

INFORME N° 004-2014-GRE-GAJ-OSITRAN

Para: **WILLIAM BRYSON BUTRICA**
Gerente General (e)

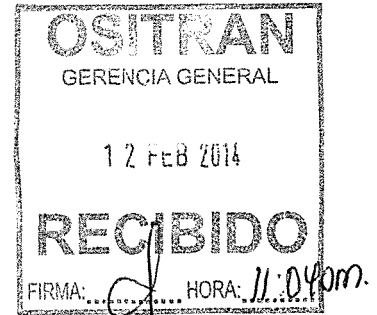
De: **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

ABEL RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Coordinador de Gestión Regulatoria

Asunto: Inicio del procedimiento de fijación tarifaria solicitado por la empresa CORPAC S.A., para los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y Aproximación

Fecha: 11 de febrero de 2014



I. OBJETIVO

1. Analizar la procedencia de la solicitud de revisión tarifaria formulada por CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC o la Entidad Prestadora), respecto del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (en adelante, SNAR) y el Servicio de Aproximación (en adelante, Aproximación).

II. ANTECEDENTES

2. El 12 de mayo de 2004, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, se aprobaron las Tarifas Máximas para los servicios de aeronavegación que CORPAC presta. Dichas tarifas se sustentaron en el Informe de "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.".
3. El 2 de enero de 2014, mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-1219-2013-C, CORPAC solicitó la revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación: SNAR y Aproximación.

III. ANÁLISIS

III.1. Propuesta de revisión de CORPAC

4. Como parte de su solicitud de revisión tarifaria, CORPAC adjuntó el informe final de la consultoría "Propuesta de Incremento Tarifario para los Servicios de Aeronavegación: Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y Aproximación", elaborado por el Instituto de Regulación y Finanzas de ESAN.



III.1.1. Sustento presentado

5. CORPAC señala los siguientes aspectos, como sustento a la propuesta tarifaria presentada:

- Las variaciones experimentadas en el tipo de cambio desde la última revisión, ya que las tarifas están denominadas en dólares americanos.
- La falta de un mecanismo de reajuste tarifario, motivo por el cual las tarifas no se han actualizado desde la última revisión tarifaria, realizada en el año 2004.
- El Plan de Inversiones de CORPAC, cuya finalidad es brindar servicios de mejor calidad a las aeronaves, lo cual se logrará a través del cambio tecnológico.

III.1.2. Metodología propuesta

6. La metodología empleada en la propuesta de revisión tarifaria de CORPAC es la de costo de servicio, a través del descuento de flujos de caja. Con esta metodología la tarifa regulada se obtiene en función de la demanda de servicios regulados, los costos operativos, el costo de oportunidad de capital (tasa de retorno regulada), valor de los activos necesarios para brindar el servicio (base de capital), método de depreciación del capital e impuestos.

7. La tarifa se obtiene indirectamente mediante flujos de caja, de manera que el valor actual de los ingresos iguale al valor actual de los costos económicos, para lo cual CORPAC considera¹:

- i) Un horizonte de seis periodos (2013 a 2018), en el que las tarifas revisadas entrarán en vigor a partir del segundo semestre de 2014.
- ii) Costos operativos que incluyen los costos y gastos del personal operativo y administrativo, materiales, mantenimiento y similares. Dicha información es obtenida de los reportes de contabilidad regulatoria de CORPAC.
- iii) Un método de depreciación basado en la información del área de contabilidad de CORPAC, acorde al tipo de infraestructura, instalación o equipo.
- iv) Un modelo económico financiero desarrollado en base a escenarios, considerando tasas de retorno antes y después de impuestos.
- v) Una base de capital calculada como el *stock* de capital menos la depreciación acumulada, en términos económicos. Para el cálculo han considerado aquellos activos útiles puestos en servicio.
- vi) Aquellas inversiones incluidas en el plan de inversiones de CORPAC.
- vii) La tasa de descuento que emplean es el Costo Promedio Ponderado de Capital, sin considerar el efecto de la inflación. Asimismo, se propone además una fórmula de ajuste por inflación.

III.1.3. Tarifas y reajuste anual propuesto

8. De acuerdo al modelo económico financiero presentado, el nivel tarifario de los servicios de aeronavegación debe incrementarse un 26,81% con respecto al actual.

¹ Ver apartado *METODOLOGÍA* en la pág. 9 y ss. del informe de ESAN presentado por CORPAC.



9. CORPAC propone que dicho incremento se aplique por igual a cada una de las tarifas en la estructura tarifaria existente.
10. En lo que se refiere al SNAR, la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN estableció que la unidad de facturación del servicio fuese el kilómetro sobrevolado. El monto, expresado en dólares por kilómetro sobrevolado, se determina en función de una estructura tarifaria que depende del ámbito nacional o internacional del vuelo y del Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave, como se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1 Estructura tarifaria para SNAR propuesta por CORPAC

SNAR NACIONAL*	Unidad de Cobro	Tarifa Actual USD sin IG	Nueva Tarifa USD sin IG
Hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,10	0,13
Más de 10 hasta 35 TM		0,11	0,14
Más de 35 hasta 70 TM		0,15	0,19
Más de 70 hasta 105 TM		0,23	0,29
Más de 105 TM		0,30	0,38
(*) Cargo mínimo igual a USD 5 más IG, vigente desde 00,00 horas UTC del 12/06/2004		5,00	6,34
SNAR INTERNACIONAL**	Unidad de Cobro	Tarifa Actual USD sin IG	Nueva Tarifa USD sin IG
Hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0,13	0,16
Más de 10 hasta 35 TM		0,15	0,19
Más de 35 hasta 70 TM		0,20	0,25
Más de 70 hasta 105 TM		0,30	0,38
Más de 105 TM		0,40	0,51
(**) Cargo mínimo igual a USD 7 más IG, vigente desde 00,00 horas UTC del 12/06/2004		7,00	8,88

Fuente: Informe de ESAN, pág. 11, presentado mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-1219-2013-C.

11. Para el servicio de Aproximación, la citada resolución estableció que la unidad de facturación fuese la tonelada métrica, según el PMD de la aeronave por cada operación de aterrizaje. El monto, expresado en dólares por tonelada, se determina en función de una estructura tarifaria que depende del PMD de la aeronave, como se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2 Estructura tarifaria para Aproximación propuesta por CORPAC

APROXIMACIÓN	Unidad de Cobro	Tarifa Actual USD sin IG	Nueva Tarifa
Hasta 10 TM	Por tonelada métrica en operación de aproximación	0.80	1.01
Más de 10 hasta 35 TM		0.90	1.14
Más de 35 hasta 70 TM		1.00	1.27
Más de 70 hasta 105 TM		1.10	1.39
Más de 105 TM		1.20	1.52
(*) Cargo mínimo igual a USD 2 más IG, vigente desde 00,00 horas UTC del 12/06/2004		2.00	2.54

Fuente: Informe de ESAN, pág. 11, presentado mediante Carta N° MTC/CORPAC S.A. GG-1219-2013-C.



12. Una vez revisadas las tarifas, CORPAC propone que éstas sean reajustadas de forma anual, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$t_i = t_0 * 65\% * \frac{TC_0}{TC_i} * \frac{IPC_i}{IPC_0} + t_0 * 35\% * \frac{CPI_i}{CPI_0}$$

Donde:

- t_i : Tarifa en dólares en el periodo i.
 t_0 : Tarifa en dólares en el periodo inicial³.
 TC_0 : Tipo de cambio (US\$/S/.) en el periodo inicial.
 TC_i : Tipo de cambio (US\$/S/.) en el periodo i².
 IPC_i : Índice de precios del consumidor en Perú para el mes anterior correspondiente al periodo i.
 IPC_0 : Índice de precios del consumidor en Perú para el mes correspondiente inicial.
 CPI_i : Índice de precios del consumidor en EE.UU. para el mes anterior correspondiente al periodo i.
 CPI_0 : Índice de precios del consumidor en EE.UU. para el periodo inicial.

13. Según la fórmula de reajuste propuesta, las tarifas variarán en función a la inflación de Estados Unidos y la inflación de Perú (ajustada por tipo de cambio).
14. CORPAC propone que la inflación peruana se ajuste por la evolución del tipo de cambio, debido a que buena parte de sus costos (65%) están denominados en moneda nacional, mientras que las tarifas están denominadas en dólares americanos. Por esta razón, en su propuesta, la inflación peruana ajustada por tipo de cambio tiene una ponderación del 65%. De este modo, la inflación de los EE.UU. tiene un peso del 35% para el cálculo de la inflación ponderada.

III.2. Análisis legal

III.2.1. Alcance de la función reguladora de OSITRAN

15. De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN y la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, OSITRAN regula los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras públicas o privadas. En tal sentido, OSITRAN regula, supervisa y fiscaliza a las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Del mismo modo, vela por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito.
16. El numeral 3.2 del artículo 3° de la Ley N° 26917, define a las Entidades Prestadoras como aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de uso público.
17. Asimismo, el inciso k) del artículo 1° del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, 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

³ El periodo i corresponde a la fecha en la cual se ajustan las tarifas con respecto al periodo inicial. Los ajustes se realizarían en forma anual a partir del periodo inicial.

18. 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.
19. En este sentido, de conformidad con la Ley N° 26917 y el REGO de OSITRAN, CORPAC es una Entidad Prestadora que se encuentra bajo la competencia de OSITRAN, toda vez que CORPAC cuenta con un título legal para explotar infraestructura de transporte de uso público, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 099 - Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial.
20. Como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, determinar las tarifas, ya sean mediante procesos de fijación o revisión de tarifaria, para los servicios derivados de la explotación que se encuentran bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia. La función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a su Ley de creación:

"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 las 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."*

21. Del mismo modo, se debe considerar que de acuerdo con el artículo 16° del REGO, OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual.
22. De esta forma, los servicios de navegación aérea SNAR (nacional e internacional) y Aproximación son brindados por una Entidad Prestadora (CORPAC) y cuentan con Tarifas Máximas vigentes bajo régimen de regulación tarifaria que fueron aprobadas por OSITRAN mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.

III.2.2. Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

23. El Reglamento General de Tarifas aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias, (en adelante el RETA), establece lo siguiente:
- El RETA es de aplicación al procedimiento de fijación, revisión y desregulación de las tarifas de las Entidades Prestadoras, por la prestación de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea en virtud a título legal o contractual (Art. 4).
 - La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN,



por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas³, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas. (Art. 5)

- El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN. (Art. 10 y 11)

24. El artículo 62º del RETA establece el contenido de la solicitud de fijación o revisión tarifaria a instancia de parte, señalando lo siguiente:

"Artículo 62.- Contenido de la solicitud de fijación o revisión y desregulación tarifaria

En el caso de solicitudes de fijación o revisión tarifaria deberá contener cuando menos la siguiente información:

1. Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante;
2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;
3. Marco general y justificación;
4. Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria;
5. Estudio que incluya el sustento técnico-económico de los supuestos, parámetros y bases
 1. de datos utilizados en el estudio;
6. Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de
 2. fijación tarifaria.
7. Proyección de la demanda;
8. Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas;
9. Costos operativos;
10. Costo de capital;
11. Flujo de caja;
12. Análisis de sensibilidad;
13. Comparación tarifaria internacional, de ser el caso;
14. Información financiera auditada;
15. Proyecciones del cofinanciamiento del Concedente, de ser el caso.

En el caso de la solicitud de revisión tarifaria mediante el mecanismo de tarifas máximas o Tarifa tope, ésta deberá contener, además de los requisitos 1 al 6 de la sección precedente, los modelos, cálculos y fórmulas correspondientes."

25. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 61º del RETA, la Gerencia de Regulación (hoy, Gerencia de Regulación y Estudios Económicos) evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora dentro de los primeros tres (03) días de recibida la solicitud, lo cual fue efectuado por la citada Gerencia, habiéndose verificado la presentación de la documentación completa conforme a lo dispuesto por el RETA.

26. Asimismo, de acuerdo al citado artículo, admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal (hoy, Gerencia de Asesoría Jurídica) contará con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo, por lo que se procede a emitir el presente informe dentro del plazo legal establecido.

³ De acuerdo con el Art. 3 del RETA: "Tarifa Tope o Máxima: Es la que constituye el importe máximo fijado en las resoluciones tarifarias del OSITRAN o en los respectivos contratos de concesión, cuyo valor no puede ser superado por las Entidades Prestadoras en el establecimiento de las tarifas aplicables a los servicios que ésta presta a los Usuarios. Se consideran Tarifas Máximas a las denominadas también tarifas tope o cualquier otra denominación utilizada en las normas legales o contractuales, cuyos efectos sean iguales a los descritos anteriormente".

III.3. Análisis económico

III.3.1. Alcance de la revisión tarifaria

27. De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los servicios de aeronavegación se prestan a las aeronaves para que la operación de los vuelos se desarrolle de manera segura. Comprenden los siguientes componentes:

- Servicios de Tránsito Aéreo, o ATS (por sus siglas en inglés, *Air Traffic Service*).
- Servicios de Telecomunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Servicio Meteorológico Aeronáutico (MET)
- Servicios de Búsqueda y Salvamento, o SAR (por sus siglas en inglés, *Search and Rescue*).
- Servicios de Información Aeronáutica, o A/S (por sus siglas en inglés, *Aeronautical Information Service*).

28. Los servicios que reciben las aeronaves mencionados en el párrafo anterior se facturan a las compañías aéreas agrupados en los servicios regulados de SNAR y Aproximación⁴.

29. El Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR) considera las ayudas a las naves que sirven rutas nacionales e internacionales mientras éstas se encuentran en vuelo. La tarifa por el servicio de SNAR está definida en dólares americanos y se cobra por kilómetros recorridos según el tamaño de las aeronaves (definido por el PMD) y por el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional).

30. El servicio de Aproximación considera las ayudas para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos. Esta tarifa está definida en dólares americanos y se cobra por tonelada según el PMD. Las tarifas se aplican por igual a aeronaves que sirven rutas nacionales e internacionales.

III.3.2. Oportunidad de la revisión tarifaria

31. Como CORPAC ha mencionado en la justificación de su propuesta, las tarifas del SNAR y de la Aproximación fueron revisadas por última vez en el 2004. La Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN no contempló ninguna fórmula de reajuste por inflación o por tipo de cambio, por lo que los montos, expresados en dólares, que pagan las aerolíneas por kilómetro sobrevolado o por tonelada en operación de aterrizaje no se han incrementado en 10 años.

32. Por lo que respecta a las condiciones de demanda y oferta corresponde analizar si éstas han cambiado con respecto a las del año 2004.

⁴ Asimismo, CORPAC factura el servicio de sobrevuelo, por los servicios de aeronavegación que presta a las aeronaves que surcan el espacio aéreo peruano en ruta hacia su destino sin despegar ni aterrizar en el Perú. Este servicio fue desregulado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN y no forma parte del presente procedimiento de inicio.

33. En cuanto a un indicador de demanda, como son los ingresos, de acuerdo con los Estados Financieros Auditados, CORPAC en el año 2004, tuvo unos ingresos de 96,2 millones de soles (con un tipo de cambio promedio de 3,41 soles por dólar en el 2004). En el año 2012⁵, tuvo unos ingresos de 133,5 millones de soles (con un tipo de cambio promedio de 2,64 soles por dólar en el 2012). Por lo tanto, los ingresos en soles se incrementaron un 40%, a pesar de que el dólar, moneda en la que CORPAC factura, se ha depreciado un 23%.
34. En lo que a los indicadores de oferta se refiere, CORPAC finalizó el año 2004 con unos activos fijos totales (inmuebles, maquinaria y equipo)⁶ por valor de 552 millones de soles. En el año 2012, sus activos fijos totales (propiedades, planta y equipo)⁷ ascendían a 636 millones de soles. Por lo tanto, sus activos fijos se han incrementado un 20%.
35. En definitiva, teniendo en cuenta lo expuesto, es razonable pensar que los cambios en las condiciones de oferta y demanda que sustentaron la revisión tarifaria del año 2004 han sido de tal magnitud que ameritan una nueva revisión de las tarifas de SNAR y Aproximación.

III.3.3. Metodología para la revisión tarifaria

36. Las principales metodologías de revisión tarifaria están enunciadas en el artículo 19 del RETA, que señala lo siguiente:

"Artículo 19 Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

Corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente
7. Costo de Servicio.

En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.

[...]

La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.

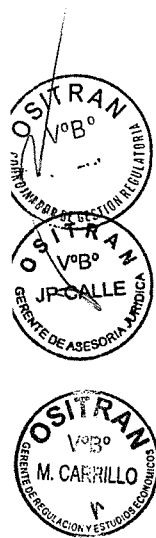
(El resaltado es nuestro.)

37. Como indica el último párrafo, la selección de la metodología de revisión debe realizarse de acuerdo con la naturaleza del servicio cuyas tarifas están reguladas.

⁵ Último año para el que se dispone de Estados Financieros Auditados.

⁶ Tal y como aparecen denominados en los Estados Financieros Auditados del 2004.

⁷ Tal y como aparecen denominados en los Estados Financieros Auditados del 2012.



38. La finalidad última de los servicios de aeronavegación es contribuir a la seguridad de los vuelos en sus distintas fases de operación. Los estándares para la prestación de los servicios de aeronavegación son establecidos por la OACI.

39. La OACI en el preámbulo de su Documento 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, al tratar sobre la base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea, indica que:

"7. Cuando un gobierno o intereses privados establezcan una entidad autónoma para explotar aeropuertos o proporcionar servicios de navegación aérea, o ambos, el Estado debería asegurar que se cumplan todas las obligaciones pertinentes del Estado especificadas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, y en los acuerdos de servicios aéreos, y se observen los criterios de la OACI."

(El resaltado es nuestro.)

Tomado de la pág. I-1 del preámbulo Doc. 9082. OACI 2012.

40. En el Perú, CORPAC, por delegación de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), es la entidad encargada de implementar las recomendaciones de la OACI.

41. Con respecto a las políticas sobre tarifas por servicios de navegación aérea, la OACI establece que:

"La situación financiera de los aeropuertos [...] los ANSP [proveedores de servicio de navegación aérea], así como la de sus usuarios primarios, fluctúa según la situación económica mundial, nacional y regional. Los [...] ANSP tienen una gran proporción de costos fijos financiados principalmente por el tráfico y, por lo tanto, en épocas de menor demanda, tienen el reto de mantener niveles altos de seguridad operacional, de seguridad de la aviación y de calidad del servicio."

(El resaltado es nuestro.)

Tomado de la pág. vii del preámbulo Doc. 9082. OACI 2012.

42. Este organismo multilateral, al tratar sobre la base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea, recomienda que:

"Al establecer la base de costos para la imposición de derechos por servicios de navegación aérea, deberían aplicarse los principios siguientes:

i) El costo que se ha de asignar es el costo total que supone proporcionar los servicios de navegación aérea, incluyendo montos adecuados por costos de capital y depreciación de bienes, así como los gastos de mantenimiento, explotación, gestión y administración.

ii) Los costos que se han de considerar deben ser los calculados en relación con las instalaciones y servicios, incluyendo los servicios de satélites, previstos y establecidos con arreglo a los planes regionales de navegación aérea de la OACI, complementados, en caso necesario, de conformidad con recomendaciones formuladas por la pertinente reunión regional de navegación aérea de la OACI, y aprobadas por el Consejo. Debería excluirse cualquier otra instalación o servicio, a menos que se proporcione a petición de los explotadores de aeronaves, y debería excluirse también el costo de las instalaciones o servicios proporcionados mediante contrato o por los propios transportistas, así como todo gasto excesivo imputable a su construcción, funcionamiento o mantenimiento.

iii) *Los costos de los servicios de navegación aérea proporcionados durante la fases en ruta, de aproximación y de aeródromo de las operaciones de las aeronaves deberían identificarse por separado, cuando sea posible [...]*"

(El resaltado es nuestro.)

Tomado de la pág. III-1 del Doc. 9082. OACI 2012.

43. Debido a las características de los servicios de navegación aérea para cuya prestación se incurre en un alto nivel de costos fijos, y a la importancia que tiene que se presten con estándares de calidad altos para garantizar la seguridad de la navegación aérea, la metodología más apropiada de revisión de sus tarifas es la de costo de servicio.

44. Esta metodología es definida en el *Anexo I del RETA, I. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria*, de la siguiente manera:

"La regulación por Costo de Servicio o CoS -siglas en inglés de Cost of Service- determina 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."

45. Con la metodología de costo de servicio se busca garantizar que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, en aras a garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. Por lo tanto, ésta es la metodología que se propone para llevar a cabo esta revisión.

IV. CRONOGRAMA

46. El cronograma para el presente procedimiento de revisión se muestra en el Anexo I del presente informe.

V. CONCLUSIONES

1. CORPAC, el 2 de enero de 2014, presentó una solicitud de revisión de las tarifas de los servicios regulados de aeronavegación: SNAR y Aproximación.
2. La solicitud debe ser considerada procedente debido a que las tarifas por los servicios de SNAR y Aproximación fueron revisadas por última vez en el año 2004, y han permanecido sin cambios. Desde entonces, los supuestos de demanda y oferta sobre las que fueron establecidas han cambiado de manera que justifica una revisión.
3. Debido a que el principal objetivo de la prestación de los servicios de aeronavegación es la seguridad en las operaciones, y considerando las recomendaciones de OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, la metodología más apropiada para la revisión de tarifas es la de costo de servicio.



VI. RECOMENDACIÓN

1. Elevar el presente informe al Consejo Directivo de OSITRAN para la aprobación del inicio del procedimiento de revisión de las tarifas de SNAR y Aproximación.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica


ABEL RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Coordinador de Gestión Regulatoria

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, XX de XXXX de 2014,

Nº XX-2014-CD-OSITRAN

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

La Carta Nº MTC/CORPAC S.A. GG-1219-2013-C remitida por CORPAC S.A. y el Informe Nº004-14-GRE-GAJ-OSITRAN, de fecha 11 de febrero de 2014, emitido por la Gerencia de Regulación y Asuntos Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con las Leyes Nº 26917, Nº 27332 y sus modificatorias, OSITRAN regula los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras públicas o privadas. En tal sentido, OSITRAN regula, supervisa y fiscaliza a las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Del mismo modo, vela por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, determinar las tarifas, ya sean mediante procesos de fijación o revisión de tarifaria, para los servicios derivados de la explotación que se encuentran bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia;

Que, el 02 de enero de 2014, CORPAC S.A., mediante Carta Nº MTC/CORPAC S.A. GG-1219-2013-C solicitó la revisión tarifaria del servicio de navegación aérea en ruta (SNAR) y del servicio de aproximación;

Que, en la solicitud presentada por CORPAC S.A. se propone revisar las tarifas máximas correspondientes a servicios que se derivan de la explotación de infraestructura de transporte de uso público de los servicios de aeronavegación (SNAR y Aproximación), las cuales actualmente se encuentran reguladas mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 015-2004-CD/OSITRAN;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004-CD-OSITRAN de fecha 23 de setiembre del año 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (en adelante RETA), que fuera modificado por Resolución de Consejo Directivo Nº 082-2006-CD-OSITRAN y Resolución de Consejo Directivo Nº 003-2012-CD-OSITRAN;

Que, el artículo 5º del RETA señala que, la regulación tarifaria a los servicios derivados de la explotación de infraestructura de transportes de uso público es competencia exclusiva de



OSITRAN, conforme lo establece el literal b) del numeral 7.1 de la Ley N° 26917, por lo que corresponde al OSITRAN disponer (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y (iii) el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan las reglas para la aplicación de tarifas;

Que, de otro lado, el artículo 61° del RETA señala que, la entidad prestadora podrá solicitar a OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria, estableciendo el procedimiento y la información que debe ser presentada a OSITRAN;

Que, el artículo 61° del RETA antes mencionado indica respecto a la solicitud presentada por la entidad prestadora que, una vez admitida, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal evaluarán la procedencia de la solicitud y presentarán el informe respectivo a la Gerencia General, la que lo someterá a consideración del Consejo Directivo;

Que, luego de revisar y discutir el Informe de Vistos, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del Artículo 6 de la Ley N° 27444;

POR LO EXPUESTO, en mérito de las funciones previstas en el numeral i del literal b) del inciso 7.1 del artículo 7° de la Ley N° 26917; Ley de Creación de OSITRAN; el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; los artículos 16° y 17° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; el artículo 61° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias, y sobre la base del Informe N° 004-14-GRE-GAJ-OSITRAN, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° xxx de fecha xxxx;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por la empresa CORPAC S.A., para el servicio de navegación aérea en ruta (SNAR) y el servicio de aproximación.

Artículo 2°.- La revisión de las tarifas señaladas en el artículo precedente se realizará de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3°.- Disponer la notificación de la presente resolución, así como el Informe N° 004-14-GRE-GAJ-OSITRAN, a la empresa CORPAC S.A.

Artículo 4°.- Disponer la difusión de la presente Resolución, así como el Informe N° 004-14-GRE-GAJ-OSITRAN en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe)

Regístrese y comuníquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

