



Carta N° 0043-2022-GG/AETAI

Miraflores, 06 de mayo del 2022

Señora
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo
OSITRAN
Presente.-

Asunto: Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN

Referencia: Carta N° 0042-2022-GG/AETAI de fecha 06 de mayo del 2022

La **ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – AETAI**, inscrita en la Partida N° 01968343 del Registro Público de Lima, con RUC N° 20144795033 y domicilio en la calle Schell N° 319, Of. 703, Miraflores, Lima, representada por su Gerente General, señor Carlos Gutiérrez Laguna, identificado con DNI N° 09391677, a ustedes atentamente decimos:

Que, mediante la Carta N° 0042-2022-GG/AETAI de fecha 06 de mayo del 2022 presentamos un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0012-2022-CD-OSITRAN, la que aprobó los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., por los servicios aeroportuarios que presta en aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, y que estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.

Que, en vía de ampliación a lo indicado en la Carta de referencia, permítanos señalar lo siguiente:

1. Habíamos indicado respecto a la **inclusión de los terrenos en el flujo de caja de las tarifas aeroportuarias** que observamos esta inclusión en tanto CORPAC S.A. no adquirió dichos terrenos sino que el adquirente es el Estado Peruano, quien posteriormente los transfirió a CORPAC S.A. para su usufructo, pero CORPAC S.A. no realizó ninguna inversión en la adquisición de los terrenos.

Así indicamos que en todos los casos, CORPAC S.A. actúa como un gestor de la infraestructura aeroportuaria, donde los terrenos son cedidos a uso a CORPAC S.A., pero no implica que CORPAC S.A. los haya adquirido con fondos provenientes de la recaudación tarifaria, en cuyo caso si se justificara su posible inclusión en el activo base.

- a. En adición a lo expuesto, debemos añadir que la transferencia de la infraestructura aeroportuaria (que incluye los terrenos) a los Gobiernos

Regionales muestra claramente, que esta infraestructura y particularmente, los terrenos fueron adquiridos por el Estado Peruano, es decir, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC. Por consiguiente, la adquisición de los terrenos no implicó que CORPAC S.A. invirtiera sus recursos provenientes de la recaudación tarifaria en la adquisición de los terrenos donde se desarrolla la actividad aeroportuaria actualmente.

En ese orden de ideas, para que la tarifa refleje la inversión que CORPAC S.A. ha realizado en los aeropuertos, es necesario que se verifique cuanto de la infraestructura ha sido realmente construida por CORPAC S.A. y cuanto proviene del MTC o de las Fuerzas Armadas. Por ejemplo, el aeropuerto de Moquegua estuvo bajo la gestión del Ejército Peruano hasta el año 2019 que se le entregó a CORPAC S.A. De esta forma, ni la infraestructura, ni el terreno del aeropuerto fueron adquiridos por CORPAC S.A., sin embargo, esta discriminación no se encuentra presente en la determinación de la tarifa.

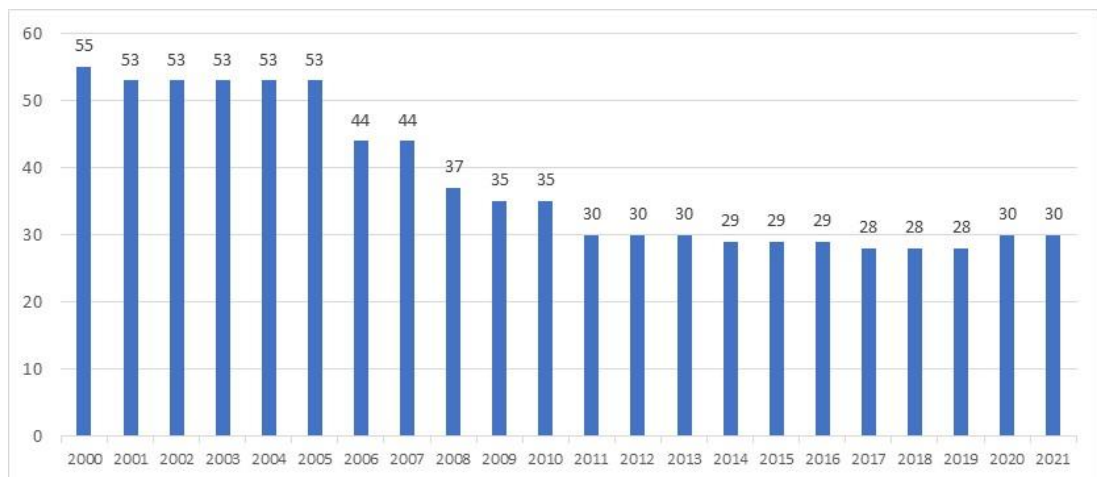
- b. Sobre el particular, Graham y Morrell¹ (2017) sostienen que *“los terrenos usualmente no son depreciados y frecuentemente no son incluidos en los aeropuertos a no ser que forman parte de alguna edificación u otra estructura”*. Asimismo, precisan, que el valor de los terrenos no sería incluido como parte de la valoración del activo aeroportuario porque usualmente estos han sido entregados al operador aeroportuario. Estos autores concluyen que únicamente los terrenos pueden ser incluidos en el activo base, siempre y cuando, estos hayan sido adquiridos por el operador aeroportuario para una expansión del aeropuerto.
 - c. Por lo expuesto anteriormente, solicitamos que el Regulador reconsidere su planteamiento de incluir los terrenos como parte de las inversiones realizadas por CORPAC S.A. porque como ha quedado mostrado, estos terrenos no pertenecen a CORPAC S.A., sino que en su oportunidad fueron adquiridos por el MTC, para posteriormente ser transferidos a los Gobiernos Regionales.
 - d. En consecuencia, el costo de oportunidad de estos terrenos no sería de CORPAC S.A. porque no es el propietario del mismo, lo que implica este costo es cero para CORPAC S.A. Por lo tanto, no deben ser considerados en la determinación de la tarifa. CORPAC S.A. no ha realizado ninguna inversión en los terrenos y tampoco claro que lo haya hecho en la infraestructura de los aeropuertos, que muchas veces fue construida por el Gobierno Central o por las Fuerzas Armadas.
2. Respecto a **los gastos de personal considerados en la determinación de las tarifas aeroportuarias**, podemos decir, lo siguiente:
- a. Como se señaló en nuestros comentarios presentados a OSITRAN, a nivel internacional, **los gastos de personal** representan como máximo el 30% de los costos totales en los que incurre los aeropuertos. **En el caso particular de CORPAC S.A., este valor supera el 50%**. Si bien es cierto, que la regulación

¹ “Valuation of airports” en “Airport Finance and Investment in the Global Economy” Routledge.

no se está haciendo bajo el modelo de “*empresa eficiente*”, sin embargo, sería pertinente que el Regulador analizara si es justificable que los gastos de personal de CORPAC S.A. se incrementen en más de 100% de un año para otro.

- b. En ese sentido, si bien es cierto que FONAFE aprobó la contratación de personal de CORPAC S.A., sin embargo, la decisión que toma FONAFE no necesariamente se sustenta en el criterio de “*eficiencia de costos*” que es utilizado por el Regulador. De ahí la necesidad que se verifique hasta qué punto de estos costos aprobados por FONAFE deberían ser considerados en la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC S.A.
- c. Este incremento más que significativo en los costos resulta poco consistente con el número de aeropuertos que son administrados por CORPAC S.A. Entre el año 2001 – 2021, los aeropuertos que son gestionados por CORPAC S.A. se han reducido casi a la mitad, entonces, ¿cuál sería el sustento para que los gastos de personal se incrementen en más de 100%? (Ver Gráfico N° 1)

Gráfico N° 1: Evolución del Número de Aeropuertos Administrados por CORPAC



Fuente: CORPAC

- d. Adicionalmente, con excepción de Cuzco, el resto de los aeropuertos administrados por CORPAC S.A., no tienen un número de operaciones que sea representativo. Es decir, se trata de aeropuertos pequeños, que no necesariamente operan las 24 horas del día. En consecuencia, desde el punto de vista de las operaciones tampoco existe sustento para un incremento de más de 100% en los gastos de personal.
- e. Lo afirmado anteriormente se corrobora aún más si es que se calcula el costo medio por persona mensual en cada uno de los aeropuertos que son administrados por CORPAC S.A. En el período 2017 – 2020, el costo promedio está alrededor de los US\$ 15,000.00 dólares, mientras que en el 2021 – 2022, esto se incrementa US\$ 31,500.00, lo cual no tiene ningún tipo de justificación, así CORPAC S.A. haya demandado mayor personal (Ver Cuadro N° 1)



**Cuadro N° 1: Costo Promedio Mensual en Personal por Aeropuerto de CORPAC
(en USD)**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gasto Personal	4,740,816	5,583,899	6,676,873	4,745,984	10,679,496	11,992,540
N.Aeropuertos	28	28	28	30	30	30
Costo de Personal por Aeropuerto por Mes en USD	14,110	16,619	19,872	13,183	29,665	33,313

Fuente: CR OSITRAN y modelo de fijación tarifaria de OSITRAN.

- f. En este contexto, solicitamos que el Regulador reconsidere los gastos de personal teniendo en cuenta la premisa de “*costos eficientes*”, que como ha sido mostrado en el presente escrito no se estaría cumpliendo en la tarifa aeroportuaria revisada por OSITRAN.

POR TANTO.-

Muy atentamente solicitamos tomar en consideración los argumentos desarrollados en los puntos anteriores al momento de resolver, declarando fundado nuestro Recurso de Reconsideración.

Atentamente,

Carlos Gutiérrez Laguna
Gerente General
AETAI
RUC N° 20144795033