

“AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL”

MTC/CORPAC S.A.
GG.409 .2022.O/6

Callao, 19 de mayo del 2022

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

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

Referencia: Oficio N° 00093-2022-GRE-OSITRAN

De mi consideración:

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual nos remite información correspondiente al recurso de reconsideración presentado por AETAI, sobre el particular procedemos a efectuar los comentarios sobre los puntos indicados por AETAI.

I. TERRENOS DE CORPAC S.A. - CARTA No. 0042-2022-GG/AETAI

Se solicita la exclusión de los terrenos de CORPAC S.A., sin considerar que los terrenos **son NECESARIOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO** y representan costo para nuestra empresa que actúa como propietaria de los mismos.

Debemos señalar que la transferencia del AIJCH al MTC, se realizó a título gratuito por un mandato según Resolución Suprema N°078-2001- EF que en su Art. Primero indica: *“Aprobar la transferencia a título gratuito a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Vivienda y Construcción, de los bienes y derechos de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A. (...)”*.

Con relación al terreno del aeródromo de Nazca, se realizó a través de una donación realizada por la municipalidad distrital de Vista Alegre el 27.11.2001. Posteriormente, la municipalidad viene llevando un proceso judicial contra CORPAC S.A., sobre Ineficacia de Acto Jurídico.

Asimismo, manifestamos nuestra concordancia con el análisis realizado por OSITRAN, con respecto a la condición de los terrenos:

"357... el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que, aun cuando los terrenos no se deprecien en el tiempo, su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de los servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si CORPAC no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.

358. En consecuencia, deben desestimarse los comentarios de AETAI."

Similar situación se da en el caso del Aeropuerto Alejandro Velasco Astete (Cuzco) donde la propiedad de los terrenos del aeropuerto recae en la Municipalidad y el Gobierno Regional del Cuzco. En efecto, en la actualidad ambas instituciones se encuentran definiendo el uso que tendrán los terrenos del AAVA 2, una vez que el aeropuerto de Chinchero sea concluido. Si los terrenos fueron de propiedad de CORPAC S.A. y estos hubieran sido financiados con tarifas aeroportuarias, entonces, los terrenos no deberían estar siendo gestionados o administrados por la Municipalidad y Gobierno Regional de Cuzco. (AETAI)

Los terrenos del Aeropuerto Internacional del Cuzco "Alejandro Velasco Astete" son de propiedad de CORPAC S.A. y están registrados formalmente a nombre de nuestra empresa e inscritas en las partidas N°11042276 y N°11004687 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Cuzco, debido a lo cual cumplimos con los pagos que corresponden a la propiedad por cuanto estamos a cargo de su administración y operación. (Respuesta de CORPAC S.A)

Con relación a lo mencionado por AETAI sobre el uso que darían a los terrenos del aeropuerto mencionado una vez concluido el aeropuerto de Chincheros, no se tiene conocimiento de lo indicado. Al respecto, CORPAC S.A., como propietario bien podría disponer de los terrenos a través de algún acto de disposición que le genere una renta, teniendo como antecedente la venta que se realizó por el terreno que conformaba el ex aeropuerto de Limatambo para adquirir AIJCH.

De igual forma, se presentan situaciones idénticas en el caso del resto de aeropuertos regionales, donde la propiedad de los mismos ha sido transferida a los Gobiernos Regionales y esto son los propietarios de los aeropuertos. (AETAI)

La aseveración de AETAI carece de sustento por cuanto no se ha hecho ninguna transferencia de las propiedades de CORPAC S.A. a los gobiernos regionales.

II. TERRENOS Y PERSONAL DE CORPAC S.A. – CARTA No. 0043-2022-GG/AETAI

2.1 RESPECTO A LOS TERRENOS.

AETAI plantea que CORPAC S.A. no tiene la titularidad de los terrenos de los aeropuertos y que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones los ha entregado a los

Gobiernos Regionales, dos puntos sin sustento alguno por cuanto nuestras propiedades se encuentran **a nombre de nuestra empresa y no hemos realizado transferencias a los Gobiernos Regionales.**

En cuanto a los planteamientos de AETAI en su carta No. 0043. 2022.GG.AETAI, podemos manifestar:

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. (AETAI).

AETAI desconoce la Ley de Aeronáutica Civil por la cual es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la entidad responsable de la construcción y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria, siendo luego ésta transferida a CORPAC S.A. para su gestión y mantenimiento.

En cuanto al ejemplo de Moquegua no es procedente por cuanto la infraestructura del Ejército no está siendo considerada para la atención del servicio aeroportuario; CORPAC S.A. está desarrollando los procesos de habilitación de la pista de aterrizaje, cerco perimétrico, torre de control, base SEI y terminal de pasajeros para operar el aeropuerto en las condiciones aceptables de seguridad operacional que requiere la aviación comercial.

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. (AETA)

Consideramos que la forma de adquisición del terreno no es relevante pues pasa a formar parte del activo aeroportuario y representa gastos a la gestión, necesarios de cubrir debido a que forman parte de la gestión aeroportuaria.

Asimismo, se debe indicar que CORPAC S.A. fue creada el 25 de junio de 1943 como una Empresa Pública mediante Decreto Supremo, transformándose en el año 1981 en una Empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen Legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N.º 99.

Se rige por el Decreto Legislativo N.º 99, por la Ley de la Actividad Empresarial del Estado, por la Ley de Sociedades Mercantiles y por su Estatuto Social.

Entre sus actividades principales, se encuentra: *“Financiar y/o ejecutar proyectos de construcción y remodelación de infraestructura aeroportuaria, conforme al plan de inversión que establezca el Ministerio de Transportes, y Comunicaciones.”*

Si bien es cierto, los terrenos en su mayoría fueron transferidos por el Estado, esta transferencia fue en calidad de aporte del accionista, dada la constitución de CORPAC S.A. una empresa Pública de derecho Privado.

Ahora como se indica en la actividad económica de CORPAC S.A. de debe considerar el mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias y prioritariamente de las instalaciones aeroportuarias y de las pistas de aterrizaje.

En tal sentido, el costo de los terrenos debe formar parte de la determinación de las tarifas, que son el mecanismo de recuperación de los activos que inciden en la prestación de servicios. Ello independiente de la modalidad de ingreso al Activo Total de la empresa, sea por adquisición a Terceros o por aporte de accionistas.

Cabe indicar que CORPAC S.A. efectúa sus registros contables y la presentación de la información financiera en base a su Manual de Políticas Contables alineado a las Normas Internacionales de Información Financiera – NIIF.

Manifetamos nuevamente la concordancia con el análisis realizado por OSITRAN en sus numerales:

“357... el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que, aun cuando los terrenos no se deprecien en el tiempo, su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de los servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si CORPAC

no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.

358. En consecuencia, deben desestimarse los comentarios de AETAI.”

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. (AETAI)

Reiteramos que los terrenos en los que se encuentran los aeropuertos administrados por CORPAC S.A. **son de su propiedad legal** y se encuentran registrados e inscritos en los registros públicos.

Si bien somos una empresa adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como empresa del estado del holding FONAFE, la disposición de los terrenos aeroportuarios y otros de nuestra propiedad deben cumplir las exigencias de clasificación de activos a fin de proponer su disposición. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones no puede disponer de las propiedades de CORPAC S.A.

A la fecha no se ha entregado a los Gobiernos Regionales ningún terreno a nombre de CORPAC S.A., acción que de ser cierta imposibilitaría todo tipo de inversión por parte de nuestra entidad, motivo por el cual rechazamos rotundamente lo aseverado por AETAI.

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.

Reiteramos nuestro rechazo a lo observado por AETAI que demuestra desconocimiento de la Ley de Aeronáutica Civil que determinan las responsabilidades del Estado y de los operadores de aeródromo como lo es CORPAC S.A., por cuanto toda la infraestructura aeroportuaria no solo recibe mantenimiento de nuestra parte sino inversiones que tienden a mejorar la calidad de los servicios que brindamos a nuestros usuarios.

Con relación a los comentarios de IATA, precisamos nuevamente la concordancia con el análisis realizado por OSITRAN en sus numerales

“360. Con relación a los comentarios de IATA, es preciso remarcar que el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de

los servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si Corpac no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.”

“361. Dicho lo anterior, con respecto a la revaluación de los terrenos, es oportuno señalar lo siguiente: • Como empresa, Corpac presenta su información financiera bajo la normativa contable aprobada en Perú. Para este efecto, el órgano rector es el Ministerio de Economía y Finanzas a través del Consejo Normativo de Contabilidad¹. • Los Estados Financieros de Corpac son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la contabilidad regulatoria de Corpac. Sobre el particular, el dictamen de la auditoría financiera para el ejercicio 2020 se emitió sin salvedades. Del mismo modo, los Estados Financieros Regulatorios de Corpac del ejercicio 2020 también fueron emitidos sin salvedades; destacándose que, de lo expuesto en las opiniones de los auditores, se desprende que las políticas contables empleadas por Corpac para la presentación de su información financiera son razonables y se basan en la normativa contable vigente; esto abarca el registro del activo fijo, entre estos, el costo y revaluación de los terrenos. • Sobre las revaluaciones de la cuenta propiedades, planta y equipo, es necesario señalar además que esta fue validada por los auditores en su informe de auditoría del ejercicio 2018, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas Internacionales de Información Financiera - NIIF.”

“362. En tal sentido, en vista que la revaluación efectuada por Corpac se ajusta a la normativa contable, deben desestimarse los comentarios de IATA.”

Que los terrenos hayan sido donados por el Estado no significa que no puedan conllevar un coste de capital/un rendimiento implícito por su valor y utilización. Estos terrenos forman parte del activo fijo de la Corporación revelado en el estado financiero de la situación financiera de la empresa y en el Informe de la Contabilidad Regulatoria en el formato 5, formato 11 -Activos y depreciación por aeropuerto debidamente auditados y aprobados por OSITRAN al que se le aplica el rendimiento correspondiente. (Costo de Capital-WACC) además constituye uno de los recursos para la prestación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

Adicionalmente, cabe precisar que La Sociedad de Auditoría PANEZ, CHACALIAZA Y ASOCIADOS SOCIEDAD CIVIL DE R.L, por el ejercicio 2021², por el ejercicio 2021 ha

¹ https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101206&lang=esES&view=article&id=1376- INFORME REVISIÓN EXTRAORDINARIA DE LAS TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS POR LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL, CORPAC S.A.

² Con fecha 25.10.2021 la Contraloría General de la República suscribe el contrato de Auditoría Financiera Gubernamental con la Sociedad de Auditoría “PANEZ, CHACALIAZA Y ASOC. S.C.R.LTDA.”, para realizar la auditoría de “CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.”, según lo establecido en las Bases del CPM del periodo 2021.

emitido los siguientes informes donde abarca el registro del Activo Fijo debidamente auditado y validado.

1. **Informe de Auditoría sobre los Estados Financieros** – DICTAMEN CON OPINIÓN SIN SALVEDADES.
2. **Informe de Auditoría sobre la Contabilidad Regulatoria** – DICTAMEN CON OPINIÓN SIN SALVEDADES.

2.2 RESPECTO A LOS GASTOS DE PERSONAL.

Respecto a estos comentarios expresados por AETAI, *debemos* precisar que en los casos en los que la DGAC nos designa como operador de aeródromo a través de la correspondiente Resolución Directoral, hace mención de la obligación de: **explotar, equipar, operar y mantener el aeródromo, así como menciona los siguientes artículos de la Ley 27261 Ley de la Aeronáutica Civil del Perú:**

Art. 76°. Del personal de aeródromos públicos y privados

76.1 En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a su dirección y régimen interno.

76.2 La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo, así como las facultades y obligaciones del responsable y del personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

Art. 138°. De la responsabilidad en el aeródromo público

El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves:

- a. Por los daños que sufren las aeronaves en caso de incumplimiento o de ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia o estacionamiento de las aeronaves;*
- b. Por los daños que sufren las aeronaves por defectos o por el mal estado del aeródromo, de sus pistas o sus instalaciones, y*
- c. Por los daños que sufran las aeronaves debido al incumplimiento o a la ejecución parcial, tardía o defectuosa de sus obligaciones o las de sus dependientes.*

Considerando las obligaciones y responsabilidades expuestas, así como las disposiciones de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil – Ley No. 28404 “Ley de Seguridad de la Aviación Civil”, Regulación Aeronáutica del Perú 107 “Medidas de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) para Operadores de Aeródromo y el Proveedor de los Servicios de Tránsito Aéreo” (RAP-107), Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) Regulación Aeronáutica del Perú 314 – Volumen 1 “Aeródromos” y otros, resulta esencial para brindar servicios aeroportuarios seguros y de calidad, **contar con la dotación reglamentaria de personal de seguridad de la aviación civil y de vigilancia de instalaciones;** adicionalmente, tenemos la obligación de brindar el servicio esencial de Salvamento y Extinción de Incendios y otros servicios aeroportuarios como son mangas de embarque, etc., acción que se justifica ante el incremento de operaciones regulares así como de vuelos subsidiados a aeropuertos del Grupo V, que a pesar de no generar recursos para su sostenibilidad, deben de cumplir

en calidad y cantidad de recursos requeridos por las normas de seguridad y servicios aeroportuarios según las normas vigentes.

Con relación a lo expuesto por AETAI sobre los gastos de personal, podemos manifestar:

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 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. (AETAI)

La carta de AETAI presenta como cuadro No. 1 el Costo Promedio Mensual en Personal por Aeropuerto de CORPAC S.A.³ no siendo exacto el incremento en más del 100% de un año para otro, como mostramos en el siguiente cuadro:

AÑO	GASTO DE PERSONAL	INCREMENTO
2017	S/ 4,740,816.00	
2018	S/ 5,583,899.00	17.78%
2019	S/ 6,676,873.00	19.57%
2020	S/ 4,745,984.00	-28.92%
2021	S/ 10,679,496.00	125.02%
2022	S/ 11,992,540.00	12.29%

Debe considerarse que los años 2020, 2021 y 2022 son atípicos por efecto de la pandemia por COVID – 19; el año 2020 **que se redujeron los gastos en un 28.92%** se debió a que los horarios de atención de los aeropuertos sufrieron variación por las disposiciones de inamovilidad dispuestas como parte de la emergencia sanitaria en el país, los gastos se fueron recuperando conforme retomamos los servicios en las sedes aeroportuarias y se incrementaban las horas de operación.

Durante los años 2021 y 2022 debido a las disposiciones sanitarias, CORPAC S.A. viene cubriendo con gastos de sobretiempo los puestos del personal que por ser considerado de riesgo por COVID-19 continúan con Licencia con Goce de Haber Compensable.

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

³ Fuente CR OSITRAN y modelo de fijación tarifaria de OSITRAN

de estos costos aprobados por FONAFE deberían ser considerados en la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC S.A. (AETAI)

Como Operadores de Aeródromo los servicios aeroportuarios que brindamos son normados por la autoridad aeronáutica civil en el Perú que es la Dirección General de Aeronáutica Civil, siendo que las normas y regulaciones establecen los criterios de cantidad y calidad de los recursos a utilizar en los servicios aeroportuarios.

Las exigencias de operación de aeródromo no diferencian el número de personal a asignar por número de operaciones ni número de pasajeros que se atiende, las normas exigen la prestación de servicios en los criterios de calidad definidos en las normas aplicables a ellos y durante las horas de operación de los aeródromos, su incumplimiento originaría sanciones a nuestra empresa.

El criterio de “eficiencia de costos” es aplicable a nuestra empresa en forma global, por ello nuestro auto sostenimiento y la generación de utilidades que cumplíamos dentro de nuestro rol como empresa del estado hasta antes de la pandemia, situación que afectó a toda la comunidad aeronáutica nacional e internacional.⁴ Por la crisis sanitaria sin precedentes.

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%? (AETAI)

Como hemos mostrado, el incremento de gastos de personal entre los años 2020 y 2021 se debe a los efectos por la emergencia sanitaria en el país por la cual trabajadores aún se mantienen con Licencia con Goce de Haber y las horas de atención de los servicios aeroportuarios se tienen que cubrir con sobretiempos, incrementándose los gastos de personal. Para el segundo semestre del año 2022 se ha programado la contratación de personal de Oficiales de Seguridad de la Aviación Civil y Bomberos de Aeródromo sin embargo la variación o incremento en gastos de personal del 2021 al 2022 sería solo del 12.29%.

Ya se ha evidenciado que las operaciones se redujeron durante la pandemia. En forma similar se redujeron los ingresos. Sin embargo, cómo menciona la Airports Council International (ACI, 2020)⁵, la estructura de costos de un aeropuerto se caracteriza por costos fijos predominantemente altos en la operación y mantenimiento de los principales componentes de la infraestructura tanto tierra (costos de personal, pistas y los edificios terminales), como aire (equipamiento de navegación aérea y controladores de tránsito aéreo y operacional).

Por un lado, en la medida que el tráfico aeroportuario se redujo considerablemente, los operadores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea

⁴ Ecosistema del Transporte Aéreo-Aviación como las operadoras de los Aeropuertos, Proveedoras de los servicios aeroportuarios, compañías aéreas, Handling Aeroportuario, y el Turismo no hay turismo sin aviación.

⁵ ACI (2020). Aviation Operations during COVID-19 – Business Restart and Recovery (Version 1). Disponible en <https://store.aci.aero/product/aviation-operations-during-covid-19-business-restart-andrecovery-version-1/>

(CORPAC S.A.) han reducido sus costos en lo posible. Por otro lado, la naturaleza intensiva en activos y de costos fijos de la industria aeroportuaria implican que una disminución en el costo del aeropuerto no puede ser proporcional al menor tráfico aeroportuario, dado que los operadores de los aeropuertos deben continuar invirtiendo en pistas, calles de rodaje, plataformas, terminales, dotación de personal aeroportuario en virtud a las regulaciones aeronáuticas y en equipamiento de navegación aérea, con el objetivo de salvaguardar los niveles de servicio que deben cumplir.

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. (AETA)

Debemos insistir que los servicios aeroportuarios se brindan de acuerdo con las normas específicas de cada uno de los servicios, siendo que la cantidad y calidad de los mismos no están condicionadas al número de operaciones ni pasajeros que atiende.

Asimismo, de acuerdo al Plan de Navegación Aérea señala lo siguiente:

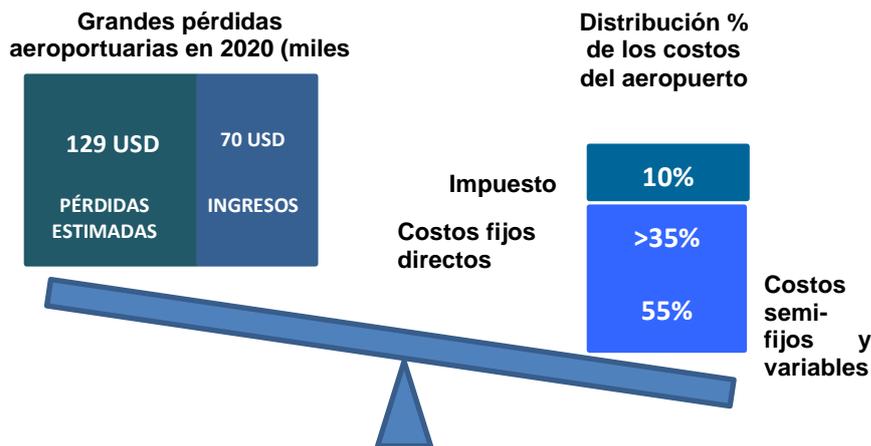
“Las compañías aéreas de bajo costo están aumentando su presencia en el segmento de los vuelos de corta y mediana distancia, lo que impulsa la actividad general del tránsito aéreo. Los ingresos disponibles de la población en general, tanto nacional como internacional, aumentan constantemente, lo que da lugar a un incremento de los gastos en compras como el turismo. Esta demanda de viajes aéreos se desbloqueará gracias a las inversiones en infraestructura previstas, lo que permitirá enfrentar el nuevo escenario. Este escenario crea un gran desafío para la industria, por lo que los sistemas de navegación aérea y la operación aeroportuaria tendrán que adaptarse a este nuevo escenario y gestionar el tránsito aéreo de manera segura, eficiente, ambiental y económicamente a un costo aceptable.”

Adicionalmente, es necesario mencionar lo que dice ACI⁶ sobre la Economía de los aeropuertos en medio de la pandemia.

El reto o la tragedia de nuestro negocio es que los aeropuertos siguen siendo un negocio intensivo en capital, al igual que otros negocios intensivos en infraestructuras, lo que significa que hay altos costes fijos con niveles de deuda relativamente elevados, por lo que al menos **el 35 % de los costes son fijos y muchos otros costes son semifijos** (como muestra el gráfico), **incluso con niveles de tráfico bajos**, hay ciertos servicios y utilidades que necesitan ser puestos en marcha para garantizar la seguridad de los pasajeros, pero también para mantener las operaciones de carga, y esto, a su vez, tiene implicaciones en la futura base de costos del aeropuerto.

⁶ El impacto de covid-19 en el negocio aeroportuario y el camino hacia la recuperación. Webinar de ACI Airport Council International (ACI) se ha traducido en español.

Gráfico: Colapso de ingresos con altos costos fijos



Fuente: ACI World, Encuesta sobre Economía Aeroportuaria n°949

- 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. (AETAI)*

Debemos señalar una inexactitud de AETAI al señalar ‘costo medio por persona mensual’, el cuadro refiere al Costo Promedio Mensual en Personal por Aeropuerto de CORPAC S.A.⁷. Como hemos explicado los años 2020, 2021 y 2022 son atípicos pues nos encontramos aún dentro de un escenario de emergencia sanitaria.

- 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.*

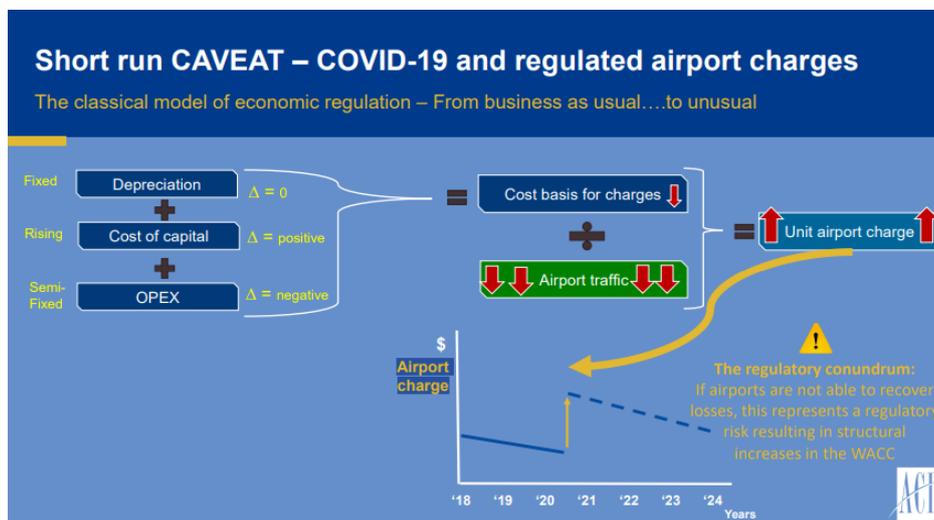
Nuestra empresa viene realizando los esfuerzos necesarios para recuperar nuestros ingresos y seguir invirtiendo en beneficio de los usuarios de los aeródromos que tenemos a cargo, la eficiencia de nuestros gastos debe contemplar el cumplimiento de las normas aeronáuticas de todo Operador de Aeródromo no pudiendo escatimar recursos humanos o tecnológicos para el cumplimiento de nuestra misión dentro de la aeronáutica civil en el país.

⁷ Fuente CR OSITRAN y modelo de fijación tarifaria de OSITRAN

Por otro lado, según el Manual de política General de ACI “Las tarifas aeroportuarias constituyen sólo un componente menor de los gastos operativos de las líneas aéreas internacionales. Sin embargo, dichas tarifas deben ser suficientes para proporcionar los recursos necesarios para las operaciones y el desarrollo de los aeropuertos de manera que éstos puedan satisfacer la demanda prevista. La magnitud y estructura de las tarifas aeroportuarias deben guardar relación con la totalidad de los costos económicos de las operaciones aeroportuarias, e incluir un rendimiento razonable sobre la inversión (...)” (ACI 2009: 17).

Hay que mencionar que según ACI World, los aeropuertos seguirán siendo negocios intensivos en infraestructura en el futuro previsible, lo que **significa altos costos fijos inevitables** que deben financiarse, aunado al estrés financiero debido a las pérdidas sostenidas de tráfico de pasajeros. No necesariamente altos costos fijos significan costos ineficientes. Es importante mencionar que, los aeropuertos analizados en la Propuesta Tarifaria no poseen la flexibilidad de precios y que las tarifas que se cobran dispuestas por Ositrán se deberían ajustar a su realidad y condición de mercado.

Sobre las tarifas aeroportuarias reguladas, ACI World afirma lo siguiente: “Las tarifas aeroportuarias reguladas en muchas jurisdicciones en su estado actual están inversamente vinculadas a los niveles de tráfico. En otras palabras, esto significa que cuando el tráfico aumenta, las cargas caen (y viceversa)”. A lo cual, el mismo organismo internacional estimó reducciones de tráfico en -60% en el 2020 comparado al 2019 y, además, prevé que el tráfico nacional de pasajeros alcance los niveles pre-pandemia aún en el 2023. Por lo cual, en interés de CORPAC por la preocupación apremiante por la crisis actual en el panorama nacional e internacional, solicitó al Ente Regulador el procedimiento de **revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios**.



Fuente: ACI World Session 6: Challenging the conventional wisdom – Airport charges Patrick Lucas Vice President, Economics ACI World 28 April 2022

En el análisis de ACI World, las tasas aeroportuarias representan una pequeña proporción de la tarifa aérea total, sin embargo, rescatan que los ingresos procedentes de las tasas aeroportuarias son el alma de los aeropuertos debido a que se relacionan

influyentemente en la recuperación de los costos y financiamiento de la infraestructura de los aeropuertos en beneficio del público viajero⁸.



Fuente: ACI World Policy Brief – Modernizing Global Policy Frameworks on Airport Charges: Ensuring the Efficient Use of Infrastructure for the Benefit of the Traveling Public.

Finalmente, es necesario comentar sobre el informe final de la propuesta tarifaria de OSITRAN donde determina las tarifas para los servicios aeroportuarios mediante la Resolución N° 012-2022-CD y N°015-2022-CD, lo siguiente: el Regulador no ha considerado en el modelo económico información actualizada de:

- 1) La contabilidad regulatoria año 2021 debidamente auditada y presentada al Regulador la misma que ha contado con la aprobación correspondiente, dado que los costos del año 2020 reflejan una situación atípica de plena pandemia.⁹
- 2) De la fuente de información de documento macroeconómico multianual y que se encuentra actualizada.¹⁰
- 3) El gasto de personal necesario para la prestación de los servicios aeroportuarios en los años 2023 hacia adelante en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas.

Se adjunta al presente anexos de la situación económica de los Aeropuertos a nivel nacional donde CORPAC S.A presta servicios de navegación aérea y aeroportuarios y como se puede apreciar solo Lima arroja un EBITDA positivo, el resto incluido Cusco a partir del año 2020 arrojaron un EBITDA negativo, lo que se concluye de que las tarifas no permiten cubrir los altos costos fijos para la prestación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

Presentación del foro internacional de WALA por el Vicepresidente de Economía de ACI con fecha 28-04-2022 referido a las tarifas aeroportuarias.

Aprovecho la oportunidad para expresar a usted las seguridades de mi especial consideración.

Atentamente,

Ing. JUAN FLORES CARCAHUSTO
Gerente General (e)
CORPAC S.A.

⁸ ACI World (2022). Airport Charges: Challenging the Conventional Wisdom. Recuperado de: <https://blog.aci.aero/airport-charges-challenging-the-conventional-wisdom/>

⁹ Con respecto a la proyección de los costos operativos, considerar una tasa de crecimiento vegetativo del 2% no sería lo más adecuado dado que CORPAC S.A. ha incorporado el uso del indicador de la inflación del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2022-2025 en sus Estados Financieros y Presupuestos para el año 2022.

¹⁰ Con el objetivo de consistencia metodológica es necesario que el regulador revise e incorpore la información financiera y operativa de CORPAC relacionada al último año, la data de variables macroeconómicas debe ser actualizada hasta el 2021.