

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC) 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. Mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, el Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC.
3. El 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° GAJ.001. 2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria.

II. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR)

4. 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.
5. 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

6. 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).

c) Sobrevuelo

7. 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.

III. Propuesta Tarifaria de CORPAC

8. En su propuesta presentada, 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 6,61%.

9. 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 45,6%; mientras que, el servicio de Aproximación se incrementaría en 216,0%.
10. Asimismo, la Propuesta Tarifaria de CORPAC contempla un reajuste anual por inflación, con la finalidad mantener el valor real de las tarifas; así, CORPAC señala que las tarifas de los servicios de SNAR nacional y Aproximación (que se cobran en soles) se indexen considerando la inflación peruana, mientras que las tarifas por los servicios de Sobrevuelo y SNAR internacional (que se cobran en dólares americanos) se indexen tomando en cuenta la inflación de los Estados Unidos de América.

IV. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

11. 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
12. 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° 00073-2024-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA.
13. 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.
14. Así, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las Tarifas que se proponen 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.
15. A continuación, se resumen los supuestos que se han considerado en la propuesta tarifaria:
 - Para la estimación de las tarifas se desarrolla un flujo de caja económico para los servicios de SNAR (nacional e internacional) y Sobrevuelo, y un flujo de caja económico para el servicio de Aproximación. Cabe indicar que en ambos flujos se considera la incorporación, como parte de los ingresos operativos, de las transferencias netas de LAP por el 50% de los ingresos generados por el cobro de la tarifa de Aterrizaje y Despegue, y el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA Internacional. Asimismo, 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 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 (son 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 crecimiento planteados por CORPAC, los mismos que han sido considerados también por AETAI.
- Para las inversiones se consideró un ajuste por eficacia de ejecución de inversiones de 31,3%. 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 2022 al 2024.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 6,95%.

V. Propuesta tarifaria del Ositrán

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

Servicio / PMD	Unidad de cobro	Tarifa propuesta	Var%
A. SNAR Nacional		S/	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,11	-24,7%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,20	-24,7%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,23	-24,7%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,30	-24,7%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,45	-24,7%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,59	-24,7%
- Cargo mínimo:	Por operación	9,89	-24,7%
B. SNAR Internacional		USD	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,04	-25,4%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-25,4%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,09	-25,4%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,13	-25,4%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,19	-25,4%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,27	-25,4%
- Cargo mínimo:	Por operación	4,62	-25,4%
C. Aproximación		S/	
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	4,68	3,8%
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	5,23	3,8%
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	5,82	3,8%
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	6,40	3,8%
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	7,01	3,8%
- Cargo mínimo:	Por operación	11,67	3,8%
D. Sobrevuelo		USD	
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0,12	-25,4%
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0,19	-25,4%
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0,37	-25,4%
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0,56	-25,4%

17. Las tarifas establecidas 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).

18. Debido a que las tarifas establecidas han sido determinadas considerando un flujo de caja con un horizonte temporal hasta el año 2029, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el término del año 2029, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.