertos | Servicio de Rampa 2004 (en US\$) |
|-------------|-------------------------------------|
| Ayacucho | 1,256.00 |
| Cajamarca | 1,802.00 |
| Huánuco | 0 |
| Jauja | 0 |
| Tumbes | 2,670.00 |

Fuente: CORPAC

IV. PROPUESTA DE CARGO

IV.1. Propuesta de cargos por uso de infraestructura

94. Tomando en consideración las observaciones de las partes interesadas y las correcciones. Se obtienen los resultados presentados en el Cuadro N° 10.

Cuadro N° 10
Propuesta de Cargos Máximos por uso de Infraestructura
para los Servicios de Rampa
(US \$ por operación, no incluye IGV)

| RANGO PMD TM | Cusco | Iquitos | Arequipa | Grupo III y IV |
|--------------|-------|---------|----------|----------------|
| 0 - 10 | 2.50 | 3.00 | 2.00 | 2.00 |
| 10 - 35 | 11.50 | 13.00 | 9.00 | 10.00 |
| 35 - 70 | 27.50 | 29.00 | 17.00 | 21.00 |
| 70 - 105 | 38.00 | 45.00 | 25.00 | 36.00 |
| 105 a mas | 56.00 | 75.00 | 40.00 | 62.00 |

Nota:

Grupo 3: Chiclayo, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo

Grupo 4: Ayacucho, Cajamarca, Huánuco, Jauja y Tumbes

95. Como resultado de lo anterior, el VAN de los aeropuertos de Cusco, Arequipa, Puerto Maldonado, Huanuco, Juliaca y Piura es positivo cercano a cero, mientras que el resto de aeropuertos presenta VAN negativo (ver Cuadro N° 7). El déficit operativo de todos los aeropuertos bajo análisis se reduce en 12% con relación a la situación actual. El siguiente cuadro muestra el impacto de la tarifa sobre los ingresos proyectados para el 2005.

Cuadro N° 13
Resultados en US \$

| | |
|--|----------------|
| VPN Déficit Proyectado Ingresos Actuales | (1,174,952.53) |
| VPN Tarifas Propuestas | (1,031,919) |
| Reducción | 12% |

96. En consecuencia, la propuesta de cargo ha buscado mantener un adecuado balance entre el objetivo de garantizar la sostenibilidad de la infraestructura en el largo plazo, reduciendo gradualmente los déficit de financiamiento; y de garantizar la eficiencia y el acceso a la infraestructura; esto último reconociendo el carácter subsidiario que tienen algunos aeropuertos regionales.
97. Cabe señalar que si bien se ha formulado una propuesta de cuatro cargos, esta Gerencia considera que el tratamiento de los costos e ingresos de cada aeropuerto debe ser considerado como unidades separadas de negocio. Ello no sólo permite mantener un mayor orden en las cuentas de CORPAC evitando que se produzcan subsidios cruzados entre aeropuertos, sino que facilitará la incorporación de algunas unidades aeroportuarias, pertenecientes al grupo 2, 3 y 4 al proceso de promoción de la inversión privada de aeropuertos regionales liderado por PROINVERSION.

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del análisis precedente, esta Gerencia concluye lo siguiente:

- La metodología utilizada para determinar el cargo de acceso por el uso de la infraestructura para los servicios de rampa aplicable a mandatos de acceso

solicitados por las empresas Aerocondor, ATSA, Aviación Líder, Star Up, L.C. Busre, Tans, Transber y Talma, en los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Chiclayo, Huanuco, Iquitos, Jauja, Juliaca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto, Trujillo y Tumbes; ha tenido como objetivo reducir el déficit operativo de los aeropuertos buscando la autosostenibilidad de la red aeroportuaria y considerar el carácter subsidiario de determinados aeropuertos incluidos en la muestra.

- La propuesta de cargo ha guardado consistencia con la revisión de tarifas de aterrizaje y despegue de CORPAC, manteniendo la estructura de los cargos a partir del Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave y atendiendo a la clasificación de Grupos de Aeropuertos.
- Los cargos máximos por uso de infraestructura de rampa definidos por esta Gerencia son los siguientes:

Cargos Máximos por uso de Infraestructura para los Servicios de Rampa
(US\$ por operación no incluye IGV)

| RANGO PMD TM | Cusco | Iquitos | Arequipa | Grupo III y IV |
|--------------|-------|---------|----------|----------------|
| 0 - 10 | 2.50 | 3.00 | 2.00 | 2.00 |
| 10 - 35 | 11.50 | 13.00 | 9.00 | 10.00 |
| 35 - 70 | 27.50 | 29.00 | 17.00 | 21.00 |
| 70 - 105 | 38.00 | 45.00 | 25.00 | 36.00 |
| 105 a mas | 56.00 | 75.00 | 40.00 | 62.00 |

Nota:

Grupo III: Chiclayo, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo

Grupo IV: Ayacucho, Cajamarca, Huánuco, Jauja y Tumbes

- CORPAC estará en libertad de aplicar en determinados aeropuertos o en aplicación de sus políticas comerciales, cargos con niveles inferiores a los definidos en el cuadro anterior.
- De manera análoga a las tarifas aprobadas en la revisión tarifaria de CORPAC, se propone que estos cargos se mantengan vigentes hasta mayo del 2009.

Atentamente,

GONZALO RUIZ DÍAZ
Gerente de Regulación

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

ANEXOS

FLUJO DE CAJA DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO DEL CUZCO

Ingresos de acuerdo al Rango de PMD por aeropuerto

| RANGO PMD TM | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 0 - 10 | 2,035.00 | 2,067.36 | 2,097.75 | 2,128.58 | 2,159.87 | 2,191.62 |
| 10 - 35 | 5,485.50 | 5,572.72 | 5,654.64 | 5,737.76 | 5,822.11 | 5,907.69 |
| 35 - 70 | 99,935.00 | 101,523.97 | 103,016.37 | 104,530.71 | 106,067.31 | 107,626.50 |
| 70 - 105 | 46,816.00 | 47,560.37 | 48,259.51 | 48,968.93 | 49,688.77 | 50,419.19 |
| 105 a mas | 11,536.00 | 11,719.42 | 11,891.70 | 12,066.51 | 12,243.88 | 12,423.87 |
| Ingresos Totales | 165,807.50 | 168,443.84 | 170,919.96 | 173,432.49 | 175,981.94 | 178,568.88 |

| | | | | | | | |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Costos Cuzco | 162,381.53 | 165,716.34 | 167,953.87 | 170,474.79 | 173,204.87 | 175,978.67 | 178,796.89 |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|

| FC CUZCO | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-----------------|
| Ingresos Totales | 165,807.50 | 168,443.84 | 170,919.96 | 173,432.49 | 175,981.94 | 178,568.88 |
| Costos Totales | (165,716.34) | (167,953.87) | (170,474.79) | (173,204.87) | (175,978.67) | (178,796.89) |
| Utilidad bruta | 91.16 | 489.97 | 445.18 | 227.62 | 3.28 | (228.01) |
| IR | 27.35 | 146.99 | 133.55 | 68.29 | 0.98 | 0.00 |
| FFCC | | 342.98 | 311.62 | 159.33 | 2.29 | (228.01) |

| | |
|-----|----------|
| VAN | \$542.52 |
| COK | 11.47% |

FLUJO DE CAJA DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO DE AREQUIPA

Ingresos de acuerdo al Rango de PMD por aeropuerto

| RANGO PMD TM | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 0 - 10 | 528.00 | 536.40 | 544.28 | 552.28 | 560.40 | 568.64 |
| 10 - 35 | 4,626.00 | 4,699.55 | 4,768.64 | 4,838.74 | 4,909.87 | 4,982.04 |
| 35 - 70 | 2,057.00 | 2,089.71 | 2,120.42 | 2,151.60 | 2,183.22 | 2,215.32 |
| 70 - 105 | 77,475.00 | 78,706.85 | 79,863.84 | 81,037.84 | 82,229.10 | 83,437.87 |
| 105 a mas | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Ingresos Totales | 84,686.00 | 86,032.51 | 87,297.19 | 88,580.45 | 89,882.59 | 91,203.86 |

| | | | | | | | |
|------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Costos Arequipa | 81,445.49 | 83,118.12 | 84,240.40 | 85,504.81 | 86,874.13 | 88,265.38 | 89,678.92 |
|------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|

| FC AREQUIPA | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|--------------------|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| Ingresos Totales | 84,686.00 | 86,032.51 | 87,297.19 | 88,580.45 | 89,882.59 | 91,203.86 |
| Costos Totales | (83,118.12) | (84,240.40) | (85,504.81) | (86,874.13) | (88,265.38) | (89,678.92) |
| Utilidad bruta | 1,567.88 | 1,792.11 | 1,792.37 | 1,706.32 | 1,617.20 | 1,524.95 |
| IR | 470.36 | 537.63 | 537.71 | 511.90 | 485.16 | 457.48 |
| FFCC | | 1,254.48 | 1,254.66 | 1,194.42 | 1,132.04 | |

| | |
|-----|------------|
| VAN | \$3,730.70 |
| COK | 11.47% |

FLUJO DE CAJA DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO DE IQUITOS

Ingresos de acuerdo al Rango de PMD por aeropuerto

| RANGO PMD TM | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 0 - 10 | 246.00 | 249.91 | 253.59 | 257.31 | 261.10 | 264.93 |
| 10 - 35 | 12,103.00 | 12,295.44 | 12,476.18 | 12,659.58 | 12,845.68 | 13,034.51 |
| 35 - 70 | 13,050.00 | 13,257.50 | 13,452.38 | 13,650.13 | 13,850.79 | 14,054.39 |
| 70 - 105 | 20,250.00 | 20,571.98 | 20,874.38 | 21,181.24 | 21,492.60 | 21,808.54 |
| 105 a mas | 11,475.00 | 11,657.45 | 11,828.82 | 12,002.70 | 12,179.14 | 12,358.17 |
| Ingresos Totales | 57,124.00 | 58,032.27 | 58,885.35 | 59,750.96 | 60,629.30 | 61,520.55 |

| | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Costos Iquitos | 113,559.33 | 115,891.48 | 117,456.27 | 119,219.24 | 121,128.48 | 123,068.30 | 125,039.19 |
|-----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|

| FC IQUITOS | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ingresos Totales | 57,124.00 | 58,032.27 | 58,885.35 | 59,750.96 | 60,629.30 | 61,520.55 |
| Costos Totales | (115,891.48) | (117,456.27) | (119,219.24) | (121,128.48) | (123,068.30) | (125,039.19) |
| Utilidad bruta | (58,767.48) | (59,424.00) | (60,333.90) | (61,377.52) | (62,439.00) | (63,518.64) |
| IR | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |

| | | | | | | |
|-------------|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| FFCC | | (\$59,424.00) | (\$60,333.90) | (\$61,377.52) | (\$62,439.00) | (\$63,518.64) |
|-------------|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|

| | |
|-----|----------------|
| VAN | (\$221,675.83) |
| COK | 11.47% |

FLUJO DE CAJA DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO

Ingresos de acuerdo al Rango de PMD por aeropuerto

| RANGO PMD TM | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 0 - 10 | 52.00 | 52.83 | 53.60 | 54.39 | 55.19 | 56.00 |
| 10 - 35 | 330.00 | 335.25 | 340.18 | 345.18 | 350.25 | 355.40 |
| 35 - 70 | 7,791.00 | 7,914.88 | 8,031.23 | 8,149.28 | 8,269.08 | 8,390.63 |
| 70 - 105 | 19,116.00 | 19,419.94 | 19,705.42 | 19,995.09 | 20,289.02 | 20,587.26 |
| 105 a mas | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Ingresos Totales | 27,289.00 | 27,722.90 | 28,130.42 | 28,543.94 | 28,963.53 | 29,389.30 |

| | | | | | | | |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Costos P. Maldonado | 26,591.64 | 27,137.75 | 27,504.16 | 27,916.99 | 28,364.07 | 28,818.31 | 29,279.82 |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Ingresos Totales | 27,289.00 | 27,722.90 | 28,130.42 | 28,543.94 | 28,963.53 | 29,389.30 |
| Costos Totales | (27,137.75) | (27,504.16) | (27,916.99) | (28,364.07) | (28,818.31) | (29,279.82) |
| Utilidad bruta | 151.25 | 218.73 | 213.43 | 179.87 | 145.23 | 109.48 |
| IR | 45.38 | 65.62 | 64.03 | 53.96 | 43.57 | 32.84 |
| FFCC | | 153.11 | 149.40 | 125.91 | 101.66 | |

| | |
|-----|----------|
| VAN | \$414.34 |
| COK | 11.47% |