

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

1. Mediante la Carta N° GG.649.2021.O/6, recibida el 12 de agosto de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.
2. 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. Esto al haberse advertido 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.
3. El 7 de abril de 2022, se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados a la DGAC y a CORPAC mediante los Oficios N° 0040 y 0041-2022-SCD-OSITRAN. Asimismo, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 14 de abril de 2022.
4. Del 13 al 16 de mayo de 2022, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de parte de CORPAC, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO).
5. Adicionalmente, el 27 de junio de 2022, mediante la Carta N° SITE N° 195-2022-C, el Sindicato Nacional Unificado de Trabajadores de CORPAC se pronunció sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

II. Marco Legal

6. 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.
7. 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.
8. 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.]

9. 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.
10. Acorde con ello, el artículo 16 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, 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.
11. 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.
12. En ese orden, cabe indicar que, 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.

13. La definición de ITUP contenida en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO¹, según el cual la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional².
14. En cuanto a la necesidad de regulación tarifaria, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, el Ositrán determinará 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; en estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Regulador.
15. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria; señalando que:
 - (i) Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos.
 - (ii) El Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del Ositrán. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el Ositrán podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las tarifas.
 - (iii) Es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en dicho Reglamento.
 - (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.
 - (v) Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.

¹ En este punto, es importante resaltar que tanto el RETA como el REGO desarrollan sus disposiciones de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, cuyo literal b) del artículo 3 señala que debe entenderse por infraestructura nacional a aquella infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. En concordancia con ello, el propio artículo 4 de la Ley N° 26917 dispone que el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

² Cabe señalar que, la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley N° 26917 establece las infraestructuras que no se encuentran comprendidas en el ámbito del Ositrán, conforme se cita a continuación:

*"Primera.- Infraestructura No Comprendida en el Ámbito de OSITRAN
No se encuentran comprendidas dentro de los alcances del segundo capítulo de la presente Ley las áreas portuarias y aeroportuarias que competen a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, en materia de defensa nacional y orden interno. Asimismo, no está comprendida la infraestructura vial urbana. De igual forma, no lo está toda actividad en materia de infraestructura de transporte de uso público que sea de competencia municipal de acuerdo con lo dispuesto por su Ley Orgánica, en tanto su explotación se sujete a las reglas de la libre y leal competencia.
(...)"*

16. En esa línea, el artículo 11³ del RETA establece que la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta al régimen tarifario supervisado o al régimen tarifario regulado, siendo este último aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.
17. Por tanto, de acuerdo con el marco legal vigente, 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, mediante el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se realizó 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, determinándose que CORPAC no enfrenta competencia en la prestación de dichos servicios. En consecuencia, a través de la Resolución del Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de tarifas de parte de dichos servicios.
19. Conforme a lo establecido en el artículo 19 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles -prorrogables por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles- para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando la información indicada en el artículo 20 del RETA⁴. En el presente caso, considerando que, mediante el Memorando N° 00060-2022-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó una ampliación del plazo de treinta (30) días hábiles para presentarle la propuesta tarifaria del Regulador; el referido plazo vencía el 18 de marzo de 2022; por lo que dentro de dicho plazo se remitió el Informe conteniendo la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
20. Una vez recibido dicho Informe, en un plazo de cinco (05) días hábiles, la Gerencia General debe evaluarlo y, en caso de otorgar su conformidad, someterlo a consideración del Consejo Directivo para que en un plazo de quince (15) días hábiles, este disponga la publicación de la propuesta tarifaria, según los canales de difusión indicados en el artículo 20 del RETA, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, para lo cual se les otorga un plazo no menor de quince (15) ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria.

³ **“Artículo 11.- Regímenes tarifarios**

La prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta a los siguientes regímenes tarifarios:

1. **Régimen tarifario supervisado.**- Régimen tarifario bajo el cual las Entidades Prestadoras pueden establecer y modificar libremente los precios por los servicios que presten en condiciones de competencia en los mercados respectivos.
2. **Régimen tarifario regulado.**- Régimen tarifario aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.”

⁴ **“Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**

(...)

20.2. La resolución señalada en el numeral anterior debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:

- a) Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
- b) Exposición de Motivos del proyecto de resolución indicado en el numeral anterior.
- c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
- d) Información sobre la(s) fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencias Pública(s) correspondiente(s).
- e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.

(...)”.

21. Asimismo, en virtud de los artículos 22 a 25 del RETA, con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria del Ositrán, se llevará a cabo la Audiencia Pública, la misma que se realizará dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios. Del mismo modo, en virtud de lo establecido en el artículo 42.2 del RETA, se convocará al Consejo de Usuarios que corresponda a fin de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos exponga la propuesta tarifaria, y reciba comentarios, observaciones, aportes y sugerencias.
22. De acuerdo con lo anterior, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN, de fecha 7 de abril de 2022 se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria de Ositrán, estableciéndose un plazo de veinte (20) días para la recepción de comentarios por parte de los interesados. Como consecuencia de ello, entre el 13 y el 16 de mayo de 2022, se recibieron comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán (específicamente por parte de CORPAC, CANSO, IATA y AETA). Adicionalmente, de manera extemporánea al plazo establecido, el 27 de junio de 2022, se recibieron comentarios del Sindicato Nacional Unificado de Trabajadores de CORPAC S.A. (SITE CORPAC) sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
23. Asimismo, con fecha 11 de mayo de 2022 se llevó a cabo la audiencia pública; y, con fecha 12 de mayo de 2022, se expuso la Propuesta Tarifaria al Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
24. Finalmente, conforme a lo establecido en el artículo 28 del RETA, , luego de vencido el plazo para la recepción de comentarios, en un plazo de quince (15) días hábiles prorrogables por quince (15) días hábiles adicionales, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica presenta a la Gerencia General el Informe que sustenta las tarifas, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios efectuados por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente. Luego de la evaluación del referido informe, este es sometido a consideración del Consejo Directivo, el cual cuenta con un plazo de quince (15) días hábiles para dar su conformidad y emitir la correspondiente Resolución que aprueba las tarifas.
25. Así, en la medida que el plazo para la recepción de comentarios venció el 16 de mayo de 2022, y que mediante Memorando N° 00252-2022-GG-OSITRAN se otorgó una ampliación de plazo de quince (15) días hábiles, el plazo para remitir a la Gerencia General los documentos indicados en el párrafo anterior vence el 30 de junio de 2022. En consecuencia, dentro del plazo legal, mediante Memorando N° 00127-2022-CD-OSITRAN se procedió a remitir a la Gerencia General el Informe "Revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A." de fecha 30 de junio de 2022, para consideración del Consejo Directivo.

III. Propuesta Tarifaria de CORPAC

26. 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"
 - 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.

27. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, ni la estructura tarifaria ni las unidades de cobro han sido objeto de modificación; 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%.
28. 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%.
29. 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.

IV. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR)

30. 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.
31. 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

32. 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. 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).
33. 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.

c) Sobrevuelo

34. 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.

V. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

35. El artículo 16 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, 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
36. 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 -que sustentó la Resolución N° 0056-2021-CD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso el inicio del presente procedimientos de revisión tarifaria- se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA.
37. 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.
38. Así, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las Tarifas han sido determinadas a través de un 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.
39. Como parte del presente procedimiento, se han recibido comentarios de CORPAC, AETA, IATA y CANSO a la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, sobre la proyección de la demanda, los costos operativos, la base de capital, las transferencias que realiza CORPAC, entre otros. Luego de analizar cada uno de los comentarios recibidos, a continuación, se resumen los supuestos que se consideraron en el presente Informe de revisión tarifaria:
 - 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, sobre la base de la información del sector y la proporcionada por CORPAC.
 - Se consideran dos tipos 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 (aquellos que no pagan las tarifas completas, por ejemplo, operaciones militares y aquellas correspondientes a escuelas de vuelos).
 - 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 74,04%. Dicho porcentaje se calculó sobre la base de la ejecución efectiva de las inversiones realizadas por CORPAC para los servicios materia de la presente revisión tarifaria en el periodo 2017 - 2019.

- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC) después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 5,42%.

VI. Propuesta tarifaria

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

Servicio PMD	Unidad de cobro	Tarifas revisadas
SNAR Nacional		S/
Hasta 5,7 t	Kilómetro recorrido	0,13
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro recorrido	0,25
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro recorrido	0,27
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro recorrido	0,36
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro recorrido	0,55
Más de 105 t	Kilómetro recorrido	0,72
Cargo mínimo		12,03
SNAR Internacional		USD
Hasta 5,7 t	Kilómetro recorrido	0,05
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro recorrido	0,11
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro recorrido	0,12
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro recorrido	0,15
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro recorrido	0,24
Más de 105 t	Kilómetro recorrido	0,33
Cargo mínimo		5,75
Aproximación		S/
Hasta 10 t	Tonelada métrica	3,94
Más de 10 t hasta 35 t	Tonelada métrica	4,39
Más de 35 t hasta 70 t	Tonelada métrica	4,89
Más de 70 t hasta 105 t	Tonelada métrica	5,38
Más de 105 t	Tonelada métrica	5,90
Cargo mínimo		9,81
Sobrevuelo		USD
Hasta 55 t	Kilómetro recorrido	0,15
Más de 55 t hasta 115 t	Kilómetro recorrido	0,23
Más de 115 t hasta 200 t	Kilómetro recorrido	0,46
Más de 200 t	Kilómetro recorrido	0,69

41. Las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja real, por lo que deberán ser ajustadas anualmente por la inflación peruana, considerando para ello el Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, considerando para ello el Índice de Precios al Consumidor de los EE.UU. (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).
42. Debido a que las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja con un horizonte temporal hasta el año 2024, las tarifas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.