

Exposición de motivos

I. Antecedentes

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC o el Concesionario) fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en una empresa de propiedad exclusiva del Estado en 1981. 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; siendo su objeto social, entre otros, 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. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. El 14 de noviembre de 2016, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 049-2016-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (en adelante, SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC. En el marco de dicho procedimiento, el 13 de octubre de 2017, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD/OSITRAN, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios; disponiéndose que podrá llevarse a cabo una revisión ordinaria de estas luego de cuatro (04) años contados desde el inicio de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte.
3. Mediante la Carta N° GG.649.2021.O/6, recibida el 12 de agosto de 2021, complementada mediante la Carta N° GG. 734.2021.O, recibida el 24 de agosto de 2021, en aplicación del numeral (iv) del artículo 10 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), CORPAC solicitó una revisión extraordinaria del nivel tarifario de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.
4. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC. Dicha resolución se notificó a CORPAC el 5 de noviembre de 2021, a través del Oficio N° 0144-2021-SCD-OSITRAN; asimismo, la referida resolución se publicó en el diario oficial El Peruano el 10 de noviembre de 2021.

II. Marco legal

5. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
6. Por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público.
7. En dicha línea, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito.
8. Por su parte, el artículo 2 del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-

2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador.

9. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, la Ley de creación del Ositrán), la misión del Ositrán es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
10. En línea con ello, el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley de creación del Ositrán establece que este Organismo ejerce atribución regulatoria, normativa, fiscalizadora y de resolución de controversias. Asimismo, el artículo 7 de la misma ley establece que el Ositrán ejerce la función reguladora conforme a los siguientes límites:

“Artículo 7°.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

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

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

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

(...)”

[El énfasis es nuestro.]

11. De acuerdo con el citado artículo, corresponde al Ositrán, 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.
12. Acorde con ello, el artículo 16 del REGO dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual. Además, el artículo 17 de dicha norma establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo; precisando que dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
13. Asimismo, cabe señalar que el numeral 3.2 del artículo 3 de la Ley de creación del Ositrán define a las Entidades Prestadoras como aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público. Del mismo modo, 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.
14. En ese orden de ideas, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (ITUP), ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

15. Así, el RETA define a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP) como aquel sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación. Asimismo, señala que la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, red vial nacional y regional de carreteras, ferroviaria -incluyendo las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao-, y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
16. En cuanto a la necesidad de regulación tarifaria, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, el Ositrán determina las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria. De manera particular, el numeral (iv) del artículo 10 del RETA -en virtud del cual CORPAC solicitó el inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria- señala lo siguiente:

“(iv) En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.”
17. Por tanto, de acuerdo con el marco normativo antes citado, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la revisión tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de las ITUP, siempre que su prestación no se realice en condiciones de competencia. Para tales efectos, la revisión podrá ser de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA.
18. En el presente caso, como se señaló previamente, a solicitud de CORPAC, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por dicho Concesionario, en aplicación de lo dispuesto en el numeral (iv) del artículo 10 del RETA. Ello, pues como se explicó en el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó la referida resolución, se observó un cambio importante en los supuestos efectuados para la formulación de dichas tarifas; específicamente, con relación a la demanda y a las transferencias provenientes de la empresa Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. por la prestación de los servicios de SNAR y Aproximación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Ello sumado al hecho que las inversiones para el Proyecto “Ampliación del Servicio de Navegación Aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” no formaron parte de los elementos considerados para la formulación de las tarifas vigentes, proporcionan razones fundadas para que pueda llevarse a cabo una revisión extraordinaria de las tarifas por los servicios de SNAR, Sobrevuelo y Aproximación prestados por CORPAC.
19. Por otro lado, como se explicó en el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) antes señalado, el inicio de la presente revisión tarifaria se dispuso también pues, luego de realizarse el análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados donde se ofertan y demandan los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional, Aproximación y Sobrevuelo, se determinó que CORPAC no enfrenta competencia en la prestación de dichos servicios
20. Cabe señalar que el procedimiento de revisión tarifaria a pedido de parte se encuentra regulado en el Capítulo III del Título II del RETA.

III. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR)

21. El SNAR considera las ayudas a las naves que prestan servicios en rutas nacionales e internacionales mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país. El objetivo final del servicio es brindar seguridad a las operaciones aéreas y, por lo tanto, a los pasajeros.
22. El SNAR comprende los servicios de tránsito aéreo (ATS), meteorología (MET), información aeronáutica (AIS) y alerta o búsqueda y rescate (SAR). Estos servicios son soportados por sistemas de comunicación (voz), navegación (radio ayudas), vigilancia (radar), y ayudas luminosas.

b) Aproximación

23. El servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control de aeródromo o un centro de control de área. En algunos aeropuertos se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; en el resto de los aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y no instrumental (IFR).
24. El servicio de Aproximación se divide en tres funciones:
 - Salidas: separar a las naves que despegan del aeropuerto.
 - Alimentación: secuenciar y separar el tráfico de llegada a los aeropuertos.
 - Aproximación final: mantener la secuencia entre aeronaves con la separación suficiente para garantizar la seguridad de las operaciones.
25. Cabe indicar que la tarifa por el servicio de aproximación no se aplica en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), pues las tarifas en el ámbito de dicho aeropuerto se encuentran reguladas en el respectivo Contrato de Concesión

c) Sobrevuelo

26. El servicio de Sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de servicios de tráfico aéreo, meteorología o información como los siguientes:
 - Supervisión de la trayectoria de vuelo.
 - Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.
 - Servicio de control de tránsito aéreo.
 - Asesoramiento anticollisión.
 - Servicio de información de vuelo.
 - Información de tránsito.
 - Información meteorológica.
 - Servicio de alerta.

IV. Propuesta Tarifaria de CORPAC

27. Mediante la Carta N° GG.649.2021.O/6, CORPAC presentó su propuesta tarifaria para el periodo 2021-2024, la cual se compone de los siguientes documentos:

- Informe denominado “Propuesta de revisión y reajuste tarifario de los servicios regulados de aeronavegación” (en adelante, Propuesta Tarifaria de CORPAC).
 - Informe denominado “Estimación del costo promedio ponderado del capital (WACC) para los servicios de aeronavegación”.
 - Archivo Excel® con la formulación detallada de su propuesta tarifaria.
 - Archivo Excel® con el cálculo del WACC.
28. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, no propone un cambio en la estructura tarifaria ni las unidades de cobro; únicamente se propone el cambio del nivel tarifario. Para tal efecto, CORPAC ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda de los servicios de aeronavegación (SNAR, Aproximación y Sobrevuelo), los costos operativos, el valor de los activos necesario para brindar los referidos servicios (base de capital), el método de depreciación lineal del capital, los impuestos y un costo de oportunidad del capital de 7,32%.
29. Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por CORPAC, los servicios de SNAR (tanto nacional como internacional) y Sobrevuelo se incrementarían en 13,51%; mientras que, el servicio de Aproximación se incrementaría en 158,17%.
30. Asimismo, la Propuesta Tarifaria de CORPAC contempla dos reajustes anuales automáticos: i) por inflación, y ii) por demanda. El primero tiene como finalidad mantener el valor real de las tarifas, considerando que el flujo de caja ha sido calculado en términos reales; mientras que, el segundo tiene como finalidad proteger a CORPAC y a sus usuarios de las variaciones de la demanda con relación al escenario de tráfico considerado en la revisión tarifaria.

V. Propuesta Tarifaria del Ositrán

V.1. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

31. El artículo 16 del RETA señala que le corresponde a Ositrán determinar la metodología a emplear en la revisión tarifaria, pudiendo aplicar, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho Reglamento. Asimismo, se precisa que la metodología elegida se aplicará tomando en consideración el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.
32. En línea con ello, a fin de que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria y garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N° 00138-2021-IC-OSITRAN -a través el cual se dispuso el inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria- se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA.
33. De acuerdo con la metodología de costo de servicio, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.
34. Así, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las Tarifas han sido determinadas a través del flujo de caja económico descontado, de tal forma que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos); es decir, generan un valor actual neto (VAN) igual a cero. De esta manera, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios materia de revisión, y se evita la existencia de beneficios económicos extraordinarios.

35. A continuación, se resumen los supuestos que se han considerado para la determinación de las Tarifas:
- Para la estimación de las tarifas se desarrollan dos flujos de caja económicos, uno para los servicios de SNAR (nacional e internacional) y Sobrevuelo, y el otro para el servicio de Aproximación; en este último se incluye como parte de los ingresos las transferencias netas de LAP por el 50% de los ingresos generados por el cobro de la tarifa de Aterrizaje y Despegue. En ambos flujos de caja se establecen proyecciones para la demanda, ingresos, costos operativos e inversiones, en base a la información del sector y la proporcionada por CORPAC.
 - Se consideran dos categorías de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables, los cuales representan más del 90% de los usuarios totales para cada servicio regulado; y, por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados, los cuales pagan un monto menor por dicho servicio en comparación a los usuarios atribuibles.
 - La proyección de la demanda se realizó a partir de la base de la demanda a los usuarios atribuibles, considerando los pronósticos de recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica presentados en el reporte elaborado por ICF (2021).
 - Para las inversiones se consideró un ajuste por eficacia de ejecución de inversiones de 68%. Dicho porcentaje se calculó en base a la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC para los servicios materia de la presente revisión tarifaria en el periodo 2017 al 2021.
 - La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 7,61%.

IV.2. Tarifas

36. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados en el acápite precedente, se establecen las siguientes Tarifas a ser cobradas por CORPAC:

Servicio PMD	Unidad de cobro	Tarifas revisadas
SNAR Nacional		S/
Hasta 5,7 t	Kilómetro	0,11
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro	0,21
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro	0,23
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro	0,30
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro	0,46
Más de 105 t	Kilómetro	0,60
Cargo mínimo		9,98
SNAR Internacional		USD
Hasta 5,7 t	Kilómetro	0,04
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro	0,09
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro	0,09
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro	0,12
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro	0,19
Más de 105 t	Kilómetro	0,26
Cargo mínimo		4,58
Aproximación		S/
Hasta 10 TM	Tonelada	4,00
Más de 10 t hasta 35 t	Tonelada	4,47
Más de 35 t hasta 70 t	Tonelada	4,98
Más de 70 t hasta 105 t	Tonelada	5,48
Más de 105 t	Tonelada	6,00
Cargo mínimo		9,98
Sobrevuelo		USD
Hasta 55 t	Kilómetro	0,12
Más de 55 t hasta 115 t	Kilómetro	0,18
Más de 115 t hasta 200 t	Kilómetro	0,37
Más de 200 t	Kilómetro	0,55

37. En el presente procedimiento, las tarifas han sido determinadas considerando un flujo de caja real, por lo que se recomienda que éstas sean ajustadas anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).
38. Debido a que las tarifas antes señaladas han sido determinadas considerando un flujo de caja con un horizonte temporal hasta el año 2024, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el término del año 2024, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.