

**RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**

N° 011-2017-CD-OSITRAN

Lima, 01 de marzo de 2017

**VISTO:**

El Informe N° 002-17-GRE-GAJ-OSITRAN, de fecha 21 de febrero de 2017, emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; y,

**CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con las Leyes N° 26917, N° 27332 y sus modificatorias, OSITRAN regula los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras públicas o privadas. En tal sentido, OSITRAN regula, supervisa y fiscaliza a las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Del mismo modo, vela por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, determinar las tarifas, ya sean mediante procesos de fijación o revisión de tarifaria, para los servicios derivados de la explotación que se encuentran bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN de fecha 23 de setiembre del año 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante, RETA), que fuera modificado por Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN;

Que, el 12 de mayo de 2004, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe de "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A., (en adelante, CORPAC) por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV";

Que, mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C, recibida el 14 de noviembre de 2016, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) de los aeropuertos comprendidos en el Grupo V;

Que, mediante Oficio N° 142-16-GRE-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2016, se comunicó a CORPAC que, a fin de admitir a trámite su solicitud, se requería que ésta cumpliera con

presentar el análisis de sensibilidad de las Tarifas propuestas, aspecto que forma parte del contenido mínimo que debe incluir toda solicitud de revisión tarifaria, conforme al artículo 62 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Asimismo, se le requirió que proporcione la información enviada junto con su solicitud en archivos MS Office Excel:

Que, mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GAP.ADC.223-2016-C, recibida el 24 de noviembre de 2016, CORPAC remitió un CD con la información requerida;

Que, mediante Memorando N° 005-17-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de enero de 2017, se solicitó la opinión de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización respecto a si el aeródromo "María Reiche Neuman" de Nasca se encuentra íntegramente bajo administración de CORPAC, y si dicho aeropuerto se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN;

Que, mediante Oficio N° 008-17-GRE-OSITRAN, de fecha 06 de enero de 2017, se solicitó a CORPAC informar si ostenta la titularidad legal para realizar actividades de explotación del aeródromo "María Reiche Neuman" de Nasca;

Que, mediante Memorando N° 081-2017-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de enero de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informa que, a efectos de dar respuesta a la solicitud realizada mediante Memorando N° 005-17-GRE-OSITRAN, ha oficiado a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que indique el alcance de las responsabilidades de CORPAC respecto al aeródromo "María Reiche Neuman" de Nasca. Cabe indicar que, a la fecha de elaboración del informe N° 002-17-GRE-GAJ-OSITRAN no se recibió respuesta alguna por parte de la referida Dirección;

Que, mediante Carta N° GAP.ADC.013.2017.C, de fecha 23 de enero de 2017, CORPAC da respuesta a lo solicitado por el Regulador mediante el Oficio N° 008-17-GRE-OSITRAN;

Que, el artículo 5º del RETA señala que, la regulación tarifaria a los servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público es competencia exclusiva de OSITRAN, conforme lo establece el literal b) del numeral 7.1 de la Ley N° 26917, por lo que corresponde al OSITRAN disponer (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y (iii) el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan las reglas para la aplicación de tarifas;

Que, el artículo 17º del RETA establece los alcances de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria; señalando que, se llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias de OSITRAN. Asimismo, el numeral 4 de dicho artículo prevé en los casos de las Entidades Prestadoras públicas que podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio de OSITRAN existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas;

Que, el artículo 61º del RETA regula el inicio del procedimiento a instancia de parte, señalando que las Entidades Prestadoras podrán solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria, en torno a lo cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora, luego

de lo cual dicha Gerencia con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo;

Que, de acuerdo a lo señalado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 002-17-GRE-GAJ-OSITRAN, debería declararse improcedente la solicitud de revisión de tarifas correspondientes al Grupo V presentada por CORPAC, en tanto no se han acreditado razones fundadas que justifiquen que se realice una revisión exclusivamente respecto de las tarifas asignadas al Grupo V. Adicionalmente, se indica que, la entidad prestadora debió realizar un análisis integral de toda su red de infraestructura y servicios aeroportuarios, a fin de recurrir a un mecanismo que asegure un subsidio transparente, cuantificable e identificable hacia los aeropuertos que conforman el Grupo V, ello teniendo en consideración la forma en la que fueron establecidas las tarifas en el año 2004;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de Vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del Artículo 6 de la Ley N° 27444;

**POR LO EXPUESTO**, en mérito de las funciones previstas en el numeral i del literal b) del inciso 7.1 del artículo 7° de la Ley N° 26917; Ley de Creación de OSITRAN; el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; los artículos 16° y 17° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el artículo 61° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, y sobre la base del Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° 611-17-CD-OSITRAN de fecha 01 de marzo de 2017;

#### SE RESUELVE:

**Artículo 1º.-** Declarar improcedente la solicitud de revisión de tarifas correspondientes al Grupo V presentada por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.

**Artículo 2º.-** Disponer la notificación de la presente resolución, así como el Informe N° 002-17-GRE-GAJ-OSITRAN, a CORPAC S.A.

**Artículo 3º.-** Disponer la difusión de la presente Resolución, así como el Informe N° 002-17-GRE-GAJ-OSITRAN en el Portal Institucional de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe))

Regístrese y comuníquese.

  
**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. 8340

**INFORME N° 002-2017-GRE-GAJ-OSITRAN**

**OSITRAN**

GERENCIA GENERAL

21 FEB 2017

**RECIBIDO**

HORA: 5:06p

Para : **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**  
Gerente General

De : **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica



Asunto : Solicitud de revisión tarifaria formulada por CORPAC S.A. respecto de los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento, y Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) de los aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

Fecha : 21 de febrero de 2017

**I. OBJETIVO**

1. Evaluar la procedencia de la solicitud de revisión tarifaria formulada por CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC o la Entidad Prestadora), respecto de los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento, y Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) de los aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

**II. ANTECEDENTES**

2. CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
3. El 12 de mayo de 2004, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe de "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV."
4. Mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C, recibida el 14 de noviembre de 2016, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) de los aeropuertos comprendidos en el Grupo V.



5. Mediante Oficio N° 142-16-GRE-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2016, se comunicó a CORPAC que, a fin de admitir a trámite su solicitud, se requería que ésta cumpliera con presentar el análisis de sensibilidad de las Tarifas propuestas, aspecto que forma parte del contenido mínimo que debe incluir toda solicitud de revisión tarifaria, conforme al artículo 62 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Asimismo, se le requirió que proporcione la información enviada junto con su solicitud en archivos MS Office Excel.
6. Mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GAP.ADC.223-2016-C, recibida el 24 de noviembre de 2016, CORPAC remitió un CD con la información requerida.
7. Mediante Memorando N° 005-17-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de enero de 2017, se solicitó la opinión de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización respecto a si el aeródromo "María Reiche Neuman" de Nasca se encuentra íntegramente bajo administración de CORPAC, y si dicho aeropuerto se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN.
8. Mediante Oficio N° 008-17-GRE-OSITRAN, de fecha 06 de enero de 2017, se solicitó a CORPAC informar si ostenta la titularidad legal para realizar actividades de explotación del aeródromo "María Reiche Neuman" de Nasca.
9. Mediante Memorando N° 081-2017-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de enero de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informa que, a efectos de dar respuesta a la solicitud realizada mediante Memorando N° 005-17-GRE-OSITRAN, ha oficiado a la DGAC para que indique el alcance de las responsabilidades de CORPAC respecto al aeródromo "María Reiche Neuman" de Nasca. A la fecha de elaboración del presente informe, no se ha recibido respuesta de parte de la DGAC.
10. Mediante Carta N° GAP.ADC.013.2017.C, de fecha 23 de enero de 2017, CORPAC da respuesta a lo solicitado por el Regulador mediante el Oficio N° 008-17-GRE-OSITRAN.

### III. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

#### IV.3.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN

11. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de creación de OSITRAN), la misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
12. En línea con lo anterior, los artículos 6° y 7° de la Ley N° 26917 establecen que OSITRAN ejerce atribuciones y funciones regulatoria, normativa, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de resolución de controversias y atención de reclamos. Dichas funciones, además, se encuentran recogidas en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos y en el Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.
13. Específicamente, la función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a su Ley de creación, conforme a lo siguiente:

*"Artículo 7º.- Funciones*

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

*(...)*

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

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

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

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

14. De acuerdo al citado artículo, corresponde a OSITRAN, como parte de su función reguladora, determinar las tarifas, mediante procesos de fijación o revisión tarifaria, para los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia.
15. Del mismo modo, debe considerarse que de acuerdo con los artículos 16 y 17 del REGO, OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual; siendo su Consejo Directivo, el órgano competente para el ejercicio de la función reguladora.
16. Por su parte, el numeral 3.2 del artículo 3º de la Ley Nº 26917, define a las Entidades Prestadoras como aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de uso público.
17. Asimismo, el inciso k) del artículo 1 del REGO define a la Entidad Prestadora como la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios.
18. Cabe indicar que, mediante Decreto Legislativo Nº 99, Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, se transformó a la empresa pública CORPAC en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil, cuyo objeto social es, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país.
19. Así, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Legislativo Nº 99, CORPAC cuenta con un título legal para explotar infraestructura de transporte de uso público. Por tanto, de conformidad con la Ley Nº 26917 y el REGO, CORPAC es una Entidad Prestadora que se encuentra bajo la competencia de OSITRAN.



**IV.3.2. Del inicio del procedimiento de revisión tarifaria**

20. El Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, el RETA),

establece, en su artículo 4, que el mismo es de aplicación al procedimiento de fijación, revisión y desregulación de las tarifas de las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea en virtud a título legal o contractual.

21. Asimismo, el artículo 5 del RETA dispone que, la regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas<sup>1</sup>, y, en general, el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas.
22. Del mismo modo, conforme a los artículos 10 y 11 del RETA, el régimen tarifario regulado es aplicable exclusivamente a la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado. En estos casos, OSITRAN determinará las Tarifas aplicables; siendo que el procedimiento para su determinación podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.
23. Por su parte, el artículo 17 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación y revisión tarifaria; señalando que, se llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias de OSITRAN.
24. Asimismo, el numeral 4 del artículo 17 prevé en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como es el caso de CORPAC- que podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio de OSITRAN existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
25. Por su parte, el Capítulo 2 del Título V del RETA regula el procedimiento de fijación y revisión tarifaria a instancia de parte. Específicamente, el artículo 61 regula el inicio del procedimiento, señalando lo siguiente:

**"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte**

*La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.*

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.

Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.

<sup>1</sup> De acuerdo con el Art. 3 del RETA: "Tarifa Tope o Máxima: Es la que constituye el importe máximo fijado en las resoluciones tarifarias del OSITRAN o en los respectivos contratos de concesión, cuyo valor no puede ser superado por las Entidades Prestadoras en el establecimiento de las tarifas aplicables a los servicios que ésta presta a los Usuarios. Se consideran Tarifas Máximas a las denominadas también tarifas tope o cualquier otra denominación utilizada en las normas legales o contractuales, cuyos efectos sean iguales a los descritos anteriormente".

Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario.

Una vez emitida la resolución del Consejo Directivo, ésta será publicada en la Página Web del OSITRAN, respetándose la normativa relativa al tratamiento de la información calificada como confidencial, de ser el caso."

[Subrayado agregado]

26. Por su parte, el artículo 62 establece el contenido mínimo de la solicitud de fijación o revisión tarifaria a instancia de parte, señalando lo siguiente:

**"Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria**

En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;
3. Marco general y justificación;
4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;
5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;
6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.
7. Proyección de la demanda;
8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
9. Costos operativos;
10. Costo de capital;
11. Flujo de caja;
12. Análisis de sensibilidad;
13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;
14. Información financiera auditada;
15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.

(...)"

27. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 61 del RETA, la Gerencia de Regulación (hoy, Gerencia de Regulación y Estudios Económicos) debe evaluar la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora dentro de los primeros tres (03) días de recibida la solicitud.
28. Asimismo, admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal (hoy, Gerencia de Asesoría Jurídica) procederá a evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo.

#### IV. ANÁLISIS

29. Luego de revisar los documentos remitidos por CORPAC a través de las Cartas N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C y MTC/CORPAC S.A. GAP.ADC.223-2016-C, así como el



marco normativo vigente, a continuación, se presenta nuestro análisis que consta de dos secciones:

- Admisibilidad de la solicitud de revisión tarifaria;
- Análisis de procedencia de la solicitud de revisión tarifaria;

#### IV.1. Admisibilidad de la solicitud de revisión tarifaria

30. El artículo 17 del RETA establece que se llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas con la periodicidad establecida, entre otros, en las resoluciones tarifarias de OSITRAN; y, que, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como lo es CORPAC-, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio de OSITRAN existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
31. En el presente caso, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, de fecha 12 de mayo de 2004, se aprobaron las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios para el Grupo I, Grupo II, Grupo III y Grupo IV<sup>2</sup>; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV."
32. Cabe indicar que la referida Resolución, en su artículo 3°, dispone que las tarifas aprobadas por ésta entrarán en vigencia a los quince (15) días de su publicación en el diario oficial El Peruano; no obstante, no señala el plazo de vigencia de las mismas, ni establece la periodicidad con la que éstas serán revisadas.
33. En el presente caso, mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C, recibida el 14 de noviembre de 2016, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) de los aeropuertos comprendidos en el Grupo V<sup>3</sup>.
34. En ese contexto, el artículo 62 del RETA establece que toda solicitud de revisión tarifaria debe contener cuando menos la siguiente información:

1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;
3. Marco general y justificación;
4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;
5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio;

<sup>2</sup> De acuerdo a la estructura tarifaria aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, el Grupo I está conformado por el aeropuerto de Cusco; el Grupo II, por los aeropuertos de Arequipa e Iquitos; el Grupo III, por los aeropuertos de Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo; y, el Grupo IV, por los aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara. Cabe indicar que, los aeropuertos comprendidos en los Grupos II, III y IV -con excepción de Nazca- han sido entregados en concesión al sector privado; por lo que CORPAC ya no presta servicios aeroportuarios en éstos.

<sup>3</sup> Cabe precisar que, si bien en su comunicación, CORPAC solicita el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios de manera general, de la revisión del Informe que sustenta su solicitud, se desprende que su propuesta tarifaria está referida únicamente a los aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria.
  7. Proyección de la demanda;
  8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
  9. Costos operativos;
  10. Costo de capital;
  11. Flujo de caja;
  12. Análisis de sensibilidad;
  13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;
  14. Información financiera auditada;
  15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.
35. Dentro del plazo establecido en el artículo 61 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos verificó que la solicitud presentada por CORPAC cumpliera con el contenido mínimo exigido en el referido artículo 62. Así, en virtud al requerimiento efectuado mediante Oficio N° 142-16-GRE-OSITRAN, CORPAC a través de las Cartas N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C y N° MTC/CORPAC S.A. GAP.ADC.223-2016-C, cumplió con presentar la documentación completa conforme a lo dispuesto por el RETA, con lo cual se admitió a trámite su solicitud; por lo que se corresponde evaluar la procedencia de la misma.

#### IV.2. Análisis de procedencia de la solicitud de revisión tarifaria

36. Tal como fue anotado líneas arriba, el artículo 17 del RETA establece que podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, **cuando a criterio de OSITRAN existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación.** Entre dichas razones se mencionan, por ejemplo, **cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.**
37. Al respecto, a través de la Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C, CORPAC señala los siguientes aspectos como sustento de su solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria:
- i) La falta de un mecanismo de reajuste tarifario, lo que ha originado que éste venga asumiendo tanto el riesgo de inflación y de tipo de cambio desde la última revisión tarifaria en mayo de 2004; y,
  - ii) El hecho que las tarifas vigentes no permiten cubrir los costos operativos y las inversiones realizadas<sup>4</sup> y proyectadas; indicando, además, que con las tarifas actuales el flujo de caja económico arroja un VAN (Valor Actual Neto) negativo.
38. Asimismo, como parte de su solicitud de revisión tarifaria, CORPAC adjuntó el documento denominado "Propuesta Incremento y Reajuste de Tarifas de Servicios Aeroportuarios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, estacionamiento de los aeropuertos del Grupo V", elaborado por la Gerencia de Aeropuertos – Área de Desarrollo Comercial de CORPAC, cuyo contenido se describe a continuación.



<sup>4</sup> Al respecto, CORPAC manifiesta que "(...) viene ejecutando inversiones por concepto de mejoramiento en la infraestructura aeroportuaria, y tiene prevista la ejecución de gastos de capital no ligados a proyectos de equipamiento de seguridad, equipamiento de salvamento y extinción de incendios y cercos perimétricos entre otros."

#### IV.2.1. Propuesta tarifaria de CORPAC

##### a) Aspectos metodológicos

39. La metodología empleada en la propuesta de revisión tarifaria de CORPAC es la de costo de servicio, a través del descuento de flujos de caja. Con esta metodología la tarifa regulada se obtiene en función de la demanda por los servicios aeroportuarios (Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y TUUA), los costos operativos, el valor de los activos necesarios para brindar el servicio (base de capital), el método de depreciación del capital, los impuestos y el costo de oportunidad de capital.
40. La tarifa se obtiene indirectamente mediante flujos de caja, de manera que el valor actual de los ingresos iguale al valor actual de los costos económicos, para lo cual CORPAC considera:
- i) Un horizonte de tiempo de seis (06) años (2015-2021), debido a que -según señala- a partir del 2016 pueden registrarse cambios estructurales en los patrones de demanda por el servicio, resultantes de las mejoras en la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de Jaén, Jauja y Huánuco, entre otros.
  - ii) Una proyección de operaciones de Aterrizaje y Despegue que considera:
    - Para los aeródromos de bajo nivel de tráfico aéreo, una tasa de crecimiento del 6,0% en el 2016 y 4,0% en el periodo 2017-2021;
    - Para los aeródromos que cuentan con mediano nivel de tráfico aéreo y para los que poseen operaciones con vuelos subsidiados como parte del Programa de Integración Amazónica por vía aérea, una tasa de crecimiento del 8,0% en el 2016 y 6,0% en el periodo 2017-2021; y,
    - Para los Aeropuertos de Ilo, Jaén, Jauja y Rioja, la proyección de demanda está fundamentada en las perspectivas sobre el ingreso de las aerolíneas Latam Airlines, Peruvian Airlines, Star Perú y LC Perú, y sus correspondientes incrementos de frecuencias anuales en aterrizaje y despegue.
  - iii) Una proyección de pasajeros que considera el flujo de embarque actual e histórico que poseen los aeropuertos de Grupo V. Sin embargo, específicamente para los aeropuertos de Ilo, Jaén, Jauja y Rioja, para los cuales existen perspectivas sobre el ingreso de nuevas aerolíneas, CORPAC ha considerado la capacidad de asientos de las aeronaves Airbus A319 y A320, Boeing 737, y BAE 146-100, entre otras (según aerolínea), contemplando un factor de ocupación del 75% además de las frecuencias estimadas para la salida de las aeronaves.
  - iv) Costos operativos que incluyen los costos relacionados al mantenimiento y operación de la pista de aterrizaje y rodadura, plataforma, seguridad y el servicio de extinción de incendios, así como gastos de personal, servicios prestados por terceros, mantenimiento, suministro y materiales, tributos, seguros, entre otros. Los costos operativos son indexados empleando la tasa de inflación estimada en el Marco Macroeconómico Multianual del 2017 al 2019<sup>5</sup>.



<sup>5</sup> Elaborado por el Ministerio de Economía y Finanzas y publicado el 26 de agosto de 2016.

- v) Una base de capital calculada como el valor de adquisición menos la depreciación acumulada. Para el año 2015, CORPAC ha considerado la información obtenida de la Contabilidad Regulatoria.
- vi) Las inversiones aeroportuarias consideran la adquisición de equipamiento de los terminales, equipamiento de seguridad y equipos de salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos de Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Rioja, Tingo Maria y Yurimaguas.
- vii) Un método de depreciación lineal de acuerdo a lo establecido en el artículo 22 del Reglamento del Impuesto a la Renta.
- viii) Una tasa de descuento calculada como el Costo Promedio Ponderado de Capital (después de impuestos) igual al 10,0%, que considera el efecto de la inflación.
- ix) Una fórmula de ajuste anual de las tarifas por la inflación de Estados Unidos, a partir del año 2017 en adelante.

**b) Tarifas y ajuste anual propuesto por CORPAC**

- 41. De acuerdo al modelo económico financiero presentado por CORPAC, el nivel tarifario de los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos comprendidos en el Grupo V se incrementaría en **358,89%** con respecto al actual<sup>6</sup>. Dicho incremento se aplicaría por igual a las tarifas de los servicios de TUUA, y Aterrizaje y Despegue (y, por ende, también a la de estacionamiento de aeronaves<sup>7</sup>).
- 42. En lo que se refiere a Aterrizaje y Despegue (A/D), acorde con la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, CORPAC propone una estructura tarifaria que depende del origen del vuelo (nacional e internacional) y del Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave. De esta manera, establece un cargo fijo hasta un PMD de 10 toneladas métricas (TM) y, para naves con un PMD superior, establece que la unidad de facturación sea por TM. Por su parte, para el servicio de TUUA, acorde con dicha Resolución, CORPAC propone que la unidad de facturación sea el pasajero embarcado.
- 43. Para el ajuste de las tarifas (del 2017 al 2021), considera la tasa de crecimiento anual proyectada del *Consumer Price Index*, tal como se muestra en la Tabla 1.



<sup>6</sup> Cabe precisar que, de acuerdo a la Carta N° GAP.ADC.223-2016-C, recibida el 24 de noviembre de 2016, CORPAC estima un incremento tarifario de 359% en un escenario sin considerar el Activo Fijo, y de 1527% en un escenario considerando el Activo Fijo.

<sup>7</sup> Considerando que la tarifa de estacionamiento es equivalente al 2,5% de la tarifa de Aterrizaje y Despegue.

**Tabla 1: Estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en el Grupo V, propuesta por CORPAC (en USD sin IGV)**

| Servicio               | Unidad de Cobro | Tarifa vigente 2015 | Tarifa propuesta |       |       |       |       |       |
|------------------------|-----------------|---------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                        |                 |                     | 2016             | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
| A/D NACIONAL           |                 |                     |                  |       |       |       |       |       |
| Hasta 10 TM            | Cargo fijo      | 2,00                | 9,53             | 9,67  | 9,90  | 10,15 | 10,38 | 10,61 |
| Más de 10 hasta 35 TM  | Por TM          | 0,67                | 3,19             | 3,24  | 3,32  | 3,40  | 3,48  | 3,55  |
| Más de 35 hasta 70 TM  |                 | 0,70                | 3,33             | 3,38  | 3,46  | 3,55  | 3,63  | 3,71  |
| Más de 70 hasta 105 TM |                 | 0,73                | 3,48             | 3,53  | 3,61  | 3,70  | 3,79  | 3,87  |
| Más de 105 TM          |                 | 0,75                | 3,57             | 3,63  | 3,71  | 3,80  | 3,89  | 3,98  |
| A/D INTERNACIONAL      |                 |                     |                  |       |       |       |       |       |
| Hasta 10 TM            | Cargo fijo      | 4,00                | 19,06            | 19,34 | 19,80 | 20,29 | 20,77 | 21,21 |
| Más de 10 hasta 35 TM  | Por TM          | 1,70                | 8,10             | 8,22  | 8,41  | 8,62  | 8,83  | 9,02  |
| Más de 35 hasta 70 TM  |                 | 2,00                | 9,53             | 9,67  | 9,90  | 10,15 | 10,38 | 10,61 |
| Más de 70 hasta 105 TM |                 | 2,17                | 10,34            | 10,49 | 10,74 | 11,01 | 11,27 | 11,51 |
| Más de 105 TM          |                 | 2,22                | 10,58            | 10,73 | 10,99 | 11,26 | 11,52 | 11,77 |
| TUUA NACIONAL          | Por pasajero    | 2,92                | 13,91            | 14,12 | 14,45 | 14,81 | 15,16 | 15,49 |

Fuente: "Propuesta Incremento y Reajuste de Tarifas de Servicios Aeroportuarios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, estacionamiento de los aeropuertos del Grupo V", remitida mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-481-2016-C.

44. En el caso de las tarifas de Aterrizaje y Despegue Nocturno, CORPAC propone mantener los mismos porcentajes de recargo sobre la tarifa de Aterrizaje y Despegue Diurno; estos son, 15% en el caso del horario nocturno-nocturno y 7,5% en el horario nocturno-diurno o viceversa. De igual modo, para el servicio de estacionamiento, CORPAC plantea mantener la tarifa equivalente en 2,5% de la tarifa de Aterrizaje y Despegue por hora.

#### **IV.2.2. Cuestión previa: Revisión de las Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC, realizada en el año 2004**

45. Tal como ha sido señalado en el presente Informe, mediante Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos que presta en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encuentran los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que las tarifas que se propone aplicar al Grupo V son las mismas que se proponen para el Grupo IV.
46. Los objetivos de dicha revisión tarifaria fueron los siguientes:
- Establecer los nuevos niveles de Tarifas Máximas.
  - Separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos.
  - Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio.
  - Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de las tarifas entre vuelos nacionales e internacionales.



- e) Hacer explícitos los subsidios entre servicios y entre aeropuertos para aquellas unidades de negocio que no cubren sus costos, pero que cumplen un rol social en la economía del país.

47. La estructura de tarifas se realizó sobre la base de seis Unidades de Negocio. La primera unidad estuvo conformada por los **servicios de aeronavegación**, debido a que constituyen una operación independiente de la red aeroportuaria; mientras que las otras cinco unidades fueron conformadas por grupos de aeropuertos administrados por CORPAC, a través de los cuales se proveen los **servicios aeroportuarios**, las cuales fueron establecidas considerando la base de tráfico de pasajeros y el potencial de desarrollo turístico o carguero, de acuerdo a lo siguiente:

- La segunda unidad de negocio (**Grupo I**) la integró el **aeropuerto de Cusco**, con un tráfico de alrededor de 700 000 pasajeros por año;
- La tercera unidad de negocio (**Grupo II**) estuvo conformada por los **aeropuertos de Arequipa e Iquitos**, cada uno de los cuales registraba alrededor de 300 000 pasajeros por año;
- La cuarta unidad de negocio (**Grupo III**) estuvo conformada por **9 aeropuertos**<sup>8</sup>, que registraban cada uno más de 100 000 pasajeros por año;
- La quinta unidad de negocio (**Grupo IV**), por **7 aeropuertos**<sup>9</sup>, que concentraban alrededor del 4% del tráfico de la red aeroportuaria administrada por CORPAC; y,
- La sexta unidad de negocio (**Grupo V**, también denominado **Grupo Social**) estuvo integrada por 36 aeropuertos/aeródromos, los cuales registraban un escaso o nulo movimiento que no les permitía cubrir sus costos de operación, y que cumplían una función eminentemente social.



48. Para la revisión de las tarifas, se tomaron en consideración los principios tarifarios de sostenibilidad<sup>10</sup>, equidad<sup>11</sup> y eficiencia<sup>12</sup>. Sin embargo, al existir conflictos entre dichos principios tarifarios, se estableció una jerarquía entre estos, subordinando los principios de eficiencia y equidad al principio de sostenibilidad, relacionado a la recuperación de inversiones de largo plazo y la necesidad de mantener la continuidad de los servicios públicos aeroportuarios.



49. La revisión tarifaria involucró el análisis de la demanda por servicios aeroportuarios, los costos e ingresos y la sostenibilidad. En cuanto a la estimación de los costos económicos, se consideraron aquellos recursos necesarios para la producción de los servicios aeroportuarios, es decir los costos operativos, aplicando el mecanismo de costeo por actividades lo cual permite a la empresa asignar sus costos basados en la causalidad del gasto y hace posible determinar con mayor transparencia el subsidio que requieren los servicios aeronáuticos que cumplen un rol subsidiario.

<sup>8</sup> Chiclayo, Juliaca, Nazca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo.

<sup>9</sup> Anta, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes.

<sup>10</sup> El principio de **sostenibilidad** señala que el nivel de tarifas debe cubrir los costos económicos que sean necesarios para la prestación de los servicios, de manera que se asegure la continuidad de la oferta de los servicios aeronáuticos.

<sup>11</sup> El principio de **equidad** se encuentra asociado al rol subsidiario del Estado, es decir, a mantener la infraestructura y operaciones aeroportuarias aunque los ingresos generados por su tráfico no cubran los costos de operación y mantenimiento de los aeropuertos, permitiendo el acceso a los servicios públicos aeronáuticos a la mayor cantidad de usuarios por razones de interés público.

<sup>12</sup> El principio de **eficiencia** establece que la revisión de tarifas debe apuntar a la determinación de un nivel de tarifa que tienda a establecer el costo mínimo de producción del servicio aeronáutico, así como acercarse al costo marginal de producción del servicio, para lograr un uso más eficiente de los activos aeronáuticos.

50. Al respecto, en concordancia con el principio de equidad, y con la finalidad de asegurar un subsidio transparente, cuantificable e identificable, se aplicó el siguiente procedimiento para el tratamiento de los subsidios cruzados entre las Unidades de Negocio:
- i) Se dividieron los aeropuertos en grupos en función a la demanda para que aquellos que presentan mayor tráfico cubran sus costos en la medida de lo posible;
  - ii) Se consideraron dos categorías de tarifas que corresponden a vuelos nacionales e internacionales; y,
  - iii) Se consideró la retribución generada por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh) para cubrir las operaciones de la red aeroportuaria administrada por CORPAC.<sup>13</sup>
51. Para el cálculo de la propuesta tarifaria, en concordancia con el principio de sostenibilidad, se elaboró un flujo de caja para cada Unidad de Negocio, en los cuales se incluyó los ingresos, costos y el plan de inversiones; y se calcularon diferentes niveles de costo de capital (WACC) para descontar los flujos de caja correspondiente, incorporando con ello un nivel de riesgo de acuerdo a las Unidades de Negocio definidas.<sup>14</sup>
52. Empleando dicha metodología, se comprobó la sostenibilidad en el caso del Grupo I (Cusco), al obtener un Valor Actual Neto positivo, cercano a cero (sin considerar los ingresos comerciales).
53. En el caso de los **Grupos II, III y IV**, la demanda individual de los aeropuertos que los conforman no generaba los ingresos necesarios para cubrir sus costos operativos; por lo que las tarifas calculadas para cada uno de los referidos grupos no permitían obtener un VAN positivo. Por esta razón, considerando que la Concesión del AIJCh estableció la transferencia de ingresos a CORPAC<sup>15</sup>, y que éste debe tener libertad para asignar y gestionar dichos recursos de la mejor manera posible como conocedor del negocio aeroportuario, a efectos de determinar la tarifa razonable por Unidad de Negocio que cumpla con los principios tarifarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos que comprendiera los tres grupos mencionados. En este contexto, se evaluaron los siguientes tres (03) escenarios:
- **Escenario 1:** Se consideró la sumatoria de los ingresos, costos e inversiones de los aeropuertos que conforman la canasta aeroportuaria, incluyendo además las



<sup>13</sup> De acuerdo al numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh, a partir del tercer año de Vigencia de la Concesión, el 80% del monto mínimo de la Retribución se destinaría a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC, mientras que el 20% restante sería destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCh. Luego, a través de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCh, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se agregó un último párrafo a la cláusula 5.23 de dicho contrato (referida a la ampliación del Aeropuerto), estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el mencionado numeral 10.3 de las Bases.

<sup>14</sup> Para ello, se calculó una misma tasa WACC para los servicios de aeronavegación y el Grupo I, y a partir de esta se agregó 1, 2 y 3 desviaciones estándar para el Grupo II, III y IV, respectivamente. De esta manera, se consideró un WACC de 11% para descontar los flujos de caja correspondientes a las Unidades de Negocio del Grupo I y de los Servicios de Navegación Aérea, 13% para el Grupo II, 14% para el Grupo III, y 16% para el Grupo IV.

<sup>15</sup> Además de la transferencia de parte del monto mínimo de la Retribución, el Contrato de Concesión del AIJCh establece que el 50% y el 20% de los ingresos generados por la prestación de los servicios de Aterrizaje y Despegue, y TUUA internacional, respectivamente, sean transferidos a CORPAC.

transferencias de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)<sup>16</sup> por concepto de la TUUA internacional (20%) y A/D (50%).

- **Escenario 2:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 1, y se incluyó además como ingresos de los servicios aeroportuarios el **21% de la Retribución mínima que LAP paga al Estado**. Asimismo, se hizo explícito el subsidio encubierto a las actividades militares y policiales, y se consideró un cronograma de reducción de costos administrativos de 50% en un periodo de cinco (05) años.
- **Escenario 3:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 2, pero modificando el porcentaje de la Retribución mínima, el cual pasaría de 21% a 51%. Asimismo, se incorporaron los costos totales e inversiones de los aeropuertos de escaso o nulo movimiento<sup>17</sup>, no considerados por la consultora *Curry & Brown*<sup>18</sup> y proyectadas por CORPAC hasta el año 2008.

54. De la evaluación de los escenarios del flujo de caja global para los **Grupos II, III y IV**,<sup>19</sup> se detectó que la viabilidad del negocio estaba asegurada en los escenarios 2 y 3, al presentar un Valor Actual Neto (VAN) positivo. Es decir, la sostenibilidad de dichos grupos dependía de las transferencias de LAP (20% de la TUUA internacional y 50% de A/D), así como de las transferencias del MTC por concepto de la Retribución que LAP paga al Estado. Cabe indicar que los niveles de tarifas para dichos grupos fueron ajustados de tal manera que la transferencia del Estado a CORPAC fuera la mínima, considerando los pagos que el Estado debe realizar por la expropiación de los terrenos para la ampliación del AIJCh.
55. Así, las tarifas establecidas para los Grupos II, III y IV fueron: i) en el caso de la TUUA nacional e internacional igual para los tres grupos; ii) en el caso de A/D nacional, iguales para los grupos II y III, e inferiores para el Grupo IV; y iv) en el caso de A/D internacional, diferentes en los tres grupos, siendo las más altas en el Grupo I y las más bajas en el Grupo IV. Finalmente, las tarifas correspondientes al Grupo IV fueron aplicadas también al Grupo V.



#### IV.2.3. Del inicio del procedimiento de revisión tarifaria

56. Tal como fue señalado líneas arriba, CORPAC ha solicitado el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y TUUA prestados en los aeropuertos comprendidos en el Grupo V; señalando como uno de los elementos de sustento de su solicitud que las tarifas vigentes (correspondientes a dicho grupo) no permiten cubrir los costos operativos y las inversiones realizadas y proyectadas, resultando en un flujo de caja económico que presenta un VAN negativo.
57. Sobre el particular, es preciso recalcar que, al momento de la fijación tarifaria en mayo de 2004, los aeropuertos comprendidos en el Grupo V registraban un escaso o nulo movimiento que no les permitía cubrir sus costos de operación, pero que cumplían un rol social en la economía del país. A la fecha, dicha situación no ha cambiado, tal como se muestra a continuación:



<sup>16</sup> Concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).

<sup>17</sup> Es decir, los aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

<sup>18</sup> Estudios realizados por la consultora *Curry & Brown* en el marco de la preparación del plan maestro para la entrega en concesión de los aeropuertos regionales, por encargo de PROINVERSION.

<sup>19</sup> Cabe precisar que los flujos de caja económico del Grupo I y de la Unidad de Negocio de navegación aérea, fueron analizados sin considerar las transferencias generadas por la concesión del AIJCh; por lo que no estuvieron sujetos a la evaluación de los tres escenarios descritos.

**Tabla 2: Tráfico de pasajeros de entrada y salida, por aeropuerto**

|                    | 2003           |             | 2004             |             | 2016             |             |
|--------------------|----------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| <b>TOTAL</b>       | <b>907 857</b> | <b>100%</b> | <b>1 013 552</b> | <b>100%</b> | <b>3 623 358</b> | <b>100%</b> |
| Cusco (Grupo I)    | 713 333        | 79%         | 797 589          | 79%         | 3 209 153        | 89%         |
| Nazca (Grupo III)  | 151 702        | 17%         | 181 916          | 18%         | 161 287          | 4%          |
| Grupo V:           |                |             |                  |             |                  |             |
| Andahuaylas        | 9 475          | 1%          | 8 656            | 1%          | 12 809           | 0%          |
| Mazamari           | 7 965          | 1%          | 4 072            | 0%          | 348              | 0%          |
| Yurimaguas         | 7 940          | 1%          | 7 003            | 1%          | 20 002           | 1%          |
| Huanuco            | 6 382          | 1%          | 6 722            | 1%          | 95 694           | 3%          |
| Atalaya            | 3 729          | 0%          | 3 310            | 0%          | 16 268           | 0%          |
| Juanjui            | 2 747          | 0%          | 792              | 0%          | 2                | 0%          |
| Tocache            | 1 925          | 0%          | 714              | 0%          | 0                | 0%          |
| Chimbote           | 943            | 0%          | 1 054            | 0%          | 186              | 0%          |
| Tingo Maria        | 596            | 0%          | 590              | 0%          | 20 429           | 1%          |
| Jauja              | 576            | 0%          | 729              | 0%          | 61 965           | 2%          |
| Rioja              | 281            | 0%          | 91               | 0%          | 0                | 0%          |
| Ilo                | 263            | 0%          | 314              | 0%          | 604              | 0%          |
| Jaen <sup>1/</sup> | 0              | 0%          | 0                | 0%          | 24 584           | 1%          |
| Rod. De Mendoza    | 0              | 0%          | 0                | 0%          | 27               | 0%          |
| Saposa             | 0              | 0%          | 0                | 0%          | 0                | 0%          |

<sup>1/</sup> El 30 de setiembre de 2016 se realizó el vuelo comercial inaugural en el aeropuerto de Jaén, operado por LATAM AIRLINES.

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

58. Como puede observarse, individualmente los aeropuertos del Grupo V registran un nivel de tráfico inferior a los 100 000 pasajeros anuales; mientras que, en conjunto, en el año 2016 se registró un total de 252 918 pasajeros en los quince (15) aeropuertos/aeródromos operativos de dicho grupo, cifra significativamente menor en comparación con los más de 3 millones de pasajeros que registró el aeropuerto de Cusco (Grupo I) en el mismo periodo. Debido a ello, los ingresos generados por estos aeropuertos resultan insuficientes para cubrir sus costos operativos y más aún, las inversiones que requieren.

59. Cabe indicar que, lo anterior fue advertido en el Informe de "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que Provee CORPAC S.A." que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, a través de la cual se aprobaron las tarifas de los servicios aeroportuarios vigentes a la fecha; razón por la cual el Grupo V (o Grupo Social) fue excluido de la evaluación de sostenibilidad del flujo de caja económico<sup>20</sup> y se le asignaron las tarifas aprobadas para el Grupo IV, tal como se lee a continuación:

### "3.2. Unidades de Negocio (UN)

(...)

Por último, hay un grupo de 36 aeropuertos con una función eminentemente social. Estos aeropuertos no cubren sus costos de operación, cumplen una función social y registran escaso o nulo movimiento. Cabe resaltar que algunos presentan invasión tanto en las superficies limitadoras de obstáculos<sup>12</sup> como en la superficie del aeropuerto<sup>13</sup>, aumentando los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación."

### "6.3. Propuesta tarifaria por UN

(...)

Por otro lado, cabe señalar que las tarifas correspondientes al Grupo IV se aplicarán al Grupo Social o al grupo de aeropuertos que no son sostenibles por sí mismos."

<sup>20</sup> Conforme fue explicado en extenso en el acápite precedente.

[Subrayado agregado]

60. Ello, además, es reconocido por CORPAC en su propuesta, al señalar lo siguiente:

**"5.1. Propuesta de CORPAC S.A.**

**Oferta**

*Por el lado de la oferta es importante destacar que los aeropuertos que conforman el Grupo V cuentan con varias características particulares según el AIP. En primer lugar, los Aeropuertos tienen diferentes horarios de operaciones, baja y nula operación estiman un incremento de operaciones una vez se culminen con el mejoramiento de las infraestructuras aeroportuarias de los Aeropuertos de Jaen, Jauja, Huánuco y otros. (...)"*

61. En ese contexto, CORPAC propone un incremento tarifario para los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos del Grupo V de 359%<sup>21</sup>, resultando en unos niveles de tarifas significativamente mayores que las cobradas en aeropuertos con similar tráfico de pasajeros administrados por otro operador<sup>22</sup>, tal como se muestra a continuación:

**Tabla 3: Comparación de tarifas propuestas por CORPAC con tarifas vigentes en otros aeropuertos (en USD, sin IGV)**

| Servicio                 | Unidad de Cobro | CORPAC                   |                                      | ADP                                   |
|--------------------------|-----------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
|                          |                 | Tarifa propuesta Grupo V | Tarifa vigente Grupo I <sup>1/</sup> | Tarifa vigente Grupo IV <sup>2/</sup> |
| <b>A/D NACIONAL</b>      |                 |                          |                                      |                                       |
| Hasta 10 TM              | Cargo fijo      | 9,53                     | 8,00                                 | 2,580                                 |
| Más de 10 hasta 35 TM    |                 | 3,19                     | 1,73                                 | 0,864                                 |
| Más de 35 hasta 70 TM    | Por TM          | 3,33                     | 2,16                                 | 0,903                                 |
| Más de 70 hasta 105 TM   |                 | 3,48                     | 2,25                                 | 0,942                                 |
| Más de 105 TM            |                 | 3,57                     | 2,31                                 | 0,968                                 |
| <b>A/D INTERNACIONAL</b> |                 |                          |                                      |                                       |
| Hasta 10 TM              | Cargo fijo      | 19,06                    | 16,00                                | 5,160                                 |
| Más de 10 hasta 35 TM    |                 | 8,10                     | 2,97                                 | 2,193                                 |
| Más de 35 hasta 70 TM    | Por TM          | 9,53                     | 3,60                                 | 2,580                                 |
| Más de 70 hasta 105 TM   |                 | 10,34                    | 3,79                                 | 2,799                                 |
| Más de 105 TM            |                 | 10,58                    | 3,88                                 | 2,864                                 |
| <b>TUUA NACIONAL</b>     | Por pasajero    | 13,91                    | 3,60                                 | 3,74                                  |

<sup>1/</sup> Aeropuerto Internacional de Cusco.

<sup>2/</sup> Aeropuertos de Anta y Chachapoyas.

Fuente: ADP y CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

62. Como puede observarse, las tarifas propuestas por CORPAC representan cerca de 4 veces los montos cobrados en los aeropuertos de Anta y Chachapoyas, los cuales tienen un nivel de tráfico similar (menos de 100 000 de pasajeros por año). De igual modo, la TUUA

<sup>21</sup> De acuerdo a la Carta N° GAP.ADC.223-2016-C, recibida el 24 de noviembre de 2016, CORPAC estima un incremento tarifario de 359% en un escenario sin considerar el Activo Fijo, y de 1527% en un escenario considerando el Activo Fijo.

<sup>22</sup> Por ejemplo, los aeropuertos comprendidos en el Grupo IV (hasta 100 000 pasajeros anuales) administrados por Aeropuertos del Perú.

propuesta para el Grupo V es cerca de 4 veces el monto cobrado en el aeropuerto de Cusco, mientras que las tarifas de Aterrizaje y Despegue nacional son alrededor del doble. De dicha comparación se advierte que las tarifas propuestas por CORPAC resultan desproporcionadas en relación a la infraestructura ofrecida y el servicio al usuario.

63. Siendo así, debe tenerse en consideración, tal como se señaló con anterioridad, que las tarifas correspondientes al Grupo V (Grupo Social) fueron las asignadas al Grupo IV, debido a que, para la fijación de las tarifas efectuada en el año 2004, el Grupo Social fue excluido de la evaluación de sostenibilidad del flujo de caja económico, debido a que registraba escaso o nulo movimiento, por lo que no cubrían sus costos de operación. De ello, y de lo señalado en la sección IV.2.2. "Cuestión previa: Revisión de las Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC, realizada en el año 2004" del presente informe, se advierte que las tarifas del Grupo V fueron fijadas tomando en consideración las transferencias de LAP así como de la Retribución generada por la Concesión del AIJCh; ingresos que no han sido considerados por CORPAC en su propuesta tarifaria.
64. En ese contexto, conforme se ha mostrado en la Tabla 2, si bien el tráfico de pasajeros en el Grupo V se ha incrementado más de seis veces con respecto al año 2004, al pasar de 34 047 a 252 918 pasajeros; individualmente, los aeropuertos que conforman dicho grupo registran un nivel de tráfico muy por debajo de los 100 000 pasajeros por año<sup>23</sup>; lo que refleja que la situación de este grupo sigue siendo la misma que la del año 2004.
65. En ese sentido, queda claro que, dadas las características de los aeropuertos del Grupo V, no podía evaluarse por separado a dichos aeropuertos al momento de establecer las tarifas de los servicios aeroportuarios en el año 2004. Asimismo, debe reiterarse que los aeropuertos de dicho Grupo en la actualidad siguen presentando una escasa demanda, lo que no permitiría cubrir sus costos de operación por sí mismos.
66. De otro lado, cabe destacar que, a diferencia de la revisión del año 2004, en la actualidad los aeropuertos que conformaron los Grupos II, III y IV se encuentran concesionados al sector privado<sup>24</sup>, sobre ello debe precisarse que los aeropuertos de dichos grupos sirvieron como referentes para el cálculo de las tarifas del Grupo V, conforme se ha explicado anteriormente.
67. En conclusión, considerando el carácter social de los aeropuertos del Grupo V, y siguiendo el criterio establecido por el Regulador en la revisión del año 2004, las tarifas de dicho grupo no pueden determinarse por sí mismas. Por lo tanto, teniendo en cuenta que CORPAC ya no cuenta con la administración de los Grupos II, III y IV, debió incluir en su análisis a toda la red de aeropuertos bajo su administración, de manera tal que pueda establecerse un mecanismo que asegure un subsidio transparente, cuantificable e identificable hacia los aeropuertos del Grupo V, que por la escasa demanda que presentan continúan siendo aeropuertos de labor eminentemente social.
68. Cabe señalar que, de la solicitud presentada por CORPAC, no se advierte sustento técnico ni económico que justifique que deba modificarse el criterio de evaluación integral<sup>25</sup> de las tarifas de la red de aeropuertos formulado por el Regulador en el año 2004, y, por tanto,



<sup>23</sup> Con excepción de Huánuco que registró 95 694 pasajeros en el 2016, y Jaén que registró 24 584 pasajeros en el último trimestre del mismo año, luego de iniciar vuelos comerciales el pasado 30 de setiembre.

<sup>24</sup> A excepción del aeródromo de Nasca.

<sup>25</sup> En el cual se deben de considerar todos los aeropuertos bajo administración de CORPAC a la fecha, incluido el aeródromo de Nasca, tal cual lo manifestó CORPAC mediante Carta N° GAP.ADC.013.2017.C.

evaluar de manera privada y no social la situación tarifaria de los aeropuertos del Grupo V, más aun dado que dichos aeropuertos mantienen un escaso nivel de tráfico<sup>26</sup>, situación que los caracteriza por ser infraestructura que cumple un rol eminentemente social. En tal sentido, se observa que CORPAC no ha cumplido con justificar adecuadamente su pedido de revisión tarifaria, lo cual además de incumplir el RETA, constituye una trasgresión del artículo 113 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, según el cual todo escrito que presente el administrado ante las entidades públicas debe contener los fundamentos de hecho y, cuando le sea posible de derecho de los pedidos que realicen.

69. Por lo tanto, teniendo en cuenta el análisis efectuado por el Regulador respecto de la solicitud de revisión tarifaria presentada por CORPAC, se advierte que en los términos en que ésta ha sido planteada debe ser declarada improcedente, en tanto no se han acreditado razones fundadas que justifiquen que se realice una revisión exclusivamente respecto de las tarifas asignadas al Grupo V. Cabe indicar que la entidad prestadora debió realizar un análisis integral de toda su red de infraestructura y servicios aeroportuarios, a fin de recurrir a un mecanismo que asegure un subsidio transparente, cuantificable e identificable hacia los aeropuertos que conforman el Grupo V, ello teniendo en consideración los criterios que fueron establecidos en la fijación de tarifas en el año 2004.

## V. CONCLUSIONES

1. El numeral 4 del artículo 17 del RETA establece que, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como lo es CORPAC-, podrá llevarse a cabo una **revisión extraordinaria de tarifas** durante su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio de OSITRAN existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación; por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.



En el presente caso, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, de fecha 12 de mayo de 2004, se aprobaron las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios para el Grupo I, Grupo II, Grupo III y Grupo IV. Asimismo, en su Exposición de Motivos se precisó que el Grupo V (también denominado Grupo Social) está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV."; ello debido a que los aeropuertos/aeródromos comprendidos en dicho grupo registraban un escaso o nulo movimiento que no les permitía cubrir sus costos de operación y que cumplieran una función eminentemente social. Cabe indicar que la referida Resolución no señaló el plazo de vigencia de las tarifas aprobadas ni estableció la periodicidad con la que éstas serán revisadas.



3. En noviembre de 2016, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios regulados de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y TUUA prestados en los aeropuertos comprendidos en el Grupo V, señalando como sustento de su solicitud que las tarifas vigentes no permiten cubrir los costos operativos y las inversiones, resultando en un flujo de caja económico que presenta un VAN negativo.
4. De acuerdo al modelo económico financiero presentado por CORPAC, el nivel tarifario de los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos comprendidos en el Grupo V se

<sup>26</sup> Con excepción del aeropuerto de Huánuco, así como el de Jaén que desde el 30 de setiembre de 2016 ha empezado a atender vuelos comerciales.

incrementaría en 358,89% con respecto al actual. Dicho incremento se aplicaría por igual a las tarifas de los tres servicios antes mencionados.

5. Del análisis efectuado, queda claro que, para la fijación tarifaria efectuada en el año 2004, el Grupo V fue excluido de la evaluación de sostenibilidad del flujo de caja económico, debido a que registraba escaso o nulo movimiento, por lo que no cubrían sus costos de operación. Así, las tarifas del Grupo V fueron fijadas tomando en consideración las transferencias de LAP así como de la Retribución generada por la Concesión del AIJCh, toda vez que las tarifas obtenidas del flujo de caja de la canasta que agrupaba los Grupos II, III y IV incorporaban dichas transferencias; sin embargo, CORPAC no ha considerado dichos ingresos en su propuesta tarifaria.
6. En ese contexto, de la solicitud presentada por CORPAC, no se advierte sustento técnico ni económico que justifique que deba modificarse el criterio de evaluación integral de las tarifas de la red de aeropuertos empleado por el Regulador en la fijación tarifaria efectuada en el año 2004; y, por tanto, evaluar de manera privada y no social la situación tarifaria de los aeropuertos del Grupo V.
7. Asimismo, considerando que los aeropuertos del Grupo V mantienen un escaso nivel de tráfico, situación que los caracteriza por ser infraestructura que cumple un rol eminentemente social, y siguiendo el criterio establecido por el Regulador en la fijación del año 2004, las tarifas de dicho grupo no pueden determinarse por sí mismas; por lo que CORPAC debió incluir en su análisis a toda la red de aeropuertos bajo su administración, de manera tal que pueda establecerse un mecanismo que asegure un subsidio transparente, cuantificable e identificable hacia los aeropuertos del Grupo V.
8. En tal sentido, debe declararse improcedente la solicitud de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios correspondientes al Grupo V presentada por CORPAC, en tanto no se han acreditado razones fundadas que justifiquen que se realice una revisión exclusivamente respecto de las tarifas asignadas a dicho Grupo.

## VI. RECOMENDACIÓN

Elevar el presente informe al Consejo Directivo de OSITRAN a fin de que declare improcedente la solicitud de revisión de tarifas correspondientes al Grupo V presentada por CORPAC.

Atentamente,

  
**MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

  
**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 6995-17



OSITRAN  
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO Nº : 586-2017-66  
PARA : SCD  
ACCIONES A SEGUIR : SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO  
FECHA : 23/02/17