A vertical collage of five circular images on the left side of the page. From top to bottom: a worker in a white hard hat and yellow safety vest adjusting a red signal post; a red semi-truck on a highway; a construction site with red rebar and concrete forms; a white airplane on a tarmac with a red 'X' signal; and a blue and white train engine with the number 352.

**REVISIÓN EXTRAORDINARIA DE
LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS
DE AERONAVEGACIÓN
PRESTADOS POR CORPAC S.A.**

Propuesta Tarifaria del Ositrán

OSITRÁN

I. ANTECEDENTES



13/10/2017

Se aprobaron las tarifas de los servicios de aeronavegación, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN.

12/08/2021

CORPAC [solicitó el inicio del procedimiento](#) de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación regulados.

3/11/2021

Se [aprobó el inicio del procedimiento](#) de revisión extraordinaria de las tarifas de aeronavegación, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2021-CD-OSITRAN.

5/11/2021 -18/03/22

Se realizaron diversas consultas a CORPAC, sobre gastos operativos, demanda de los servicios, proyección de inversiones, entre otros.

18/11/21 al 21/12/21

Se solicitó a AETAI información sobre los *drivers* empleados en su propuesta para proyectar la demanda.

14/01/2022

Se llevó a cabo una audiencia privada con un representante del MTC para conversar sobre el nuevo Aeropuerto de Chichero-Cusco.

17/01/2022 -03/02/2022

Se solicitó información al MTC sobre el nuevo Aeropuerto de Chichero-Cusco.

19/01/2022

Se llevó a cabo una audiencia privada con CORPAC para tratar temas de demanda e inversiones.

14/04/2022

Se [publicó la Resolución N° 011-2022-CD-OSITRAN](#) que aprobó la propuesta tarifaria del Ositrán en el diario oficial [El Peruano](#) .



II. REVISIÓN TARIFARIA DEL 2017



- Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, se establecieron las tarifas de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC, disponiendo que el plazo de vigencia de estas será de cuatro (4) años.
- Se empleó la metodología de costo de servicio mediante dos flujos de caja, uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo, y otro para el servicio de Aproximación.
- Las tarifas se han reajustado por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación), y por la inflación americana en el caso de los servicios cobrados en dólares (SNAR internacional y Sobrevuelo).

III. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC



- Principales supuestos y considerandos que contiene la Propuesta Tarifaria de CORPAC:
 - La demanda de los servicios de aeronavegación recuperaría los niveles registrados en el año 2019 en el año 2022.
 - El Programa de inversiones asciende a USD 129,9 millones en el periodo 2021-2024, donde las inversiones relacionadas con la ampliación de los Servicios de Navegación Aérea para la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez tienen una participación del 23,6% (USD 30,2 millones).
 - El factor de ajuste de las inversiones es 88%, que corresponde al promedio del porcentaje de ejecución de las inversiones en el periodo 2016-2020.
 - La proyección de costos operativos de los servicio de aeronavegación, en promedio ascendía a S/205, 9 millones al año.
 - La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual asciende a 7,32%.



III. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC



- CORPAC plantea en su solicitud las siguientes tarifas para el periodo 2022-2024:

Tabla 1: Estructura tarifaria propuesta por CORPAC para los servicios de SNAR nacional e internacional

Unidad de cobro	Rango	2021	2022	2023	2024
SNAR Nacional					
Kilómetro	Hasta 5,7 t	0,1600	0,1816	0,1816	0,1816
Kilómetro	Más 5,7 t hasta 10 t	0,3100	0,3519	0,3519	0,3519
Kilómetro	Más de 10 t hasta 35 t	0,3400	0,3859	0,3859	0,3859
Kilómetro	Más de 35 t hasta 70 t	0,4600	0,5221	0,5221	0,5221
Kilómetro	Más de 70 t hasta 105 t	0,6900	0,7832	0,7832	0,7832
Kilómetro	Más de 105 t	0,9100	1,0329	1,0329	1,0329
SNAR Internacional					
Kilómetro	Hasta 5,7 t	0,0700	0,0795	0,0795	0,0795
Kilómetro	Más 5,7 t hasta 10 t	0,1300	0,1476	0,1476	0,1476
Kilómetro	Más de 10 t hasta 35 t	0,1400	0,1589	0,1589	0,1589
Kilómetro	Más de 35 t hasta 70 t	0,1900	0,2157	0,2157	0,2157
Kilómetro	Más de 70 t hasta 105 t	0,2900	0,3292	0,3292	0,3292
Kilómetro	Más de 105 t	0,4100	0,4654	0,4654	0,4654

Incrementos

SNAR Nacional: 13,5%
SNAR Internacional: 13,5%



III. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC



Tabla 2: Estructura tarifaria propuesta por CORPAC para los servicios de Aproximación y Sobrevuelo

Unidad de cobro	Rango	2021	2022	2023	2024
Aproximación					
Tonelada	Hasta 10 t	3,2000	8,2616	8,2616	8,2616
Tonelada	Más 10 t hasta 35 t	3,5700	9,2168	9,2168	9,2168
Tonelada	Más de 35 t hasta 70 t	3,9800	10,2753	10,2753	10,2753
Tonelada	Más de 70 t hasta 105	4,3800	11,3080	11,3080	11,3080
Tonelada	Más de 105 t	4,8000	12,3924	12,3924	12,3924
Sobrevuelo					
Kilómetro	Hasta 55 t	0,1800	0,2043	0,2043	0,2043
Kilómetro	Más de 55 t hasta 115	0,2800	0,3178	0,3178	0,3178
Kilómetro	Más de 115 t hasta 200	0,5700	0,6470	0,6470	0,6470
Kilómetro	Más de 200 t	0,8400	0,9535	0,9535	0,9535

Incrementos

Aproximación: 158,2%
Sobrevuelo: 13,5%



III. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC



- Asimismo, la Propuesta Tarifaria de CORPAC contempla dos reajustes anuales automáticos:
 - Por la **inflación** y,
 - Por **demanda**.

El primero tiene como finalidad mantener el valor real de las tarifas, considerando que los flujos de caja han 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.

- Finalmente, CORPAC propone que las pérdidas operativas del año 2020 sean incorporadas en los flujos de caja para la determinación de las tarifas; y, adicionalmente, en el flujo de Aproximación se incorporen las pérdidas ocasionadas por la prestación de los servicios de navegación aérea en la fase de aterrizaje y despegue

IV. PROPUESTA TARIFARIA DE AETA



- Principales supuestos y considerandos que contiene la Propuesta Tarifaria de AETA:
 - La proyección de la demanda de los servicios de aeronavegación es calculada aplicando directamente las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros considerados por ICF (2021).
 - El Programa de inversiones ajustado asciende a S/ 245,8 millones en el periodo 2021-2024. Debe precisarse que no incorporan las inversiones relacionadas con la ampliación de los Servicios de Navegación Aérea para la segunda pista del AIJCh, debido a que estas inversiones serán financiadas por el MTC.
 - El factor de ajuste de las inversiones empleado es de 40%, que de acuerdo con AETA corresponde al porcentaje de ejecución de las inversiones.
 - La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual asciende a 7,72%.

IV. PROPUESTA TARIFARIA DE AETAI



- De acuerdo con AETAI, las inversiones que no realizó CORPAC en el período 2017-2021 le generaron beneficios extraordinarios de S/ 15 millones para los servicios de SNAR y sobrevuelo, y de S/ 18 millones para el servicio de aproximación, expresados en valores del año 2020. Dichos beneficios fueron incorporados por AETAI como ingresos de CORPAC en el cálculo de las tarifas.

Tabla 3: Variación de la tarifas de los servicios de aeronavegación propuesta por AETAI

Servicio	Variación tarifaria (%)
SNAR Nacional	-3,90%
SNAR Internacional	-16,90%
Aproximación	-50,60%
Sobrevuelo	-16,90%



Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA)

- De acuerdo con el [Artículo 10](#), el Regulador llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas con la periodicidad establecida, entre otros, en las resoluciones tarifarias del Ositrán; y, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como lo es CORPAC-, podrá llevarse a cabo una [revisión extraordinaria de tarifas antes del término de su vigencia](#), de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio 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.
- De acuerdo con los [Artículos 4 y 11](#), el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP únicamente en los casos en los que [no existan condiciones de competencia](#). Acorde con ello, el numeral 18.3 del artículo 18 establece que, para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de revisión tarifaria, [corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia](#).

VI. DEFINICIÓN DE LOS SERVICIOS



SNAR

El servicio de navegación aérea en ruta- 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.

Aproximación

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 del aeródromo o un centro de control de área.

Sobrevuelo

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.



VII. PROPUESTA DEL OSITRÁN

OSITRÁN

VII.1. METODOLOGÍA



- A fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N°00138-2021-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de **costo de servicio** prevista en el RETA. Según esta metodología, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita **obtener un ingreso suficiente para cubrir los costos económicos** eficientes para la adecuada prestación de los servicios.
- Acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las tarifas que se proponen 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 la presente revisión tarifaria.**

VII.2. PRINCIPALES SUPUESTOS



- Se han elaborado dos flujos de caja, uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo, y otro para el servicio de Aproximación.
- El horizonte temporal es de **cuatro años (2021 a 2024)** con año base 2021, considerando que las tarifas aprobadas entren en vigor en el año 2022.
- Los flujos de ingresos y egresos se encuentran expresados en soles, a **precios constantes**. Todas aquellas variables registradas en dólares (como, las inversiones y los ingresos facturados en dólares) han sido convertidos a soles empleando proyecciones de tipo de cambio real.

Tabla 4: Variables Macroeconómicas

Indicador	Fuente	2021	2022	2023	2024
Estados Unidos					
CPI (Base 1982-84)	BLS (2019-2021)	270,97	279,26	286,70	294,15
CPI (Base 2019)	FMI (2022-2024)	105,99	109,23	112,14	115,06
Perú					
IPC Lima Met (Base 2009)	INEI (2019-2021)	144,02	148,05	152,20	155,55
IPC Lima Met (Base 2019)	MEF (2022-2024)	108,53	111,57	114,69	117,22
Tipo de cambio (S/ por USD)					
TC nominal (promedio anual)	SBS (2019-2021)	3,88	3,94	4,03	4,10
TC real	MEF (2022-2024)	3,79	3,86	3,94	4,02



VII.2. PRINCIPALES SUPUESTOS



- El flujo de ingresos comprende tres fuentes:
 - Ingresos por el cobro de las **tarifas reguladas**;
 - Ingresos provenientes de los “**usuarios no atribuibles**”, que pagan una tarifa menor que las reguladas;
 - Ingresos por las transferencias del **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**, las cuales corresponden al **50%** de los ingresos del Concesionario de dicho aeropuerto por el cobro del **aterrizaje y despegue**, netas de los costos incurridos por CORPAC bajo el concepto de “Pista y Rodadura” en el AIJCh.
- De estos ingresos totales, **se deduce el pago** que CORPAC realiza al Ositrán por concepto de **Aporte por Regulación**. Asimismo, se deduce **la contribución a la DGAC**, que corresponde al 10% de los ingresos brutos de SNAR.

VII.2. PRINCIPALES SUPUESTOS

- Las tasas de crecimiento empleadas para proyectar la demanda de los servicios de aeronavegación han sido calculadas con base en la proyección del número de operaciones por cada uno de los servicios. Para la proyección del número de operaciones se tomaron de base las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros para América Latina previstas en el estudio elaborado por la consultora ICF. Dicha fuente considera que, con relación al año 2019, las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros en América Latina serían de 78% en el año 2022, 96% en el año 2023 y de 102% en el año 2024.

Tabla 5 :Tasas de crecimiento esperadas de la demanda de los servicios de aeronavegación

	2022	2023	2024
SNAR Nacional	33,2%	23,1%	6,3%
SNAR Internacional	92,2%	23,1%	6,3%
Aproximación	27,4%	23,1%	6,3%
Sobrevuelo	42,4%	23,1%	6,3%

VII.2. PRINCIPALES SUPUESTOS



- Con respecto a los **gastos de personal y de mantenimiento**, se han considerado aquellos montos presentados por CORPAC que se encuentran sustentados con la aprobación de FONAFE.
- Para la valoración de los activos iniciales, se han considerado los activos de aeronavegación y los activos “mixtos”, a partir de la información de los **Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio 2020**.
- Del plan de inversiones presentado por CORPAC, **se han excluido las inversiones que van a ser financiadas por el MTC (relacionadas con la ampliación del AIJCh y el nuevo aeropuerto de Chinchero-Cusco)**, por cuanto dichas inversiones son financiadas con recursos públicos -bajo determinadas condiciones- y no con las tarifas reguladas.
- Se ha aplicado un **factor de ajuste de las inversiones**, teniendo en cuenta que en el periodo 2017-2021 la gestión de CORPAC ha evidenciado un grado de ejecución de inversiones menor que el programado para los servicios de aeronavegación. Así, **se ha estimado un porcentaje de ejecución del 68%**.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual asciende a **7,61% en soles reales**.



VII.2. PRINCIPALES SUPUESTOS

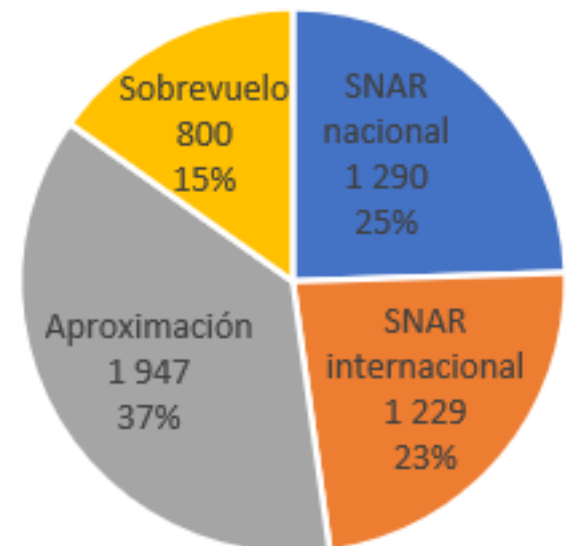


- Con respecto a la participación de los costos operativos y las inversiones en cada uno de los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria, se observa que:



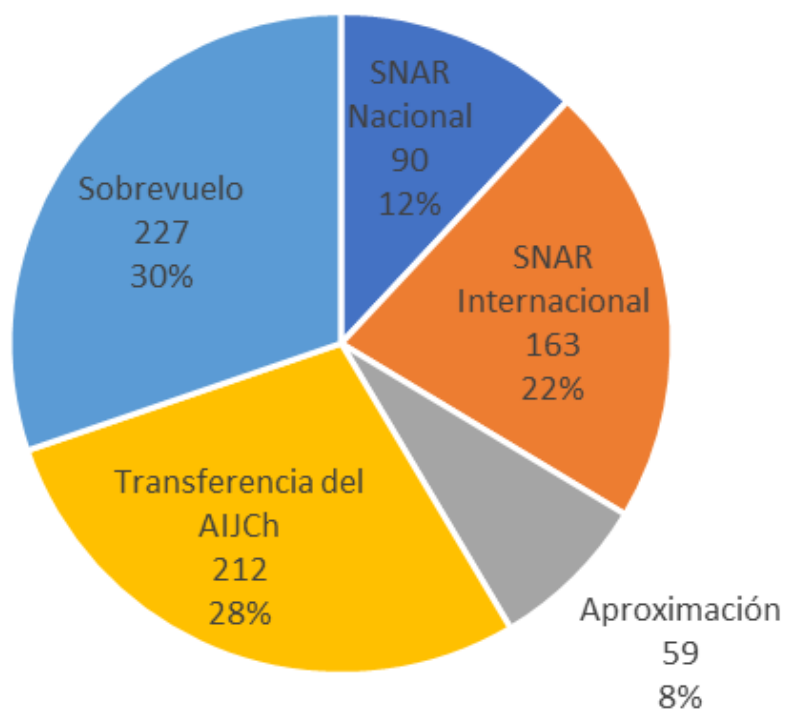
Participación de los costos operativos en el periodo 2022-2024 (en millones de S/)

Participación de las inversiones en el periodo 2022-2024 (en miles de USD)



PRINCIPALES SUPUESTOS

- Con respecto a la participación de los ingresos en cada uno de los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria, se observa que:



Participación de los ingresos el periodo 2022-2024 (en millones de S/)*

*Las transferencias del AIJCh se asignan al servicio de Aproximación

VII.3. TARIFAS PROPUESTAS



- La variable que logra que el VAN del flujo de caja económico sea igual a cero es la tasa de variación de las tarifas revisadas respecto de las vigentes. Así, las variaciones tarifarias propuestas son:

Tabla 6 Variaciones tarifarias propuestas

Servicio	Moneda	Variación
SNAR Nacional	S/	-37,5%
SNAR Internacional	USD	-38,4%
Aproximación	S/	18,8%
Sobrevuelo	USD	-38,4%

Tabla 7: Tarifas propuestas de los servicios de aeronavegación regulados

Servicio PMD	Unidad de cobro	Tarifa vigente	Tarifas revisadas	Variación respecto de la tarifa vigente
SNAR Nacional		S/	S/	
Hasta 5,7 t	Kilómetro	0,17	0,11	-37,5%
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro	0,33	0,21	-37,5%
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro	0,36	0,23	-37,5%
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro	0,48	0,30	-37,5%
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro	0,73	0,46	-37,5%
Más de 105 t	Kilómetro	0,96	0,60	-37,5%
Cargo mínimo		15,97	9,98	-37,5%
SNAR Internacional		USD	USD	
Hasta 5,7 t	Kilómetro	0,07	0,04	-38,4%
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro	0,14	0,09	-38,4%
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro	0,15	0,09	-38,4%
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro	0,20	0,12	-38,4%
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro	0,31	0,19	-38,4%
Más de 105 t	Kilómetro	0,43	0,26	-38,4%
Cargo mínimo		7,43	4,58	-38,4%
Aproximación		S/	S/	
Hasta 10 TM	Tonelada	3,37	4,00	18,8%
Más de 10 t hasta 35 t	Tonelada	3,76	4,47	18,8%
Más de 35 t hasta 70 t	Tonelada	4,19	4,98	18,8%
Más de 70 t hasta 105 t	Tonelada	4,61	5,48	18,8%
Más de 105 t	Tonelada	5,05	6,00	18,8%
Cargo mínimo		8,40	9,98	18,8%
Sobrevuelo		USD	USD	
Hasta 55 t	Kilómetro	0,19	0,12	-38,4%
Más de 55 t hasta 115 t	Kilómetro	0,30	0,18	-38,4%
Más de 115 t hasta 200 t	Kilómetro	0,60	0,37	-38,4%
Más de 200 t	Kilómetro	0,89	0,55	-38,4%



VII.4. VIGENCIA Y REAJUSTE TARIFARIO



- Debido a que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2024, las Tarifas que se proponen tendrán una **vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024**.
- Teniendo en cuenta que los niveles tarifarios propuestos se encuentran expresados en términos reales, estos deberán ser **indexados anualmente por la inflación** de los **Estados Unidos de Norteamérica**, en el caso de las tarifas que se cobren en dólares (**SNAR internacional y Sobrevuelo**); y por la **inflación peruana**, en el caso de las tarifas que se cobren en soles (**SNAR nacional y la Aproximación**).
- Finalmente, con relación al **reajuste automático por demanda** propuesto por CORPAC, se ha determinado que este **no es compatible con lo establecido en el RETA**; motivo por el cual la presente propuesta tarifaria no contempla tal ajuste por demanda. Sin perjuicio de ello, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de las 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.



VIII. CONCLUSIÓN



- En virtud de lo expuesto, las Tarifas propuestas tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.
- Asimismo, las tarifas de SNAR internacional y Sobrevuelo se reajusten anualmente por la inflación americana; y que las tarifas del SNAR nacional y la Aproximación se reajusten por la inflación peruana.
- El plazo para la recepción de comentarios o sugerencias vence el lunes 16 de mayo de 2022, los cuales pueden ser enviados por escrito al Ositrán, en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182 - Surquillo o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe.

OSITRÁN



Gracias.

OSITRÁN

