



Caso Perú regulación tarifas de los servicios de navegación aérea.

23 de mayo, 2024

MBA.CPC.Rocio Maradiegue Tuesta
maradiegue@corpac.gob.pe
r.maradiegue@pucp.edu.pe





Expositora:

MBA.CPC. Rocío Maradiegue Tuesta

Jefe de Regulación Costos y Tarifas de CORPAC S.A. Experiencia en el sector aeroportuario y navegación aérea 37 años. Ejecutiva, Magíster en Administración Estratégica de Empresas (MBA) Centrum de la Pontifica Universidad Católica del Perú, MBA UPDATE especialización en finanzas por Centrum Católica y Contadora Pública Colegiada. Directora certificada profesional por Centrum Católica-EADA, con postgrados en Gobierno Corporativo por Universidad ESAN, Gestión, Mejora y rediseño de procesos por el Instituto de Calidad de la Pontifica Universidad Católica del Perú, Gestión Aeroportuaría y Gestión Económica y Financiera de Aeropuertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Especialización en Regulación de Infraestructura de Transporte por la Universidad del Pacífico, Gestión y Regulación de Infraestructura aeroportuaria sostenible por el BID.



**MOVIMIENTO GENERAL DE OPERACIONES
EN AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS DE LA RED AEROCOMERCIAL
2019-2023**

NAC / INT	2019	2020	2021	2022	2023
NACIONAL	415,988	188,002	271,817	341,175	350,715
INTERNACIONAL	86,232	26,928	30,749	54,369	64,764
TOTAL GENERAL	502,220	214,930	302,566	395,544	415,479
% de recuperación		43%	60%	79%	83%

Nota: Se consideran vuelos regulares, no regulares, aviación general y militares.

Incluye aterrizajes y despegues.

Fuente: Propia.



1. SERVICIOS QUE BRINDA CORPAC S.A.



CORPAC S.A. brinda dos (2) grandes servicios:

NAVEGACIÓN AÉREA



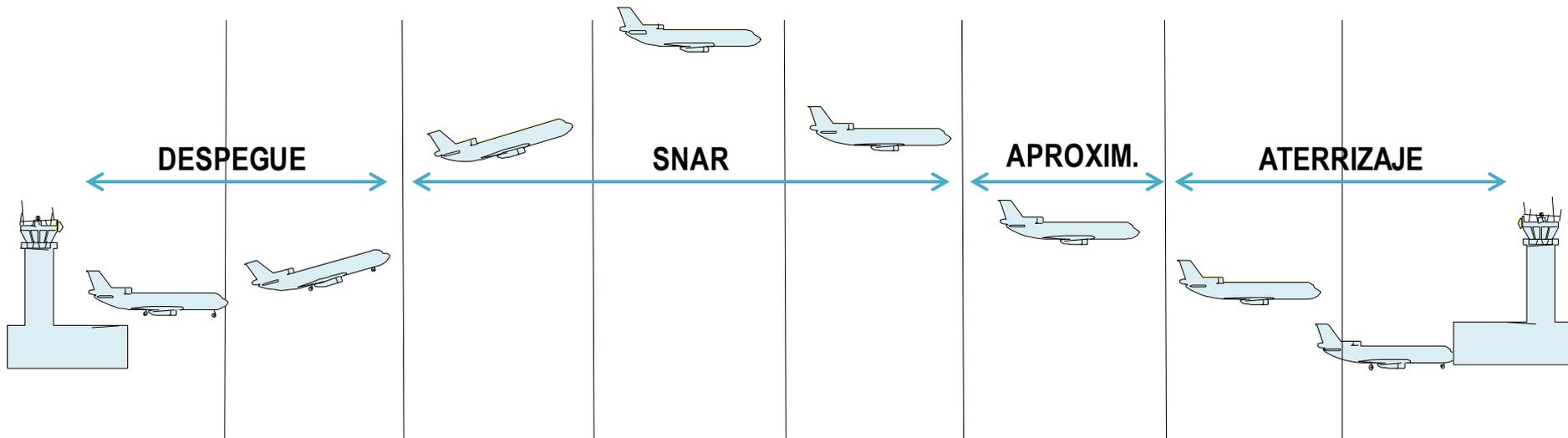
AEROPORTUARIO



Y el complementario **Comercial** (Tiendas, cafeterías, publicidad y acceso como counters, oficinas, etc.)



FASES DE VUELO, SERVICIOS Y RECURSOS QUE INTERVIENEN



RODAJE-TAXEO	DESPEGUE	ASCENSO	RUTA	DESCENSO	APROXIMACIÓN	ATERRIZAJE	RODAJE-TAXEO
Radiocom. Meteorología Ay. luminosas Energía Inspección vuelo CTA-TWR OMA/COM-MET Técnicos AIS/AFIS/ARO ATIS	Radiocom. VHF Meteorología Ay. luminosas Energía Radar Enlace de Datos Satelital CTA-TWR OMA/COMMET ATIS	Radiocom. VHF VOR DME NDB Grabadoras Energía Inspección vuelo Radar Enlace de datos satelital CTA-APP/Radar COMMET AIS/ARO OMA/AFIS	Radiocom. VHF Radiocom. HF VOR DME NDB Meteorología Grabadoras Energía Inspección vuelo Radar Enlace de datos satelital CTA AREA/ RADAR OMA AIS	Radiocom. VHF Radiocom. HF VOR DME NDB Meteorología Grabadoras Energía Inspección vuelo Radar Enlace de datos satelital CTA AREA/ RADAR OMA AIS	Radiocom. VHF VOR DME ILS DME NDB Meteorología Grabadoras Ay. luminosas Energía Inspección vuelo Radar Enlace de datos satelital CTA-APP-RADAR COMMET/OMA/AIS/ AFIS ATIS	Radiocom. VHF ILS DME Meteorología Grabadoras Ay. luminosas Energía Inspección vuelo Radar Enlace de datos satelital CTA-APP-RADAR COMMET OMA-AIS-AFIS ATIS	Radiocom. Grabadoras Ay. luminosas Energía Inspección vuelo CTA-TWR/AFIS COMMET AIS



DETALLE DE LOS SERVICIOS

SERVICIOS AEROPORTUARIOS

TUUA

ATERRIJAJE Y DESPEGUE NACY INTERN.

ESTACIONAMIENTO

PUENTES DE EMBARQUE

OTROS AEROPORTUARIOS

Servicios complementarios

Locales a compañías aéreas

Alquiler de locales comerciales

Playa de Estacionamiento de vehículos

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

SNAR NACIONAL

SNAR INTERNACIONAL

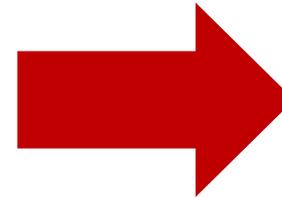
SOBREVUELO

APROXIMACION



NAVEGACIÓN AÉREA

SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA
Comunicaciones
Navegación
Vigilancia
Ayudas Luminosas
Inspección en Vuelo
Energía Eléctrica



SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA



AEROPORTUARIO

SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Seguridad Aeroportuaria

Salvamento y Extinción de Incendios

Instalaciones para carga

Infraestructura para carga

Infraestructura al pasajero

Servicios complementarios

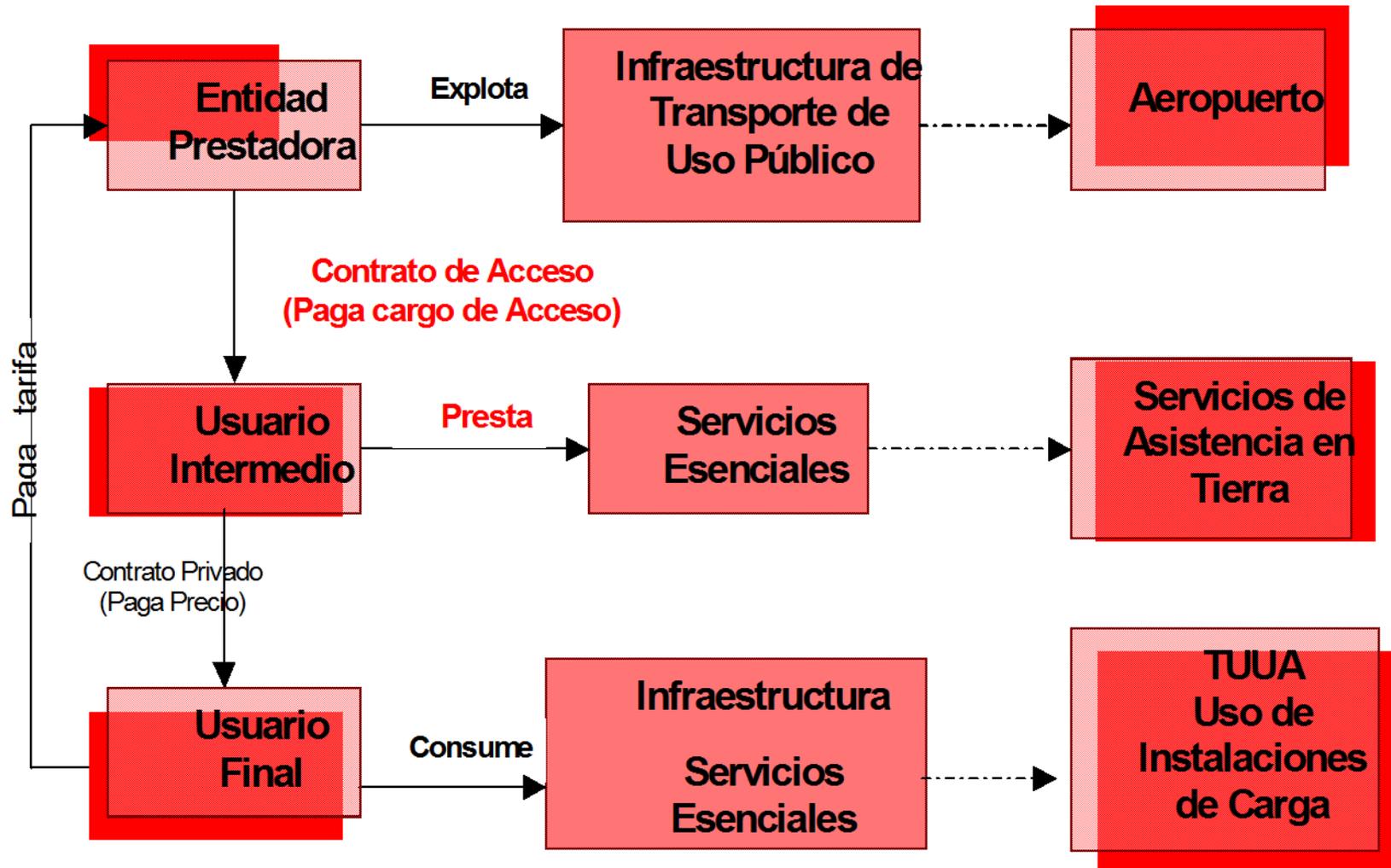
Locales a compañías aéreas

Alquiler de locales comerciales

Playa de Estacionamiento de
vehículos



ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA

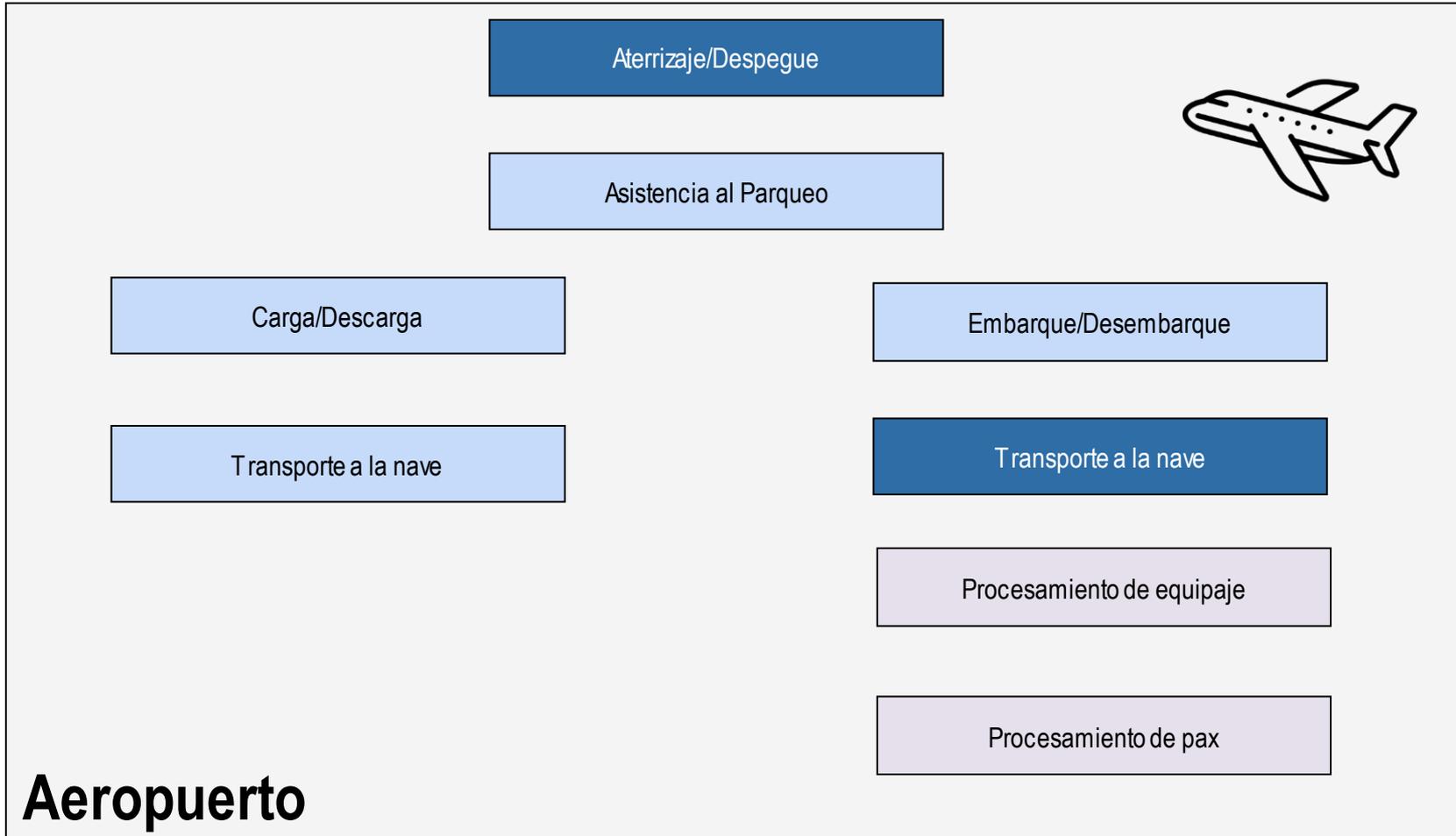


CARGOS DE ACCESO

SS a la Carga

SS a la Nave

SS a Pasajeros



CARGOS DE ACCESO

Se entiende por acceso, **el derecho de un usuario intermedio** de utilizar Facilidades Esenciales para prestar Servicios Esenciales.

Facilidades Esenciales

Son provistas por un único o un número limitado de proveedores.

No son factibles de ser sustituidas técnica o económicamente para proveer un servicio esencial.

- Pista de Aterrizaje y despegue
- Calles de Rodaje
- Rampa
- Áreas de parqueo de equipo
- Puentes de embarque
- Áreas de maniobra en tierra
- Vías y áreas de tránsito interno
- Áreas de procesamiento y distribución de carga
- Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje
- Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución



Servicios Esenciales

Son necesarios para completar la cadena logística del transporte.

Se proveen utilizando necesariamente facilidades esenciales.

- Transporte aéreo de carga y/o pasajeros
- Servicios de rampa
- Procesamiento y distribución de carga y de equipaje
- Abastecimiento de combustible
- Transporte de pasajeros entre nave y terminal y viceversa



REGLAMENTO MARCO ACCESO - REMA

En el caso del acceso a las facilidades esenciales, la regulación de OSITRAN es supletoria a la voluntad de las partes:

- Mecanismo de negociación directa.
- Mecanismo de subasta.
- Emisión de un Mandato de Acceso.



POR USO DE INFRAESTRUCTURA . FACILIDAD ESENCIAL SERVICIO DE RAMPA

POR EL USO DE INFRAESTRUCTURA CONSIDERADA FACILIDAD ESENCIAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESENCIAL DE RAMPA

□ **Servicio de Rampa.**- Está compuesto por aquellos servicios que asisten a las naves en tierra, necesarios para su operación tanto de embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo. Se incluye los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, la depuración de aguas, la entrega y recepción de equipajes y carga, el remolque de aeronaves, el suministro de energía eléctrica para las aeronaves, el suministro de presión neumática para arranque de aeronaves, el suministro de aire acondicionado a las aeronaves, el embarque de personas con movilidad restringida y la limpieza de la cabina, entre otros.

CARGOS DE ACCESO (US\$ POR ATENCIÓN)

Rango de PMD (TM)	CUSCO		GRUPOS III Y V	
	DOLARES AMERICANOS SIN IGV	EN SOLES CON IGV (REFERENCIAL)	DOLARES AMERICANOS SIN IGV	EN SOLES CON IGV (REFERENCIAL)
Hasta 10	2.50	11.2071	2.00	8.9656
Más de 10 hasta 35	11.50	51.5524	10.00	44.8282
Más de 35 hasta 70	27.50	123.2776	21.00	94.1392
Más de 70 hasta 105	38.00	170.3472	36.00	161.3815
Más de 105	56.00	251.0379	62.00	277.9348

Las tarifas expresadas en soles con IGV tienen carácter referencial. El Tipo de Cambio aplicable es S/ 3.799 (tc al 26.02.2024), que se actualizará al momento de la correspondiente facturación. La facturación y pago correspondiente dependerá de la sede aeroportuaria en la que se preste el servicio.



TARIFARIO CARGOS DE ACCESO

CARGO DE ACCESOS AEROPUERTOS A CARGO DE CORPORACION PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACION COMERCIAL S.A.

- **Counter.**- Es el módulo en el que se realiza el registro de los pasajeros y equipaje.
- **Oficina.**- Es el área de uso operativo, que sirve para el apoyo del procesamiento de pasajeros y equipaje.
- **Espacios para equipos de rampa.**- Es el área donde se estacionan los equipos utilizados en la prestación del servicio de apoyo a las aeronaves en tierra.
- **Estación de Línea.**- Es el área destinada al almacenamiento, preservación y custodia de los manuales de mantenimiento, repuestos para el mantenimiento preventivo y cambio de partes pequeñas, y reservorios de lubricantes, destinadas al mantenimiento diario de la aeronave.

POR EL USO DE COUNTERS Y OFICINAS

AEROPUERTO	TARIFA DE OFICINA (MENSUAL/POR M2 Y/O FRACCIÓN)		TARIFA DE COUNTER (MENSUAL/POR UNIDAD)* a excepción del Cusco que es por hora y/o fracción.	
	DOLARES AMERICANOS SIN IGV	EN NUEVOS SOLES CON IGV (REFERENCIAL)	DOLARES AMERICANOS SIN IGV	EN NUEVOS SOLES CON IGV (REFERENCIAL)
Cusco	17.70	69.4877	2.26 (1)	8.8724
Andahuaylas	5.15	20.2182	137.10	538.2354
Jauja	5.28	20.7285	140.63	552.0937
Tingo María	5.41	21.2389	143.98	565.2453
Huánuco	5.28	20.7285	140.63	552.0937
Ilo	5.28	20.7285	140.63	552.0937
Jaen	5.35	21.0175	152.14	597.2803
Demás Aeropuertos	4.10	16.0960	125.00	490.7325

(1) la tarifa de Counter es por hora y/o fracción para el Aeropuerto del Cusco. Las tarifas expresadas en nuevos soles con IGV tienen carácter referencial. El Tipo de Cambio aplicable es S/ 3.327 (tc al 16-09-2019), que se actualizará al momento de la correspondiente facturación. La facturación y pago correspondiente dependerá de la sede aeroportuaria en la que se preste el servicio.



2. ESTRUCTURA TARIFARIA DE CORPAC S.A.



GLOSARIO DE TÉRMINOS

1. **TARIFA:** *Es la contraprestación monetaria que pagan los usuarios, por la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (RETA).*
2. **TARIFARIO:** *Es el documento de la Entidad Prestadora que contiene la lista de Tarifas y Precios establecidos por esta, que serán cobrados a los usuarios por los servicios, derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso Público, que les sean prestados.*



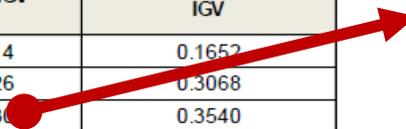
MECANISMOS REGULATORIOS

- El principal instrumento para alcanzar los objetivos es la tarifa
- **Nivel tarifario:** Es la tarifa promedio que permitirá cubrir los costos del servicio a brindar.
- **Estructura tarifaria:** Es el conjunto de tarifas y sus correspondientes unidades de cobro de los servicios brindados por la empresa prestadora, que determina el monto a facturar.
- **Régimen tarifario:** Son las normas y los mecanismos por medio de los cuales se ajustan y modifican las tarifas a lo largo del tiempo.

Estructura tarifaria

SNAR NACIONAL*	UNIDAD DE COBRO	TARIFA SOLES S/. SIN IGV	TARIFA MÁXIMA SIN IGV	TARIFA EN NUEVOS SOLES CON IGV
Hasta 5.7 TM	Por Kilómetro recorrido	0.14	0.14	0.1652
Más de 5.7 hasta 10 TM		0.26	0.26	0.3068
Más de 10 hasta 35 TM		0.30	0.30	0.3540
Más de 35 hasta 70 TM		0.39	0.39	0.4602
Más de 70 hasta 105 TM		0.59	0.59	0.6962
Más de 105 TM		0.77	0.77	0.9086

Nivel tarifario



(*) Cargo Mínimo igual a S/.12.88 más IGV. Resolución de Consejo Directivo N°036-2022-CD-OSITRAN de fecha 09-09-2022



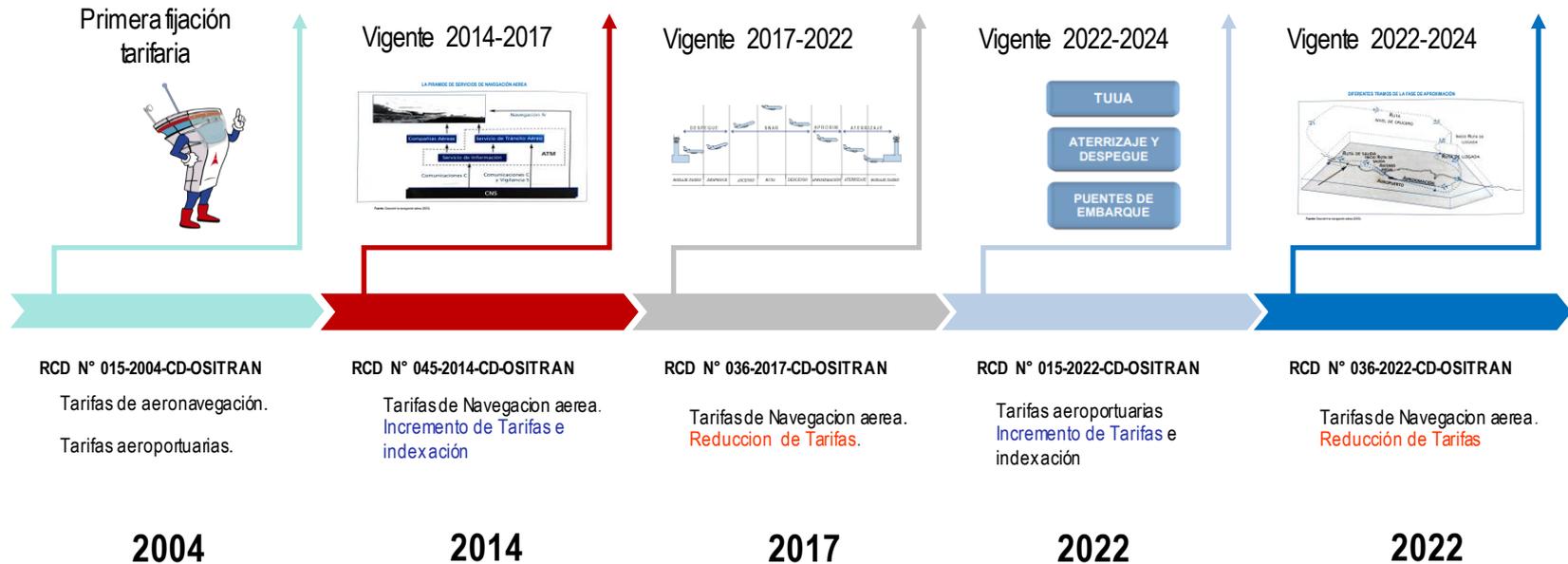
ESTRUCTURA TARIFARIA CORPAC S.A- SERVICIOS REGULADOS, SUPERVISADOS Y NO REGULADOS

TARIFA	SERVICIO	DESCRIPCION
Servicio con tarifa regulada - Interviene Ositran	Aeronavegación	Sobrevuelo
	Aeronavegación	Snar Nacional
	Aeronavegación	Snar Internacional
	Aeronavegación	Aproximación
	Aeroportuario	TUUA
	Aeroportuario	Puentes de Embarque (Cusco)
	Aeroportuario	Pista y Rodadura
Servicio no regulado - No interviene Ositran	Aeroportuario	Otros Aeroportuarios
	Aeronavegación	Otros Aeronavegación
	Comercial	Actividades Auxiliares
Servicio sin tarifa regulada pero con poder de mercado	Escencial atención de trafico de Pasajeros y Equipaje	Almacenamiento y transporte de combustible
		Alquiler de Ofic, Almacenes, Talleres y Hangar
		Asistencia en Tierra
		Check in counter
		Documento de identidad



BASE LEGAL DE LAS TARIFAS REGULADAS

1. Reglamento General de Tarifas –RETA - RCD N°003-2021-CD-OSITRAN.
2. Manual De Contabilidad Regulatoria-RCD N° 004-2017-CD-OSITRAN.



SERVICIO DE NAVEGACIÓN AÉREA EN RUTA

El **servicio de navegación aérea en ruta** (SNAR) comprende la ayuda a las naves que sirven rutas nacionales e internacionales mientras se encuentran en vuelo.

Factores que determinan su cuantía

- Kilómetro recorrido
- Peso Máximo de Despegue
- Progresivo
- Soles

SNAR NACIONAL*	UNIDAD DE COBRO	TARIFA SOLES S/. SIN IGV	TARIFA MÁXIMA SIN IGV	TARIFA EN NUEVOS SOLES CON IGV
Hasta 5.7 TM	Por Kilómetro recorrido	0.14	0.14	0.1652
Más de 5.7 hasta 10TM		0.26	0.26	0.3068
Más de 10 hasta 35 TM		0.30	0.30	0.3540
Más de 35 hasta 70 TM		0.39	0.39	0.4602
Más de 70 hasta 105 TM		0.59	0.59	0.6962
Más de 105 TM		0.77	0.77	0.9086

(*) Cargo Mínimo igual a S/.12.88 más IGV. Resolución de Consejo Directivo N°036-2022-CD-OSITRAN de fecha 09-09-2022



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.

Factores que determinan su cuantía

- Por Operación en función a PMD. • Soles
- Peso Máximo de Despegue
- Progresivo
- Cargo Mínimo

APROXIMACIÓN***		TARIFA SOLES S/. SIN IGV	TARIFA MÁXIMA SIN IGV	TARIFA EN NUEVOS SOLES CON IGV
Hasta 10 TM	Por TM en operación de aproximación	4.42	4.42	5.2156
Más de 10 hasta 35 TM		4.94	4.94	5.8292
Más de 35 hasta 70 TM		5.50	5.50	6.4900
Más de 70 hasta 105 TM		6.05	6.05	7.1390
Más de 105 TM		6.63	6.63	7.8234

(***) Cargo mínimo igual a S/. 11.03 más IGV. Resolución de Consejo Directivo N°036-2022-CD-OSITRAN.



SOBREVUELO

El **servicio de sobrevuelo** considera la ayuda a las aeronaves que surcan cielo peruano en ruta hacia su destino, sin aterrizar en suelo peruano.

Factores que determinan su cuantía

- Kilometro recorrido
- Peso Máximo de Despegue
- Progresivo
- Dólares

SERVICIO DE SOBREVUELO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA DOLARES AMERICANOS US\$ SIN IGV	TARIFA REFERENCIAL EN NUEVOS SOLES CON IGV
Hasta 55 TM	Por Kilómetro recorrido	0.16	0.6999
Más de 55 TM hasta 115 TM		0.25	1.0936
Más de 115 TM hasta 200 TM		0.49	2.1434
Más de 200 TM		0.73	3.1932

Las tarifas expresadas en nuevos soles con IGV tienen carácter referencial. El Tipo de Cambio aplicable es S/. 3.707 (tc al 15-04-2024), que se actualizará al momento de la correspondiente facturación.



ATERRIJAJE Y DESPEGUE

El **servicio de aterrizaje y despegue** comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto y el uso de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y la plataforma.

Factores que determinan su cuantía

- Tipo de Aeropuerto
- Peso máximo de Despegue
- Se cobra por Operación según PMD
- Progresivo
- Dólares
- Ámbito de vuelos nacionales
- Cargo fijo varia por Grupo de Aeropuertos

GRUPO I: CUSCO

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA EN DOLARES AMERICANOS US\$ SIN IGV	TARIFA MÁXIMA SIN IGV	TARIFA REFERENCIAL EN NUEVOS SOLES CON IGV
A/D NACIONAL				
Hasta 10 TM	Cargo Fijo	11.51	11.51	50.3477
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.48	2.48	10.8482
Más de 35 hasta 70 TM		3.10	3.10	13.5602
Más de 70 hasta 105 TM		3.24	3.24	14.1726
Más de 105 TM		3.32	3.32	14.5225
A/D INTERNACIONAL				
Hasta 10 TM	Cargo Fijo	23.00	23.00	100.6080
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	4.27	4.27	18.6781
Más de 35 hasta 70 TM		5.17	5.17	22.6149
Más de 70 hasta 105 TM		5.45	5.45	23.8397
Más de 105 TM		5.58	5.58	24.4084



ESTACIONAMIENTO

El **servicio de estacionamiento** se provee a aquellas aeronaves que requieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC S.A. por un período adicional a los 90 minutos incluidos en el servicio de aterrizaje y despegue

Factores que determinan su cuantía

- Función de la Tarifa de A/D 2.5%
- Por hora o fracción

GRUPO I: CUSCO

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA EN DOLARES AMERICANOS US\$ SIN IGV	TARIFA MÁXIMA SIN IGV	TARIFA REFERENCIAL EN NUEVOS SOLES CON IGV
ESTACIONAMIENTO NACIONAL				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.28	0.28	1.2248
Más de 10 hasta 35 TM		0.06	0.06	0.2625
Más de 35 hasta 70 TM		0.07	0.07	0.3062
Más de 70 hasta 105 TM		0.07	0.07	0.3062
Más de 105 TM		0.08	0.08	0.3499
ESTACIONAMIENTO INTERNACIONAL				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.58	0.58	2.5371
Más de 10 hasta 35 TM		0.10	0.10	0.4374
Más de 35 hasta 70 TM		0.13	0.13	0.5687
Más de 70 hasta 105 TM		0.14	0.14	0.6124
Más de 105 TM		0.14	0.14	0.6124



CORPAC S.A. provee los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque.

Factores que determinan su cuantía

- Pasajero embarcado
- Categoría del Aeropuerto
- Diferencia pasajeros de vuelo internacionales y nacionales.
- Dólares

GRUPO I: CUSCO

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA EN DOLARES AMERICANOS US\$ SIN IGV	TARIFA MÁXIMA SIN IGV	TARIFA REFERENCIAL EN NUEVOS SOLES CON IGV
TUUA NACIONAL	Por pasajero	5.17	5.17	22.6149
TUUA INTERNACIONAL	Por pasajero	14.37	14.37	62.8581



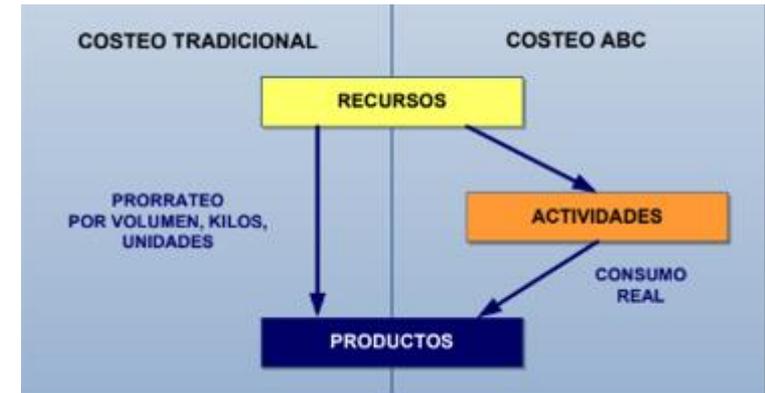
2. SISTEMAS DE COSTOS ABC – GESTIÓN DE PROCESOS – COSTEO DE LOS PROCESOS



SISTEMA DE COSTOS ABC

Mide el costo y desempeño de las actividades, fundamentando en el uso de recursos, así como organizando las relaciones de los responsables de los Centros de Costos, de las diferentes actividades.

Es un proceso gerencial que ayuda en la administración de actividades y procesos del negocio, así como en la toma de decisiones estratégicas y operacionales.



Acceso al Sistema

CORPAC S.A. .: Sistema Costos ABC

Usuario
 Contraseña
 Empresa



OBJETIVO DE LA CONTABILIDAD ANALITICA

Requerimiento Legales

- Base para la revisión de las tarifas de Navegación Aérea y Aeroportuarias; creación de nuevas tarifas no reguladas conforme a las normas regulatorias y a los principios nacionales e internacionales e materia de Tasas Aeronáuticas.

Gestión de Costes

- Herramientas de control a nivel de: actividades, costes directos/indirectos, servicios prestados, análisis de naturaleza de coste, procesos, etc.



ANÁLISIS ESTRUCTURAL DEL MODELO ABC

Recurso

- Los recursos están clasificados según su naturaleza en grupos denominados **costos base**, el cual corresponde a un conjunto de cuentas contables determinadas. Ejemplos:

- 62 - Gasto de Personal de Coordinación Gral. Del Centro de Control Radar.
- 61 – Suministros y Materiales
- 63 – Servicio Prestado por Terceros

Actividades (Centros de responsabilidad)

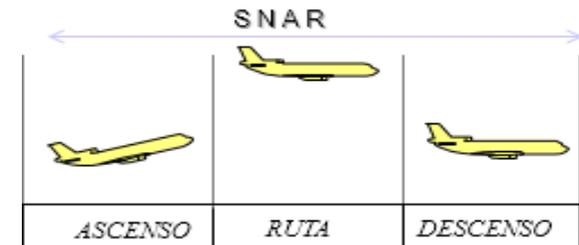
- Son las unidades funcionales o conjunto de tareas homogéneas que describen la operativa de la empresa. Comprende el consumo y/o utilización de recursos. Se organizan:

- Operativas
- Apoyo operativo
- Administrativas

510 – Coordinación Gral. Del Centro de Control Radar

Objeto de Costo

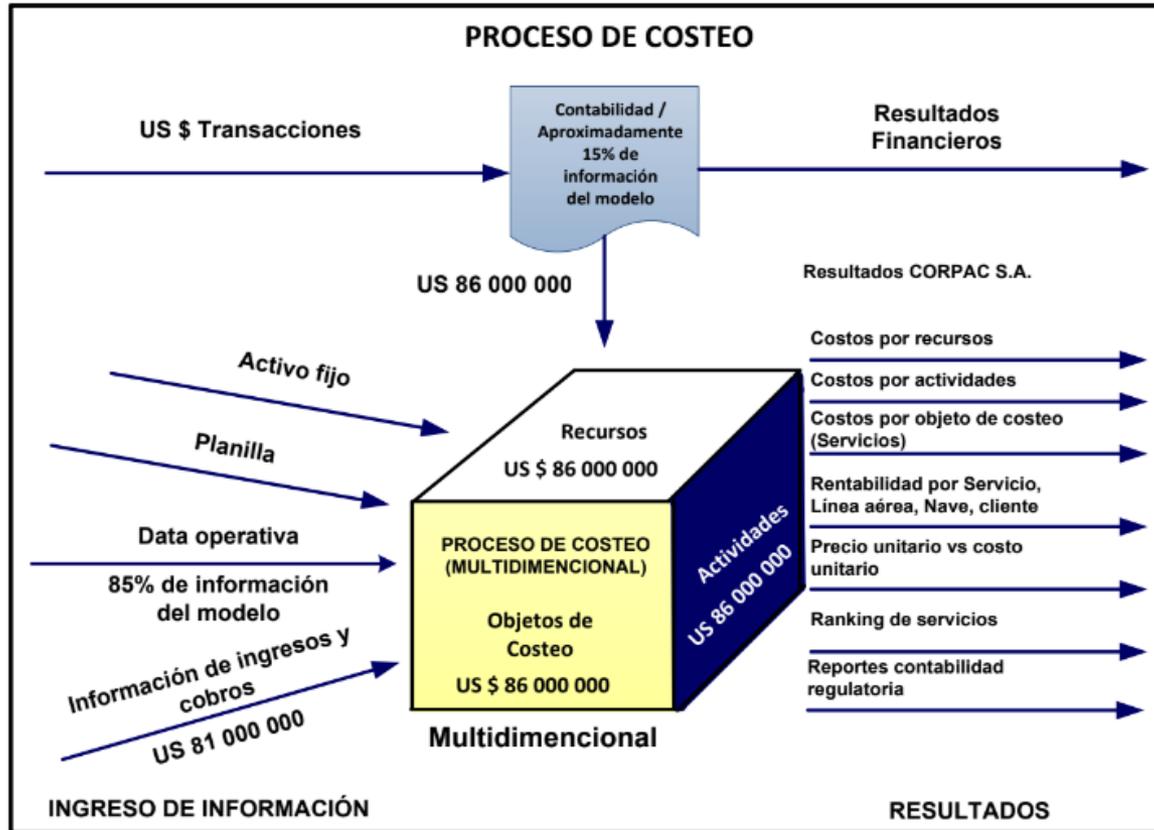
- Son los servicios que brinda CORPAC S.A. al mercado



Servicio: Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR Nacional e Internacional)



MODELO MULTIDIMENSIONAL



El modelo de costos ABC, es multidimensional debido que permite observar los costos desde diferentes perspectivas: recursos, actividades y objetos de costos (productos y/o servicios).

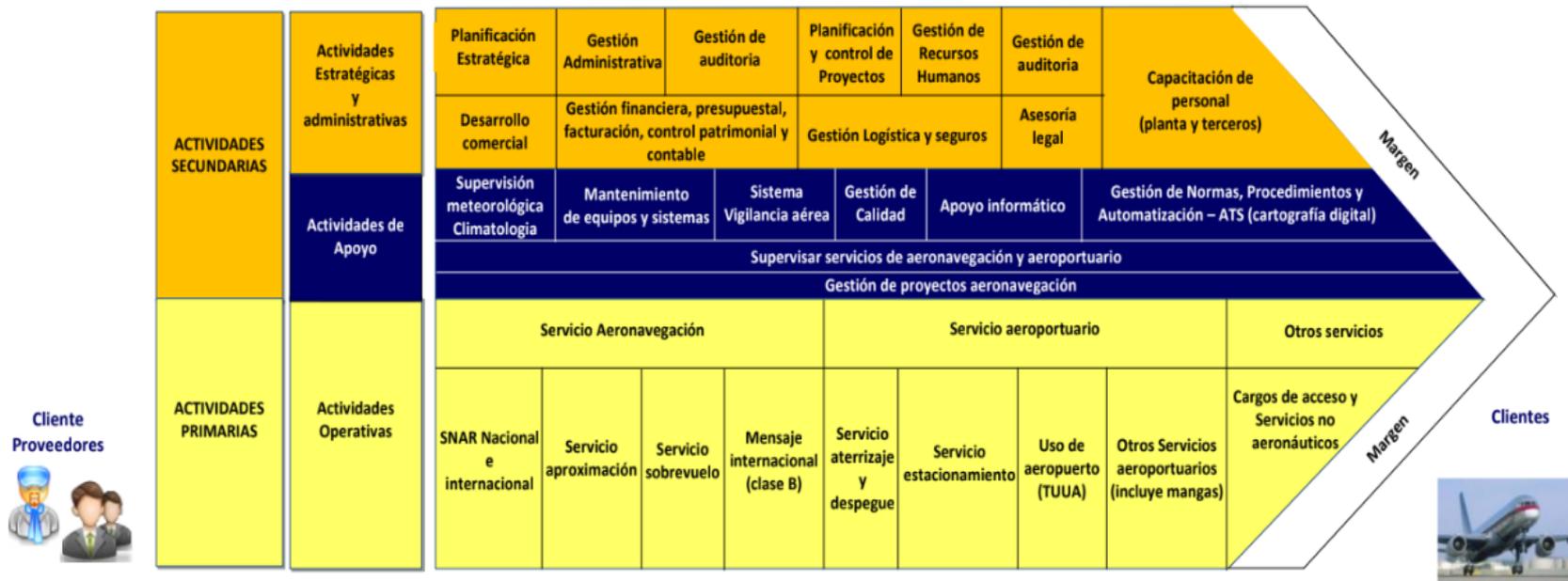
La citada metodología fundamentada en la asignación matricial de los costos (recurso - recurso, recurso - actividad, actividad - actividad y de actividad - objeto de costos).

Las fuentes de información del Software de Costos ABC para CORPAC S.A. son el software de Contabilidad y facturación. Adicionalmente para brindar los reportes de la contabilidad regulatoria se realiza una conexión con el software de Activo fijo y tesorería (cobros de facturas).



CADENA DE VALOR DE CORPAC S.A.

Con la finalidad de realizar un análisis de los procesos y actividades que ejecuta e identificar los macroprocesos y procesos, se diseñó la Cadena de Valor de CORPAC S.A.:



3. REGULACIÓN TARIFARIA

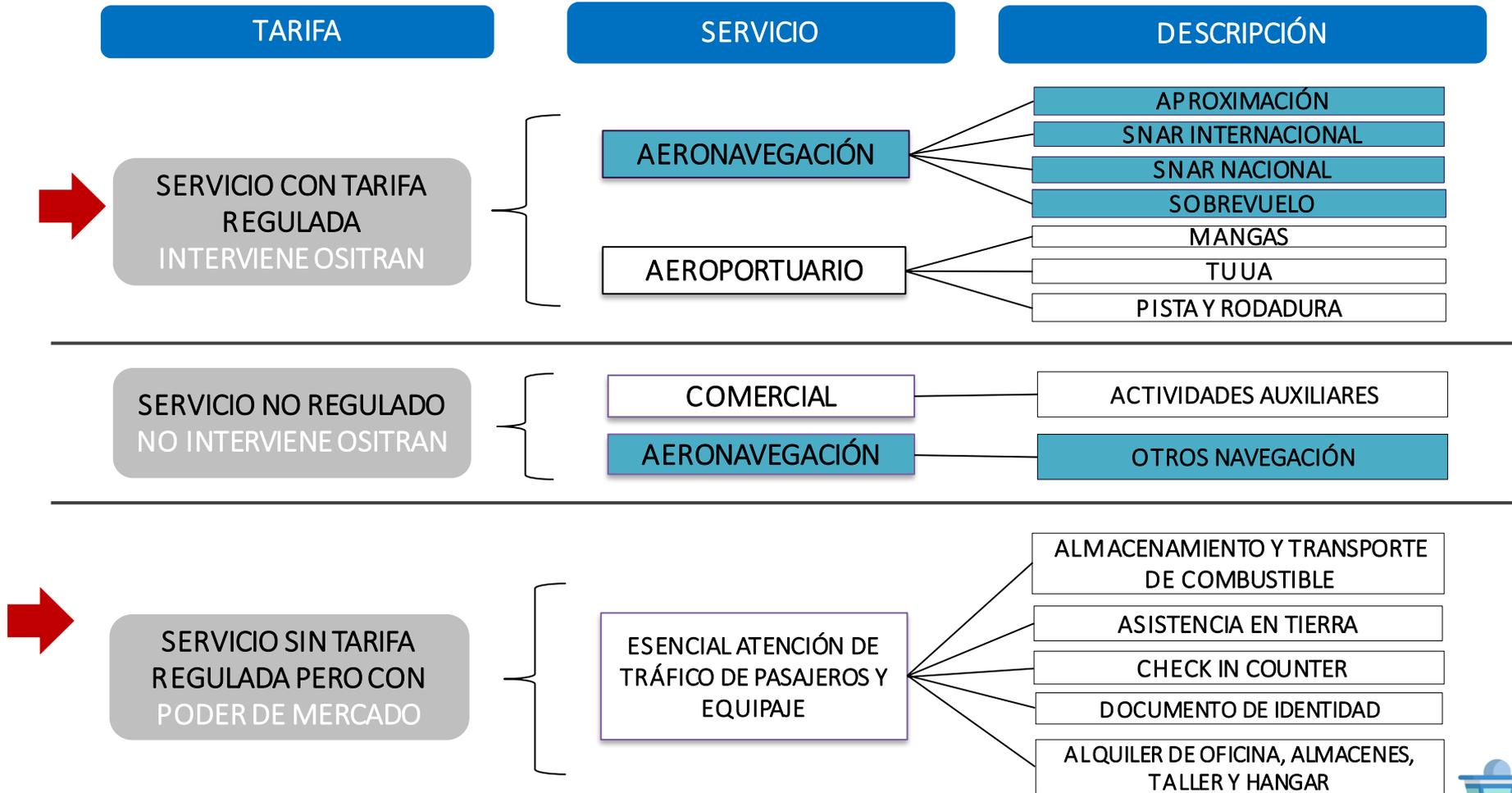


FUNCIONES DE REGULADOR-OSITRAN

- Reguladora.** Fijación de tarifas de servicios de provisión de infraestructura de transporte no competitivos, cautelar el acceso de los usuarios a la infraestructura.
- Normativa.** Emitir reglamentos, directivas y procedimientos.
- Supervisora.** Vigilar cumplimiento de los Contratos de Concesión, las regulaciones aprobadas por el Regulador, interpretar los Contratos de Concesión y opinar sobre proyectos de nuevos contratos y adendas a los vigentes.
- Solución de Controversias.** Resolver controversias entre Entidades Prestadoras y usuarios, y entre Entidades Prestadoras



ESTRUCTURA TARIFARIA CORPAC S.A- SERVICIOS SUJETOS A REGULACION TARIFARIA



¿POR QUÉ SON REGULADAS LAS TARIFAS?

- Los **mercados no son perfectos**. Existen fallas de mercado.
- Si la satisfacción de la demanda es menos costosa cuando está concentrada en una sola empresa, entonces estamos ante un monopolio natural. Es más eficiente que exista una sola empresa en el mercado.

¿Qué haría el monopolio si no estuviese regulado?

- Maximiza sus beneficios, lo cual no está alineado con los objetivos sociales.
- La regulación se genera como respuesta a una falla de mercado.
- La regulación supone costos (asimetría de información y captura regulatoria)



REGLAMENTO GENERAL DE TARIFAS DEL OSITRÁN (RETA)

- De acuerdo con el **Artículo 10**, el Regulador llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas con la periodicidad establecida, entre otros, en las resoluciones tarifarias del Ositrán; y, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como lo es CORPAC-, podrá llevarse a cabo una **revisión extraordinaria de tarifas antes del término de su vigencia**, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio del Ositrán existan **razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación**, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
- De acuerdo con los **Artículos 4 y 11**, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP únicamente en los casos en los que **no existan condiciones de competencia**. Acorde con ello, el numeral 18.3 del artículo 18 establece que, para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de revisión tarifaria, **corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia**.



METODOLOGÍAS TARIFARIAS

- Existen diversos esquemas regulatorios, las cuales pueden clasificarse en dos tipos generales:
 - **Fijación Tarifaria**
 - Benchmarking
 - Costos incrementales
 - Costo marginal de largo plazo
 - Costo totalmente distribuido
 - Costo de servicio
 - **Revisión Tarifaria**
 - Costo de servicio o tasa de retorno
 - Regulación por desempeño o incentivos





Tomado de Estache, A. Rodríguez, M. Sember, G. Introducción a la Creación de Modelos Económico Financieros para Autoridades Regulatorias de Servicios Públicos. Banco Mundial 2002



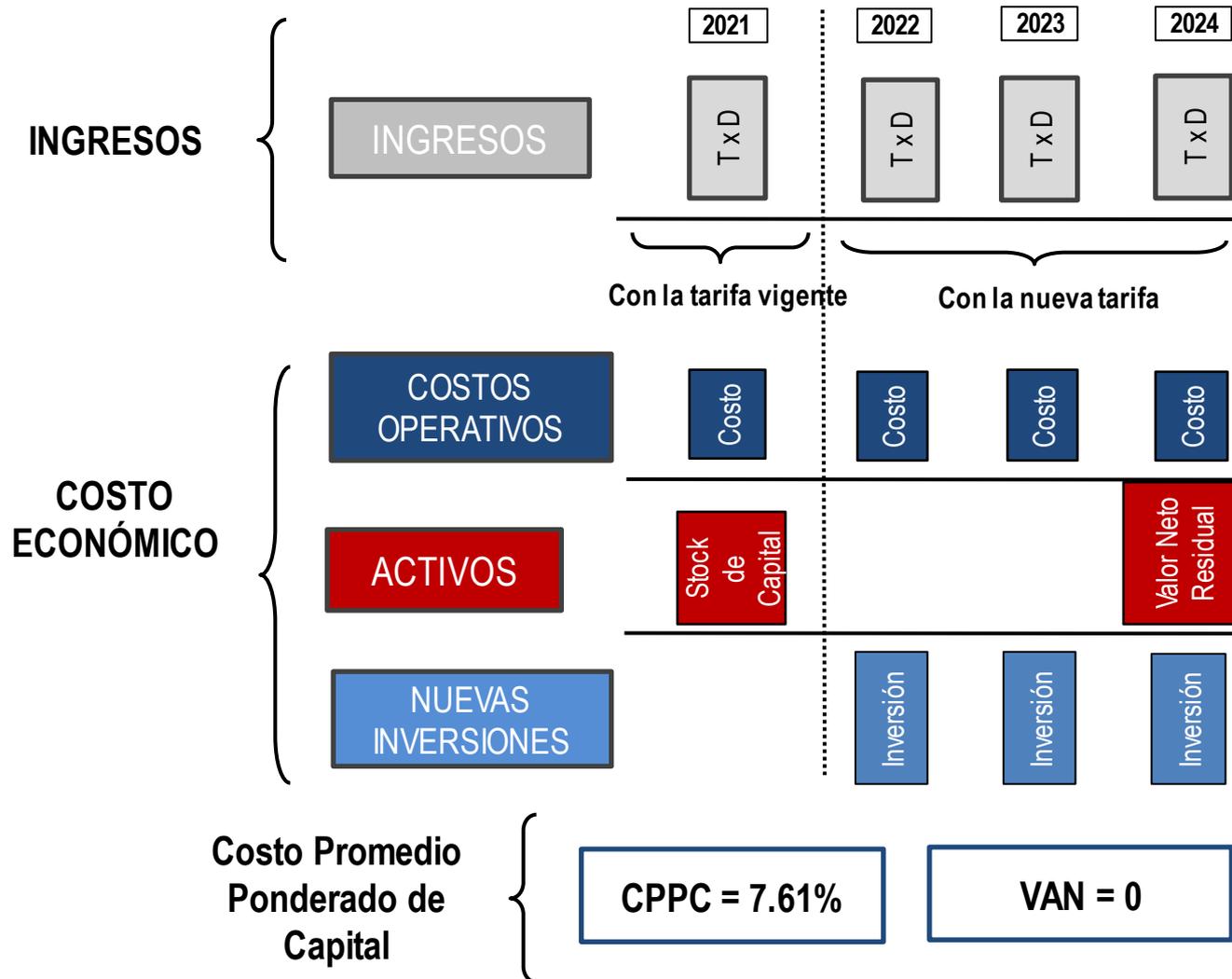
EL PRIMER RÉGIMEN REGULATORIO ES LA REGULACIÓN A LA TASA DE RETORNO O AL COSTO DE SERVICIO

- La regulación de la tasa de retorno, o también llamada costo del servicio en caso la tasa sea el costo de oportunidad del capital, consiste en determinar unas tarifas que permitan a la empresa recuperar sus costos operativos y obtener una tasa de retorno sobre el capital invertido
 - ❑ El proceso de la regulación a la tasa de retorno es:
 - ✓ Determinar la demanda a abastecer de cada servicio regulado
 - ✓ Determinar los costos operativos
 - ✓ Determinar el capital necesario para la producción del servicio
 - ✓ Asignar los costos totales a cada servicio
 - ✓ Determinar la tarifa para cada servicio dada una demanda esperada

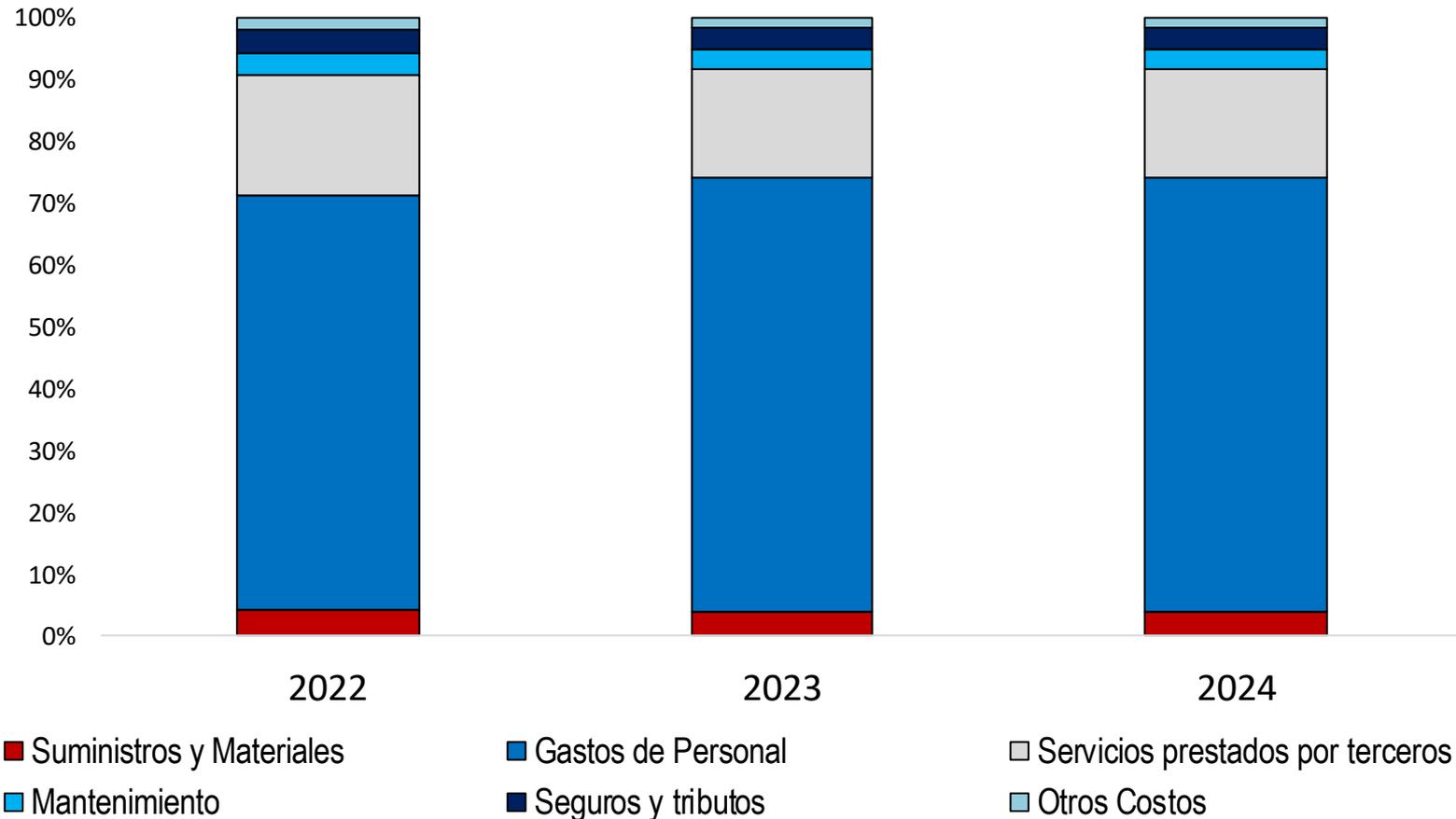


METODOLOGÍA : COSTO POR SERVICIO

Costo de servicio: Tarifa que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.



PROYECCIÓN DE COSTOS Y GASTOS: 2022 - 2024



- El Gasto de Personal es el componente más importante de la estructura de gastos y costos de CORPAC en los servicios de aeronavegación.
- El Gasto de Personal representa aproximadamente 69% del total de costos y gastos.



DETERMINACIÓN DE TARIFAS

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.

0. Flujo de caja: Servicio de SNAR (Nacional e Internacional) y Sobrevuelo		Índice			
Montos expresados en miles de soles					
Año		2021	2022	2023	2024
Ingresos por prestación del servicio			163,200	200,861	213,415
	Ingresos por Usuarios no atribuibles		168	207	220
Ingreso Bruto total			163,367	201,068	213,634
	Pago al MTC	10.00%	(8,604)	(10,589)	(11,251)
	Aporte por Regulación	1.00%	(1,634)	(2,011)	(2,136)
Contribuciones			(10,238)	(12,600)	(13,388)
Ingresos Netos			153,130	188,468	200,247
	Suministros y Materiales		(5,753)	(5,868)	(5,985)
	Gastos de Personal		(83,050)	(98,836)	(100,585)
	Participación de los trabajadores		(221)	(1,120)	(1,451)
	Servicios prestados por terceros		(24,979)	(25,479)	(25,989)
	Mantenimiento		(3,825)	(3,901)	(3,979)
	Seguros y tributos		(4,557)	(4,648)	(4,741)
	Otros Costos		(4,330)	(4,417)	(4,505)
	Costos incrementales		(600)	(1,188)	(1,385)
	Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		(132)	(149)	(152)
Total Costos de Operación			(127,447)	(145,606)	(148,772)
	Pago de IR		(1,237)	(6,276)	(8,133)
Flujo de Caja Operativo			24,446	36,586	43,342
	Valor inicial de los activos	(231,982)	-	-	-
Inversiones			-	(13,823)	(32,523)
	Recuperación de la inversión		-	-	231,372
Flujo de Caja Económico			(231,982)	10,623	4,063
	WACC	5.42%			
	VAN	-			
EGyP			2022	2023	2024
Ingresos Brutos			163,367	201,068	213,634
	Contribuciones		(10,238)	(12,600)	(13,388)
	Costos de operación, <i>neto de participaciones</i>		(127,226)	(144,486)	(147,321)
	Depreciación y Amortización		(21,490)	(21,588)	(23,906)
Utilidad Operativa			4,414	22,394	29,020
Pago de IR y Participación de los trabajadores					
	Participación de los trabajadores		221	1,120	1,451
	Impuesto a la renta		1,237	6,276	8,133



Contabilidad
Regulatoria ABC



PRINCIPALES SUPUESTOS

El flujo de ingresos comprende tres fuentes:

- Ingresos por el cobro de las **tarifas reguladas**;
 - Ingresos provenientes de los “**usuarios no atribuibles**”, que pagan una tarifa menor que las reguladas; e
 - Ingresos por las transferencias del **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**, correspondientes al **20%** de los ingresos del Concesionario de dicho aeropuerto por el cobro de la **TUUA internacional**.
-
- De estos ingresos totales, se deduce el pago que Corpac realiza al Ositrán por concepto del Aporte por Regulación; obteniéndose así los ingresos netos.
 - Proyección de la demanda: se ha empleado las tasas de recuperación del tráfico de **pasajeros** para América Latina previstas en el estudio elaborado por ICF -empresa global de servicios de consultoría-, el cual fue presentado por AETAI. Así, se considera las siguientes tasas de recuperación con respecto al tráfico nacional registrado en el año 2019.
 - Valoración de los activos iniciales: se han considerado los activos de navegación aérea y los activos “mixtos”, a partir de la información de los **Estados Financieros Regulatorios de Corpac del ejercicio 2020**.
 - Proyección de inversiones de acuerdo al plan estratégico de la empresa.



PRINCIPALES SUPUESTOS

- ❑ El flujo de caja económico comprende a SNAR, Sobrevuelo y otro flujo para Aproximación.
- ❑ El horizonte temporal es de cuatro años (2021 a 2024) con año base 2020, en el que las tarifas aprobadas entrarán en vigor en el año 2022 y para el año 2021 se consideran las Tarifas vigentes.
- ❑ Los flujos de ingresos y egresos se encuentran expresados en dólares americanos, a precios constantes. Todas aquellas variables registradas en moneda local (por ejemplo, la base de activos y los costos operativos) han sido convertidos a dólares empleando proyecciones de tipo de cambio real.

Indicador	Fuente	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Estados Unidos							
Inflación anual, CPI (%)			1,23%	4,30%	3,46%	2,66%	2,60%
CPI (prom anual)	BLS (2019-20); WEO (2021-24)	255,657	258,81	269,93	279,26	286,70	294,15
CPI US (Base 2019)		100,000	101,23	105,58	109,23	112,14	115,06
Perú							
Inflación anual, IPC (%)			1,97%	3,10%	2,80%	2,80%	2,20%
IPC Lima Met (Diciembre)	INEI (2019-20); MEF (2021-24)	132,699	135,32	139,51	143,42	147,43	150,68
IPC PE (Base 2019)		100,000	101,97	105,13	108,08	111,10	113,55
Tipo de cambio promedio anual							
TC nominal (PEN por USD)	SBS (2019-20); MEF (2021-24)	3,34	3,50	3,86	3,94	4,03	4,10
TC real		3,34	3,47	3,88	3,98	4,07	4,15



PRINCIPALES SUPUESTOS

Tasa de descuento:

- Es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual ha sido estimado en 4,62% en dólares reales, empleando un ratio de apalancamiento histórico, según el cual Corpac no presenta financiamiento de largo plazo con recursos de terceros.

I. WACC para flujos

Parámetro	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	5.11%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2021 (Damodaran)
ERP	6.71%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2021 (Damodaran)
Beta Desapalancada	0.355	Ositrán (2017)
D/E	0.01	EE.FF. CORPAC
Beta apalancado	0.358	
Riesgo país	1.69%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2020-2021) (BRCP)
Costo de patrimonio (USD)	9.21%	
Apalancamiento	1.34%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda (USD)	0.19%	EE.FF. CORPAC
Impuesto (Tasa efectiva)	33.03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)
WACC nominal (USD)	9.09%	
Inflación	4.27%	Inflacion proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
WACC real (USD)	4.62%	
WACC real (soles)	5.42%	



RESULTADO DE PROPUESTA DE REGULADOR-OSITRAN

1. La **metodología** empleada para la formulación de las tarifas de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC, es la de Costo de Servicio. Con esta metodología se busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.
2. 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).
3. En cuanto a las **inversiones**, OSITRAN incluyó un ajuste por eficacia de ejecución de inversiones de 68%. Dicho porcentaje se calculó en base a la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC del año 2017 al 2021.



RESULTADO DE PROPUESTA DE OSITRAN

4. En relación al **Costo Promedio Ponderado de Capital**, una de las principales dificultades al calcular el WACC ha sido encontrar betas que reflejen la actividad del sector aeronáutico y que sean comparables con CORPAC. Así, se ha utilizado, de acuerdo con la literatura encontrada, un promedio de betas para diversas empresas de aeronavegación en Europa. El WACC calculado es 4.62%.
5. Para realizar la estimación de las tarifas de los servicios bajo análisis, desarrollo 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, en el que 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.



RESULTADO DE PROPUESTA DE OSITRAN

6. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados, OSITRAN determinó las siguientes tarifas a ser cobradas por CORPAC:

Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Unidad de cobro	Tarifa 10/11/2021	Tarifa aprobada	Var%
A. SNAR Nacional				
<i>(En soles)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0.17	0.13	-24.7%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0.33	0.25	-24.7%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0.36	0.27	-24.7%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0.48	0.36	-24.7%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0.73	0.55	-24.7%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0.96	0.72	-24.7%
- Cargo mínimo:	Por operación	15.97	12.03	-24.7%
B. SNAR Internacional				
<i>(En dólares)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0.07	0.05	-22.6%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0.14	0.11	-22.6%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0.15	0.12	-22.6%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0.20	0.15	-22.6%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0.31	0.24	-22.6%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0.43	0.33	-22.6%
- Cargo mínimo:	Por operación	7.43	5.75	-22.6%



RESULTADO DE PROPUESTA DE OSITRAN

7. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados, OSITRAN determinó las siguientes tarifas a ser cobradas por CORPAC:

Servicio / Peso Máximo (t)	Unidad de cobro	Tarifa 10/11/2021	Tarifa aprobada	Var%
C. Aproximación				
<i>(En soles)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	3.37	3.94	16.8%
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	3.76	4.39	16.8%
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	4.19	4.89	16.8%
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	4.61	5.38	16.8%
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	5.05	5.90	16.8%
- Cargo mínimo:	Por operación	8.40	9.81	16.8%
D. Sobrevuelo				
<i>(En dólares)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0.19	0.15	-22.6%
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0.30	0.23	-22.6%
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0.60	0.46	-22.6%
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0.89	0.69	-22.6%



RESULTADO DE PROPUESTA DE OSITRAN

8. 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).

9. Considerando un flujo de caja con un **horizonte temporal hasta el año 2024**, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el término del año 2024, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.



CUADRO DE LAS VARIABLES DE MAYOR INCIDENCIA

Variables de mayor incidencia	CORPAC	OSITRAN	IMPACTO	COMENTARIOS
EJECUCIÓN DE INVERSIONES	Por lo que respecta a las inversiones se ha considerado únicamente el 88% del monto, debido a que Ositran consideró la ejecución histórica sobre lo presupuestado en la revisión tarifaria del 2017.	OSITRAN aplicó un factor de ajuste considerando el porcentaje de ejecución de las inversiones de aeronavegación programadas en los ejercicios 2017 al 2021, 68%.		La incorporación del año 2020 dentro del promedio de la ejecución “real” de las inversiones de aeronavegación no reflejaría el % de ejecución en un normal desenvolvimiento de la Corporación.
GASTO DE PERSONAL	Mediante Carta N° GG.137-2022.O/6, CORPAC envió un archivo actualizando las proyecciones de gastos de personal conforme a la aprobación del presupuesto realizado por FONAFE.	Para los años 2023 y 2024 se consideran las proyecciones que realizó CORPAC en su propuesta tarifaria y no la presentada mediante la Carta N° GG.137.2022.O/6 debido a que son proyecciones más conservadoras.		Las proyecciones conservadoras para los años 2023 y 2024 no se ajustaría al gasto que enfrenta CORPAC respecto a este recurso, de aprobarse las proyecciones se estarían reduciendo en 5% para el 2023 y 13% en el 2024.



CUADRO DE LAS VARIABLES DE MAYOR INCIDENCIA

Variables de mayor incidencia	CORPAC	OSITRAN	IMPACTO	COMENTARIOS
TASA DE CRECIMIENTO VEGETATIVO	CORPAC hace énfasis en que deba considerarse la variación porcentual de la inflación como la tasa de crecimiento de los costos operativos proyectados en el horizonte de evaluación.	OSITRAN considera adecuado un crecimiento vegetativo de 2% anual para los rubros de suministros y materiales, seguros y tributos, mantenimiento, y otros costos.		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.
COSTO DE OPORTUNIDAD DE USO DE CAPITAL	Si bien el RETA permite establecer mecanismos, es la primera vez que se utiliza. Para CORPAC solo la inclusión de este mecanismo afecta en una reducción de 13 puntos porcentuales en la tarifa y refleja un doble penalización considerando el % de ejecución de inversiones.	CORPAC no ha ejecutado la totalidad de las inversiones programadas y por cuyo CKF se ha venido cobrando en las tarifas, se realiza un ajuste en las bases de activos existentes mediante la sustracción de un saldo por CKF no ejecutado, con la finalidad de considerar el costo de oportunidad a las inversiones no ejecutadas, de acuerdo al RETA.		La metodología castiga sobre el total de los ingresos percibidos. Durante el periodo 2017-2019, el nivel promedio de ejecución de las inversiones fue de 97%. Si no se considera ese periodo y solo se toma en cuenta el 2020 esto implicaría un reconocimiento de CKF para CORPAC de aproximadamente S/ 70 MM.



POSICIÓN DE CORPAC-CONSULTORES

DOBLE PENALIZACIÓN

- La utilización de este mecanismo, sin una adecuada sociabilización y modificación del RETA es una afectación al principio de predictibilidad y seguridad jurídica. **No fue aceptada por OSITRAN**
- La metodología castiga sobre el total de los ingresos percibidos.
- Durante el periodo 2017-2019, el nivel promedio de ejecución de inversiones fue de 97%. ¿Tiene sentido aplicar el mecanismo a ese periodo?
- Si no se considera ese periodo y solo se toma en cuenta el 2020, esto implicaría un reconocimiento de CFK para CORPAC de aproximadamente S/ 70 MM

Promedio ejecución Inv	Prom. %Ejecutado
Periodo PrePandemia	97%
Periodo Pandemia	34%
Total	72%
Total sin 2020	82%



POSICIÓN DE CORPAC-CONSULTORES

Sugerencias al Regulador de Perú.

¿Por qué consideramos que se debe aprobar una nueva metodología en el RETA?

Si bien, el modelo regulatorio antes mencionado se ha implementado durante 40 años, la naturaleza de la industria aeroportuaria ha cambiado drásticamente, la caída sin precedentes del tráfico aeroportuario crea una oportunidad única para reenfocar la supervisión económica de los aeropuertos, asegurándose de que se cumplan los siguientes principios:

- Fomentar la competencia.
- Proteger a los consumidores.
- Incentivar las inversiones en capacidad y calidad del servicio.

ACI (2020)



POSICIÓN DE CORPAC-CONSULTORES

Sugerencias al Regulador de Perú.

¿Por qué consideramos que se debe aprobar una nueva metodología en el RETA?

La pandemia y sus efectos, fue y es un hecho. Debe considerarse el impacto real y concreto en las actividades.

Detalle (S/)	2019	2020	2021
Ingresos	442,569,036	166,198,099	244,287,480
Variación %		-62%	47%
Gastos	367,684,150	296,297,002	319,618,649
Variación %		-19%	8%
Resultado neto	74,884,886	-130,098,903	-75,331,169
Variación %		-274%	-42%
EBITDA	132,544,900	-62,789,866	-13,684,510
Variación %		-147%	-78%



Mediante **Resolución de Consejo Directivo N°036-2017-CD/OSITRAN** se revisó la estructura tarifaria, incluyéndose un nivel de rango adicional para los servicios de: SNAR Nacional, SNAR Internacional.

RCD N° 045-2014-CD-OSITRAN Tarifario 2014-2017

ANEXO 1 Tarifa para el servicio de SNAR Nacional

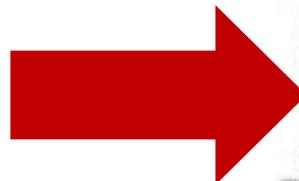
SNAR NACIONAL	Unidad de Cobro	Tarifa máxima (S/. Sin IGV)
<u>Hasta 10 TM</u>		0,30
Hasta 10 - Nazca		0,30
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,33
Más de 35 hasta 70 TM		0,45
Más de 70 hasta 105 TM		0,69
Más de 105 TM		0,89
Cargo mínimo		14,90

Tarifa para el servicio de SNAR Internacional

SNAR INTERNACIONAL	Unidad de Cobro	Tarifa máxima (USD Sin IGV)
<u>Hasta 10 TM</u>		0,15
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,17
Más de 35 hasta 70 TM		0,23
Más de 70 hasta 105 TM		0,34
Más de 105 TM		0,45
Cargo mínimo		7,96

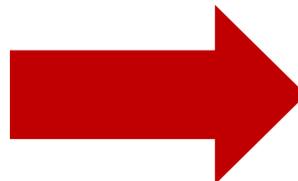
RCD N° 036-2017-CD-OSITRAN Tarifario 2017-2022

Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Unidad de Cobro	Tarifas revisadas
SNAR Nacional		(S/.)
<u>Hasta 5,7 TM</u>		0,16
Más de 5,7 hasta 10 TM		0,29
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,32
Más de 35 hasta 70 TM		0,43
Más de 70 hasta 105 TM		0,66
Más de 105 TM		0,86
Cargo mínimo		14,45
SNAR Internacional		(USD)
<u>Hasta 5,7 TM</u>		0,07
Más de 5,7 hasta 10 TM		0,13
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,14
Más de 35 hasta 70 TM		0,19
Más de 70 hasta 105 TM		0,28
Más de 105 TM		0,38
Cargo mínimo		6,68



- En la última revisión tarifaria el regulador reviso **solo el nivel tarifario.**

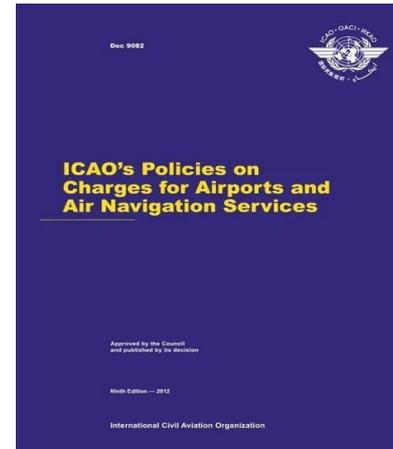
Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Unidad de Cobro	Tarifas revisadas
SNAR Nacional (S/.)		
Hasta 5,7 TM		<u>0,16</u>
Más de 5,7 hasta 10 TM		0,29
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,32
Más de 35 hasta 70 TM		0,43
Más de 70 hasta 105 TM		0,66
Más de 105 TM		0,86
Cargo mínimo		14,45
SNAR Internacional (USD)		
Hasta 5,7 TM		0,07
Más de 5,7 hasta 10 TM		0,13
Más de 10 hasta 35 TM	Por kilómetro recorrido	0,14
Más de 35 hasta 70 TM		0,19
Más de 70 hasta 105 TM		0,28
Más de 105 TM		0,38
Cargo mínimo		6,68
Aproximación (S/.)		
Hasta 10 TM		3,04
Más de 10 hasta 35 TM	Por Tonelada métrica	3,41
Más de 35 hasta 70 TM		3,79
Más de 70 hasta 105 TM		4,17
Más de 105 TM		4,56
Cargo mínimo		7,60
Sobrevuelo (USD)		
Hasta 55 TM		0,18
Más de 55 TM hasta 115 TM	Por Kilómetro recorrido	0,27
Más de 115 TM hasta 200 TM		0,54
Más de 200 TM		0,80



Servicio PMD	Unidad de cobro	Tarifas revisadas
SNAR Nacional		
Hasta 5,7 t	Kilómetro recorrido	<u>0,13</u>
Más 5,7 t hasta 10 t	Kilómetro recorrido	0,25
Más de 10 t hasta 35 t	Kilómetro recorrido	0,28
Más de 35 t hasta 70 t	Kilómetro recorrido	0,37
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro recorrido	0,56
Más de 105 t	Kilómetro recorrido	0,73
Cargo mínimo		12,20
SNAR Internacional		
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	0,16
Más de 70 t hasta 105 t	Kilómetro recorrido	0,24
Más de 105 t	Kilómetro recorrido	0,34
Cargo mínimo		5,83
Aproximación		
Hasta 10 t	Tonelada métrica	4,19
Más de 10 t hasta 35 t	Tonelada métrica	4,68
Más de 35 t hasta 70 t	Tonelada métrica	5,21
Más de 70 t hasta 105 t	Tonelada métrica	5,73
Más de 105 t	Tonelada métrica	6,28
Cargo mínimo		10,45
Sobrevuelo		
Hasta 55 t	Kilómetro recorrido	0,15
Más de 55 t hasta 115 t	Kilómetro recorrido	0,24
Más de 115 t hasta 200 t	Kilómetro recorrido	0,47
Más de 200 t	Kilómetro recorrido	0,70



- Modernización de los marcos normativos mundiales sobre tasas aeroportuarias.



Policy Brief

Modernizing Global Policy Frameworks on Airport Charges: Ensuring the Efficient Use of Infrastructure for the Benefit of the Travelling Public
2021



El gobierno de Australia **eliminó la regulación de precios máximos** que quedaba en los aeropuertos australianos en mayo de 2002, **reconociendo que el mercado tenía una competencia efectiva**

Fuente: Patrick Lucas Vice president, economics Aci World 28-04-2022

En la regulación de los aeropuertos de París, se contempla un ajuste automático por «la diferencia registrada entre en tráfico real y el tráfico previsto», como se puede ver en la última propuesta por parte de la empresa prestadora.

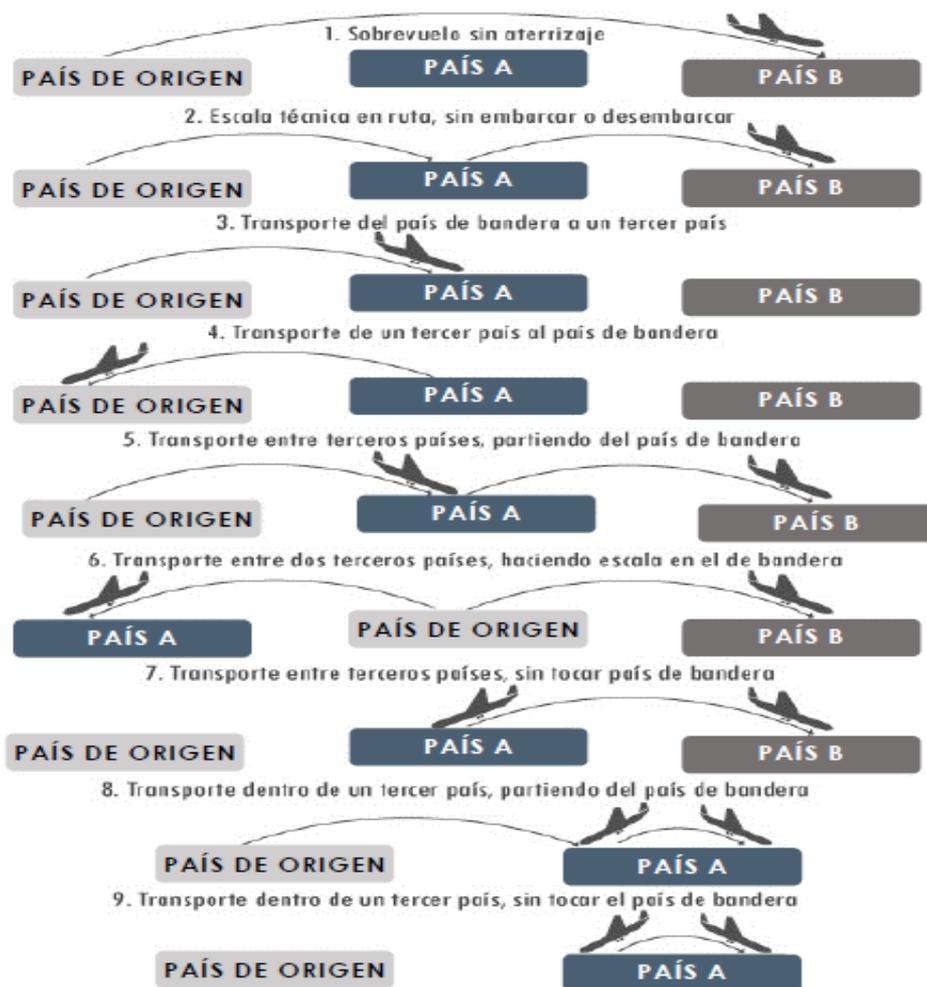
Pursuant to the Civil Aviation Code, the tariff change cap for fees governed by the 2021-2025 ERA [acuerdo de regulacion económica] incorporates an adjustment mechanism, based on the discrepancy recorded between actual traffic and the initial forecast. Tomado de Group ADP (2019), pág. 72.



- Liberalización de los servicios-Crear competencia entre aeropuertos y aerolíneas.



- Liberalización de los servicios-Crear competencia entre aeropuertos y aerolíneas.



- La 1 y 2 son de carácter operativo
- 3era y novena relevancia comercial
- Quinta a la séptima son las más valoradas
- Octava y novena Cabotaje

Figura 1. Las nueve libertades del aire

Fuente: BID (2016)



SNAR INTERNACIONAL

	Pais	Airbus 320
1	Colombia	679
2	Argentina	483
3	Venezuela	414
4	Uruguay	349
5	Brasil	285
6	Honduras	250
7	Paraguay	213
8	Ecuador	166
9	Jamaica	160
10	Guatemala	124
11	Perú	125
12	México	117
13	Bolivia	114
14	Panamá	106
15	Chile	59

SOBREVUELO

	Pais	Airbus 320
1	Venezuela	565
2	Ecuador	462
3	Bolivia	461
4	Argentina	219
5	Colombia	198
6	Paraguay	175
7	Perú	125
8	Chile	114
9	Panamá*	86

La Comparación es un Proceso de gran complejidad.



1. Gestión y Regulación de Infraestructura aeroportuaria sostenible- Marco Institucional-BID.
2. Resoluciones de OSITRAN Determinación de tarifas 036-2022-CD
3. Curso de Regulación de infraestructura del transporte de uso público OSITRAN y Universidad Pacífico.
4. Consultoría Nakagawa Consultores regulatorios 2022
5. Desafiando el conocimiento convencional Tarifas Aeroportuarias Patrick Lucas Vice President, Economics Aci World -28-04-2022
6. Manual de la Contabilidad Regulatoria para CORPAC S.A
7. Sistema de Costos Aeroportuarios y de Navegación aérea AENA, Guatemala 2009 Ana Garcia y Emiliano Morona.
8. Modelo de Costeo por actividades CORPAC S.A
9. Aviación Day Peru por ACI
10. Tarificación de los servicios aeroportuarios capítulo 5 –Introducción a la gestión económica de aeropuertos Francisco Salazar de la Cruz Fundación AENA.





Rocio Maradiegue Tuesta
Jefe de Área de Costos y Tarifas



rmaradiegue@corpac.gob.pe



<https://www.linkedin.com/in/rocio-maradiegue-tuesta-04b89144/>

