

Lima, 11 de febrero de 2022

Señor
Ricardo Quesada
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)
Presente.-

Referencia: Comentarios a la "Revisión Extraordinaria de Tarifas de Servicios Aeroportuarios prestados por CORPAC S.A: Propuesta Tarifaria del OSITRAN"

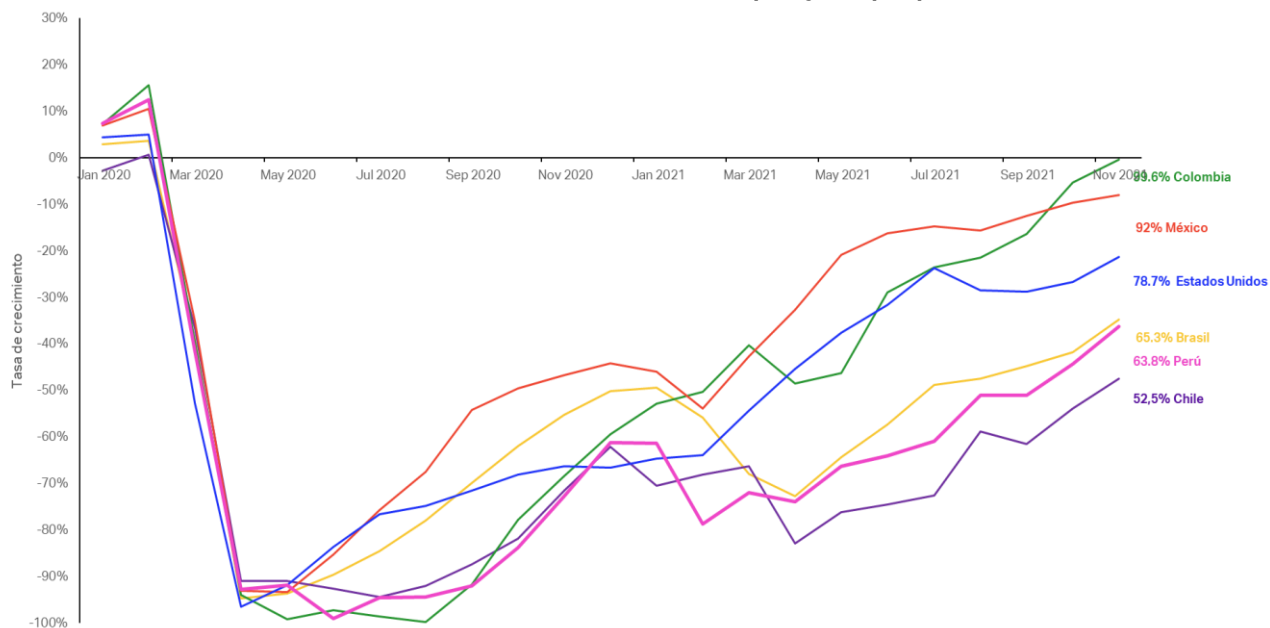
De nuestra consideración:

Previo un muy cordial saludo, tengo el agrado de dirigirme a Ustedes a fin de hacerles llegar nuestros comentarios en relación con el asunto de la referencia. En ese sentido, con la intención de enriquecer el análisis sobre las tarifas respectivas, les pedimos que consideren lo siguiente:

a) En relación con las proyecciones de demanda:

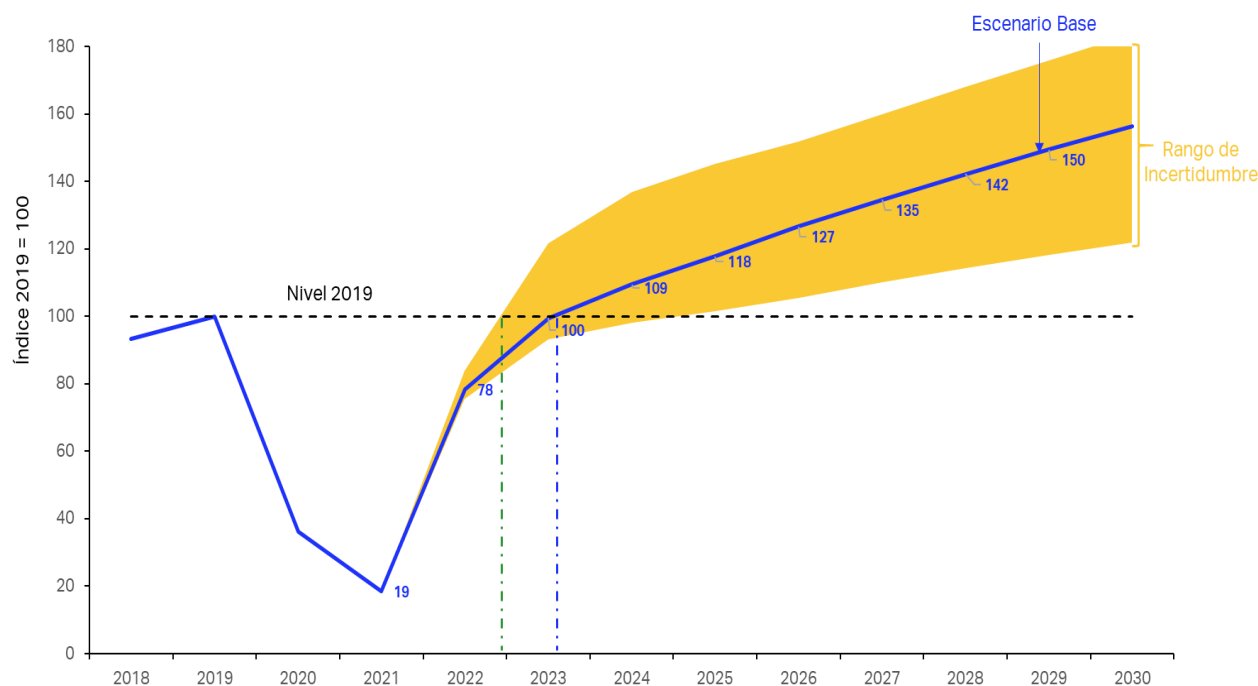
El mercado del transporte aéreo en la región viene recuperándose satisfactoriamente, presentando una clara tendencia positiva en los últimos meses (véase Gráfica 1). Esto se debe a los esfuerzos realizados por la industria y niveles tarifarios ciertamente estables que cooperan a proyectar una recuperación de los niveles de pasajeros en el mercado peruano para el año 2023 y, a partir de ese momento, una evolución positiva del mismo una vez superada la pandemia (véase Gráfica 2).

Gráfica 1: Evolución de mercado de pasajeros por país.



Fuente: DDS datos disponibles hasta noviembre 2021

Gráfica 2: Recuperación de la demanda de pasajeros en Perú



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Índice 2019	78	100	109	118	127	135	142	150

Fuente: IATA/Tourism Economics APF, noviembre 2021

Así las cosas, el retorno de CORPAC están atado al crecimiento de la demanda, de la misma manera que el crecimiento de la demanda está atada a las condiciones particulares del mercado durante la pandemia. Por tal motivo, los incrementos de costos a los que se verían enfrentadas las aerolíneas, más que beneficiar la recuperación de CORPAC, estarían mermando la capacidad de recuperación de la demanda afectando negativamente la tendencia de crecimiento futuro del mercado, que a su vez se traduce en menores ingresos para dicha entidad.

De la misma manera, se debe tener presente que el transporte aéreo no genera solamente aportes a la aviación, sino que también contribuye con otros sectores de la economía (ej. Turismo). En este sentido, se evidencia que la industria aportó durante el 2019 cerca de US\$6.400 millones al Producto Interno Bruto (PIB) y alrededor de 366 mil empleos.

A razón de lo anterior y considerando la criticidad del momento, es necesario entender el punto de inflexión en el que se encuentra la industria y como este tipo de incrementos podría condenar la recuperación del mercado y su proyección futura de crecimiento, poniendo en riesgo los aportes (PIB y empleos) con los que este sector beneficia a la economía peruana.

b) En relación con la incorporación de los terrenos en la determinación de las tarifas aeroportuarias

En la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC, OSITRAN incluye los terrenos como parte de las inversiones de CORPAC, sobre el particular, consideramos que, de acuerdo a lo sustentado en el documento de posición de IATA titulado "Land and Infrastructure Asset Revaluation" (que adjuntamos al presente), las aerolíneas no deben pagar el valor de los terrenos utilizados por los aeropuertos y proveedores de servicio de navegación aérea dado que los cargos pagados por las aerolíneas deben reflejar el costo operativo del uso del terreno y no su valor de mercado.

En ese sentido, consideramos importante señalar que los terrenos no deben incorporarse en la determinación de las tarifas, siendo reafirmado por las disposiciones de la OACI la cual considera que las revaluaciones de terrenos y activos no son un factor

en las decisiones de fijación de precios de las empresas que operan en mercados competitivos. De igual forma, resulta ineficiente al sobrevalorar el costo del servicio que brinda el activo en su uso operativo, penalizando a las aerolíneas y sus pasajeros.

Por todo lo anterior, apreciaremos que puedan atender nuestros comentarios y sean tomados en cuenta para tan importante proceso.

Sin otro particular, nos despedimos.

Atentamente,



Martín La Rosa
Country Manager
IATA Perú

Land and Infrastructure Asset Revaluation

Upward land and infrastructure revaluations should not lead to higher charges at the direct expense of airlines and their passengers

SITUATION

Some airports and air navigation services providers (ANSPs) propose a revaluation of their land or infrastructure assets. The revaluation is based on the investment value of the asset, i.e. its value in (often theoretical) alternative uses, rather than the operational value of the land or infrastructure in terms of the services it facilitates for its customers. Such a revaluation is used in an attempt to justify higher charges for airlines.

IATA POSITION

Airlines should not pay for the investment value of land and infrastructure used by airports or ANSPs. As per ICAO guidance, the charges paid by airlines should reflect the operational cost of using the land to provide aeronautical services and not its market value¹. ICAO further recognizes that land is a store of value for airports or ANSPs, unlike depreciating assets such as terminal buildings, as it does not deteriorate, and its useful life is not limited². Charges should only be adjusted in consultation with users where an additional cost is incurred in purchasing new land to expand or improve services, and this land is in operational use.

KEY REASONS WHY LAND ASSET REVALUATION SHOULD NOT BE PRACTISED

IATA believes that an increase in land and infrastructure values based on the application of an alternative use (i.e. opportunity cost valuation) is:

- ◆ **Inefficient:** it overvalues the cost of the service provided by the asset in its operational use, penalizing airlines and their passengers. Allowing airports or ANSPs to artificially increase the value of their assets and the return they receive on it does not create any clear incentives for greater efficiency in the use of these assets.
- ◆ **Unfair:** it merely creates unearned returns (i.e. windfall gains). Airlines should only pay for the services an airport or an ANSP provides. In other words, airlines should not pay higher charges for using the same asset simply because the investment value has changed.
- ◆ **Impractical:** when there is no feasible alternative use, the opportunity cost valuation has no clear basis. In the vast majority of cases, much of aeronautical land or infrastructure is either designated for aviation use or impractical for other uses. Indeed, with respect to land, it is often leased rather than owned by the airport company or ANSP.
- ◆ **Not standard practice:** adjustments to charges based on unearned land or infrastructure value appreciations are not in line with ICAO's provisions. Land and asset revaluations are not a factor in the pricing decisions of firms operating in competitive markets.

¹ ICAO Doc 9562 (third edition) paragraph 4.75 refers.

² ICAO Doc 9161 (fifth edition), paragraph 5.84 and ICAO Doc 9562 (third edition) paragraph 4.71 refer.