

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 016-2004-CD/OSITRAN

Lima, 12 de mayo de 2004

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

VISTOS:

El informe de “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que Provee CORPAC S.A.” presentado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN en la sesión de Consejo Directivo de fecha 11 de mayo del año en curso;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 1) del Artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 1) del Artículo 7º de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes, en el caso que no exista competencia en el mercado;

Que, el literal d) del numeral 1) del Artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el 25 de septiembre de 2003, se publicó el Reglamento Marco de Acceso a la infraestructura de transporte de uso público (REMA), el mismo que constituye la herramienta para la regulación del acceso a la infraestructura de dicha naturaleza que haya sido calificada como Facilidad Esencial;

Que, de acuerdo a lo que establece el Artículo 25º del REMA, el cargo de acceso, es cualquier pago que realiza un usuario intermedio por el acceso a las Facilidades Esenciales, siendo que éste tiene una naturaleza distinta a las tarifas, que son pagos realizados por los usuarios, como consecuencia de la prestación de servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte;

Que, la Gerencia de Regulación presentó el informe de VISTOS en la sesión del Consejo Directivo de fecha 11 de Mayo de 2004, donde se establece que el cargo aplicable al uso de instalaciones para la carga aérea, se determinará mediante la regulación del acceso, siendo que su fijación se determinará de conformidad con lo establecido en el REMA;

Que, en vista de que no se han dado los procedimientos establecidos en el REMA, con el fin de determinar el cargo de acceso aplicable al uso de instalaciones para la carga aérea, en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A., es necesario establecer dicho cargo de acceso, hasta que el mismo pueda ser fijado de conformidad con el REMA;

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 11 de mayo de 2004;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Establecer el cargo de acceso aplicable al uso de instalaciones de carga aérea en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A., fijándose dicho cargo en US \$0.01 (un centavo de dólar americano) por kilogramo de carga de entrada y salida, con base a la Resolución Ministerial N° 156-96-MTC/15.12, hasta que se determine las condiciones bajo las cuales se aplicará el REMA para la definición del mencionado cargo de acceso.

Artículo 2º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, conjuntamente con la Resolución que aprueba los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC S.A., por los servicios aeronáuticos que presta en los aeropuertos bajo su administración.

Artículo 3º.- Establecer que a partir de la aprobación de la presente Resolución, es inaplicable al servicio prestado por CORPAC S.A., la tarifa contenida en la Resolución Ministerial N° 156-96-MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

REVISIÓN TARIFARIA DE LOS SERVICIOS REGULADOS QUE PROVEE CORPAC S.A

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Desde 1999, CORPAC S.A. ha presentado propuestas para la revisión de sus tarifas; sin embargo, ninguna de ellas consideró el sustento técnico/económico necesario para justificar una modificación de las mismas.

Por una parte, respecto al servicio de aterrizaje y despegue (A/D), CORPAC S.A. considera precios diferenciados según cinco categorías de aeropuertos. Esta clasificación se habría realizado dándole mayor importancia a la infraestructura que tiene cada aeropuerto para brindar dicho servicio. No obstante éste es un elemento importante para la determinación de las tarifas ya que refleja las condiciones de la oferta, la evolución de la demanda por estos servicios en cada aeropuerto es la variable que genera los ingresos y permite la sostenibilidad del sistema. Así, actualmente, coexisten aeropuertos con alta demanda, pero que la tarifa no logra cubrir sus costos, con aeropuertos clasificados en un nivel tarifario superior pero que el escaso movimiento aeroportuario no logra cubrir los costos de la operación.

Debido a lo anterior, se ha considerado conveniente realizar, en primer lugar, una clasificación de aeropuertos tomando en cuenta la demanda que enfrenta cada uno de ellos, con la finalidad de establecer tarifas máximas para los servicios de uso de aerostación y A/D acordes con sus costos. De esta manera, en el largo plazo cada grupo de aeropuertos debería estar en capacidad de generar los ingresos necesarios para cubrir las inversiones que demandan su nivel de tráfico de naves y de pasajeros.

Por otro lado, antes de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), CORPAC S.A. administraba la red aeroportuaria bajo el esquema de caja única (*single till*), es decir, no separaba o asignaba los recursos empleados en cada uno de los servicios prestados. Como único operador de la red aeroportuaria nacional y de los servicios de navegación aérea, CORPAC S.A. no tenía la necesidad de separar los servicios y sus correspondientes costos económicos de cada servicio y negocio. Con la concesión del AIJCH, el aeropuerto más importante de la red aeroportuaria, este escenario cambió drásticamente.

La administración del AIJCH se otorgó a una empresa concesionaria del sector privado; con ello CORPAC S.A. ya no disponía directamente de los recursos provistos por éste para cubrir los costos económicos del resto de la red aeroportuaria a su cargo. El esquema de concesión consideró la transferencia de los fondos derivados de ésta a CORPAC S.A. a través de dos mecanismos: i) transferencias directas por servicios provistos al concesionario del AIJCH (20% de lo recaudado por tasa única por uso de aeropuerto internacional y 50% de lo recaudado por aterrizaje y despegue); y, ii) transferencias indirectas establecidas en el contrato de concesión (retribución mínima y exceso sobre retribución) sujetas a los procedimientos presupuestales establecidos por el Estado.

Por otro lado, la creación de organismos reguladores en el marco de la promoción de la inversión, requieren de las entidades prestadoras, entre ellas CORPAC S.A., información económica financiera que les permita monitorear los mercados de su ámbito de competencia. Lo anterior implica un reordenamiento de la información de la entidad prestadora para un mejor reporte de las cuentas al regulador; esto incluye tareas como la asignación de costos y la separación de servicios.

En ese sentido, este estudio recoge el esfuerzo de CORPAC S.A. en las tareas señaladas, y constituye el primer intento, en las unidades de negocio donde sea posible, de aplicar el enfoque de caja doble (*dual till*) para la determinación de las tarifas de los servicios señalados. Este esquema implica la separación de los servicios y la asignación de los costos a cada uno de ellos. La razón fundamental para aplicar este enfoque se sustenta en que los servicios no aeronáuticos son contestables, por lo que la regulación tarifaria no le debería ser aplicable. En ese sentido, los precios de los servicios aeronáuticos deberían determinarse tomando en cuenta el retorno sobre los activos que se utilizan para prestar dichos servicios, sin incluir los servicios comerciales. Este enfoque incentivaría la inversión en los servicios aeronáuticos regulados y permitiría a su vez que los precios de los servicios comerciales no regulados se establezcan a un nivel tal que refleje la maximización de sus beneficios y las condiciones de competencia de su mercado relevante¹.

A esta tarea se suma el desarrollo del sistema de contabilidad regulatoria, proceso en el que está inmerso CORPAC S.A., acompañada del regulador. Dicho sistema refuerza la idea de la caja doble (*dual till*), requiriendo de la entidad prestadora reportes que muestren la asignación de sus costos entre los diferentes servicios bajo regulación. Dicha información permitirá monitorear la racionalidad en la asignación de los costos y brindará las luces para la mejor regulación de las tarifas. Este proceso empezó con la Resolución del Consejo Directivo N° 019-2003-CD/OSITRAN, mediante la cual resuelve aprobar la versión 1.0 del Manual de Contabilidad Regulatoria para su obligatoria implementación por CORPAC S.A., en los plazos y términos contenidos en el mismo manual.

En este contexto, se sitúa la revisión de las tarifas de CORPAC S.A., que responde por un lado, a los requerimientos de la corporación de actualizar las tarifas para hacer sostenible en el tiempo la provisión de los servicios; y, por otro lado, a la necesidad de ordenar las cuentas, separando servicios y asignando costos, para establecer tarifas más eficientes. Lo anterior no debe perder de vista la necesidad de mantener infraestructura de uso público con fines eminentemente sociales, por lo que es preciso hacer explícitos y transparentes los subsidios que se requieran, identificando las fuentes de recursos y el destino de los mismos.

¹ Cabe señalar que existe un amplio debate sobre la aplicación del enfoque "single till" (caja única) o "dual till" (caja doble) en la determinación de los precios de los servicios aeronáuticos. Bajo el enfoque de caja única la determinación de los precios aeronáuticos toma en cuenta los ingresos por los servicios comerciales que se prestan en el aeropuerto.

The Network Economic Consulting Group, "Dual till at Sydney Airport", A Report prepared for the Australian Competition and Consumer Commission by the Network Economics Consulting Group, Mayo 2000. Comisión de Competencia del Reino Unido, "Competition Commission's Current Thinking on Dual Till Proposals for Manchester Airport", Julio 2002. The MTAA Superannuation Fund, "Single versus Dual Till Regulation: Supplementary Submission to the Productivity Commission Inquiry into Price Regulation of Airport Services", Abril 2001. Civil Aviation Authority, "Issues for the Airport Reviews", Julio 2002.

La revisión integral del sistema tarifario de CORPAC S.A. tiene como objetivo establecer nuevos niveles de tarifas máximas que permitan: i) separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos; ii) cubrir los costos de los servicios aeronáuticos; iii) corregir las distorsiones que produce la existencia de discriminación por el ámbito geográfico de los vuelos; y, iv) hacer explícitos las transferencias y subsidios entre servicios y entre UN. Bajo este nuevo esquema de tarifas máximas, CORPAC S.A. tendrá la libertad de establecer niveles tarifarios por debajo de la tarifa máxima.

Los servicios aeronáuticos que se encuentran bajo regulación componen la cadena de transporte indispensable para que los pasajeros y la carga se trasladen de un lugar a otro. Algunos de ellos se encuentran bajo regulación de tarifas porque no existe la posibilidad de competencia; es decir, son provistos de manera exclusiva por un operador. Por el contrario, existen otros servicios que no justifican estar bajo la regulación de tarifas: i) aquellos para los cuales existe competencia razonable, aunque sea potencial; y, ii) aquellos de baja significación, en los que sólo se justifica una supervisión de tarifas. Por otro lado, existen otros servicios que pueden estar bajo la regulación del acceso, como rampa, combustible, entre otros.

La fijación y revisión de tarifas es un proceso disciplinado, predecible y transparente que se rige por los Lineamientos Metodológicos aprobados por OSITRAN². Dichos lineamientos establecen que primero se debe justificar si es necesario introducir o mantener la regulación de las tarifas. En segundo lugar, se elabora una propuesta tarifaria, la que se somete a consultas³ y audiencias públicas⁴ a fin de recibir observaciones y aportes que permitan perfeccionar la propuesta inicial.

Estos elementos han permitido elaborar un estudio tarifario, que tiene por objeto proponer nuevos niveles de tarifas máximas para cada una de las unidades de negocio establecidas de acuerdo a un ordenamiento previo según la demanda que enfrentan. Los resultados muestran que se producirían incrementos en varias tarifas máximas para los servicios aeroportuarios y para los servicios de navegación aérea para vuelos nacionales y una disminución para los servicios de navegación aérea para vuelos internacionales.

2. OBJETIVO

La revisión de tarifas de los servicios regulados provistos por CORPAC S.A. tiene como objetivo principal la determinación de nuevos niveles de tarifas máximas.

Entre los objetivos específicos pueden mencionarse los siguientes:

² Resolución de Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN.

³ Se recibieron comentarios escritos de las siguientes personas e instituciones: señor Carlos Gutiérrez Laguna, Comandancia de Aviación Naval del Ministerio de Defensa, Cooperativa de Servicios Públicos Tecnológicos y CORPAC S.A.

⁴ Durante los días 18, 19 y 27 de febrero de 2004 se llevaron a cabo las Audiencias Públicas de Cusco, Arequipa e Iquitos, respectivamente. En el mes de marzo, se realizaron las audiencias públicas de Chiclayo, 4 de marzo, y Lima, 11 de marzo.

Separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos.

Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio.

Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de tarifas entre vuelos nacionales e internacionales.

Hacer explícitos los subsidios entre servicios y entre aeropuertos para aquellas unidades de negocio que no cubren sus costos pero que cumplen un rol social en la economía del país.

3. SERVICIOS AERONÁUTICOS BAJO REGULACIÓN DE TARIFAS

Los servicios cuya revisión de tarifas es materia del presente estudio están referidos a aquellos provistos de manera exclusiva por CORPAC S.A. y, por lo tanto, se encuentran bajo regulación tarifaria. Éstos son los servicios de aeronavegación, que consideran las tarifas de servicio de navegación aérea en ruta (SNAR) y aproximación; así como los servicios aeroportuarios, que consideran los servicios de aterrizaje y despegue (A/D) y sus derivados (estacionamiento y A/D nocturno) y el uso de aerostación (TUUA).

3.1 Servicios de aeronavegación

El 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 Peso Máximo de Despegue - PMD) y por el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional). La nueva tarifa por este servicio considera un cargo mínimo, independientemente del número de kilómetros recorridos. La estructura de las tarifas diferencia por el ámbito de vuelo, considerando un nivel de tarifas mayor para los vuelos internacionales y un menor nivel de tarifas para los vuelos nacionales. Asimismo, la estructura es progresiva, definiendo rangos de peso de las naves para el cobro de las tarifas, de tal manera que a mayor peso de las aeronaves mayor será el nivel de la tarifa.

El servicio de aproximación considera la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos. Esta tarifa está definida en dólares americanos y se cobra por operación según el PMD. La nueva tarifa por este servicio considera un cargo mínimo. La estructura de las tarifas es progresiva, definiendo rangos de peso de las naves para el cobro de las mismas, de tal manera que a mayor peso de las aeronaves mayor será el nivel de la tarifa. Las tarifas se aplican por igual a aeronaves que sirven rutas nacionales e internacionales.

El servicio de sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan cielo peruano en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. La tarifa por el servicio de sobrevuelo está definida en dólares americanos y se cobra por kilómetros recorridos según el tamaño de las aeronaves (PMD). Este servicio se libera de la regulación tarifaria; es decir, CORPAC estará en libertad de

establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y parte de la inversión.

3.2 Servicios aeroportuarios

El servicio de aterrizaje y despegue (A/D) considera la provisión de la infraestructura y servicios aeroportuarios para la atención a la nave que aterriza en el aeropuerto. Este servicio incluye principalmente la pista de aterrizaje, la calle de rodaje, la plataforma de estacionamiento de las aeronaves, el servicio de extinción de incendios y de seguridad.

La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por operación según el tamaño de las aeronaves (PMD), el tipo de aeropuerto (clasificados en grupos) y el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional). La nueva tarifa por este servicio considera un cargo fijo para aquellas naves con un peso igual o menor a las 10 TM, el mismo que varía por grupo de aeropuertos. La estructura de las tarifas es progresiva, definiendo rangos de peso de las naves para el cobro de las mismas, de tal manera que a mayor peso de las aeronaves mayor será el nivel de la tarifa.

El servicio de estacionamiento de aeronaves considera la provisión de la rampa para el estacionamiento de las aeronaves por encima del tiempo considerado en el servicio de aterrizaje y despegue (90 minutos). La tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D, y se cobrará por hora o fracción de estacionamiento adicional al tiempo incluido en A/D, a razón de 2.5% de A/D por hora o fracción.

El servicio de iluminación de la pista de aterrizaje considera las ayudas visuales al A/D durante el horario nocturno, definido éste como el comprendido desde las 6 pm. hasta las 6 am. del día siguiente. La tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D y se cobra por operación. Según la hora en que lleguen y salgan las aeronaves de un aeropuerto, el vuelo puede considerarse nocturno-diurno (o viceversa) o nocturno-nocturno; esto determina un sobrecargo al cobrado por el servicio de A/D de 7.5% en el primer caso y de 15% para el segundo caso.

El servicio de puentes de embarque, provisto sólo en el aeropuerto de Cusco, considera la provisión de equipos que conectan a la nave directamente con el terminal para que los pasajeros desciendan o aborden la aeronave. La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por hora o fracción, por igual a aeronaves de fuselaje ancho como a las de fuselaje angosto.

El servicio de uso de aerostación (TUUA) considera la provisión de la infraestructura para la atención de los pasajeros, como son las salas de espera, las salas de chequeo, los pasillos, los servicios higiénicos, entre otros. La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero embarcado según el tipo de aeropuerto (clasificados en grupos), diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

4. METODOLOGÍA

Este estudio recoge el trabajo de CORPAC, y constituye el primer intento, en las unidades de negocio donde sea posible, de aplicar el enfoque del *dual till* (caja doble) para la determinación de las tarifas de los servicios señalados. La razón fundamental para aplicar este enfoque se sustenta en que los servicios no aeronáuticos no son objeto de regulación tarifaria. En ese sentido, los precios de los servicios aeronáuticos deberían determinarse tomando en cuenta el retorno sobre los activos que se utilizan para prestar dichos servicios, sin incluir los servicios comerciales. Este enfoque incentivaría la inversión en los servicios aeronáuticos regulados y permitiría, a su vez, que los precios de los servicios comerciales no regulados se establezcan a un nivel tal que reflejen la maximización de sus beneficios y las condiciones de competencia de su mercado relevante.

Para definir la estructura de tarifas, en el presente estudio se han establecido seis unidades de negocio (UN). La primera UN está conformada por los servicios de aeronavegación, pues constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio, constituidas por grupos de aeropuertos, se han determinado con base al tráfico de pasajeros y a su potencial de desarrollo turístico o carguero. El Grupo I está conformado, en realidad, por un único aeropuerto: el de Cusco; el Grupo II, está integrado por Arequipa e Iquitos; el Grupo III, por los aeropuertos de Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo; el Grupo IV, por Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara; y, finalmente, el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC. Cabe destacar que las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV.

El procedimiento para reclasificar los aeropuertos tomará en cuenta la evolución del tráfico de pasajeros y de naves en el aeropuerto, poniendo mayor énfasis en el primero, toda vez que la reducción del tráfico de naves podría explicarse por la utilización de mayor capacidad de las naves o por el reemplazo de naves de mayor capacidad. El análisis deberá considerar una variación sostenida del flujo de pasajeros por lo menos de dos años consecutivos, con la finalidad de aislar cualquier efecto externo temporal que podría llevar a una reclasificación errada. El aeropuerto que cumpla con estas condiciones pasará al grupo correspondiente inmediatamente después de cumplidos los dos años bajo observación. Asimismo, deberá tomar en cuenta la actividad general de la economía; en ese sentido, la evaluación del tráfico de un aeropuerto en particular no podrá bajo ningún sentido dejar de estar acompañado de un análisis global de la red aeroportuaria.

La revisión de las tarifas de los servicios aeronáuticos sigue los Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Tarifas, que establecen la sostenibilidad, la equidad y la eficiencia como principios base para el cálculo de tarifas.

Para determinar las tarifas se estableció un modelo de tarifación compuesto de tres módulos: i) el primero considera la proyección de la demanda por los servicios aeronáuticos, la que determina los niveles de ingresos que cubrirán los costos de operación y las inversiones; ii) el segundo módulo estima los costos económicos, costos operativos, corporativos e inversiones, a partir de la información de costos

asignados a los servicios por CORPAC. Los costos operativos determinan costos unitarios según la demanda estimada y a partir de éstos se calcula el nivel de tarifas para cada UN, de tal manera que cubran los costos unitarios correspondientes; y, iii) el tercer módulo integra los resultados obtenidos en los dos módulos anteriores para determinar la estructura y el nivel de las tarifas.

Adicionalmente, en concordancia con el principio de sostenibilidad, se elaboran flujos de caja para cada UN, considerando un costo de capital razonable para descontarlos y las transferencias de la concesión del AIJCH.

5. RESULTADOS

Los resultados de la revisión de tarifas para los servicios de navegación aérea y aeroportuarios se muestran en las siguientes tablas.

Con relación a los servicios de navegación, se establece la uniformización de la estructura de tarifas aplicable a los vuelos internacionales y nacionales, así como hacerla congruente con la estructura del aterrizaje y despegue; es decir, se define para este servicio los mismos rangos de PMD que para el servicio de A/D. Asimismo, se establece un cargo mínimo para los servicios aplicables a vuelos nacionales.

Por otro lado, se determina una nueva tarifa por el servicio de aproximación (APP) aplicable a las naves que aterrizan en los aeropuertos. Esta tarifa no discrimina por tipo de vuelo en su ámbito geográfico; está en función del PMD de las naves y establece un cargo mínimo de US\$ 2 para toda nave, a partir del cual el cobro está en función al peso.

En el caso del SNAR internacional, las tarifas involucran en términos generales una disminución, mientras que para el caso del SNAR nacional las tarifas se incrementan en términos generales.

Tarifas Máximas de los Servicios de Aeronavegación
(en US\$, no incluye tributos de ley)

SNAR NACIONAL *	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ACTUAL	NUEVA TARIFA
Hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0.050	0.10
Más de 10 hasta 35 TM		0.050	0.11
Más de 35 hasta 70 TM		0.050	0.15
Más de 70 hasta 105 TM		0.075	0.23
Más de 106 TM		0.150	0.30
SNAR INTERNACIONAL **			
Hasta 10 TM	Por kilómetro recorrido	0.200	0.13
Más de 10 hasta 35 TM		0.200	0.15
Más de 35 hasta 70 TM		0.200	0.20
Más de 70 hasta 105 TM		0.300	0.30
Más de 106 TM		0.600	0.40
APROXIMACIÓN ***			
Hasta 10 TM	Por TM en operación de aterrizaje	n.a.	0.80
Más de 10 hasta 35 TM		n.a.	0.90
Más de 35 hasta 70 TM		n.a.	1.00
Más de 70 hasta 105 TM		n.a.	1.10
Más de 106 TM		n.a.	1.20

(*) Cargo mínimo igual a US \$5
 (**) Cargo mínimo igual a US \$7
 (***) Cargo mínimo igual a US \$2

Con relación al servicio de A/D en el caso del Grupo I, sus tarifas se incrementan en promedio en 138%. En el caso del Grupo II, 15%; y, los aeropuertos de los Grupos III y IV en 4% y 13%, respectivamente. Cabe resaltar que el aumento más significativo en este servicio se da por el establecimiento de un cargo fijo que varía entre US\$ 8 y US\$ 2, según el grupo, para vuelos nacionales.

Cabe resaltar la determinación de cargos fijos para las tarifas de A/D, situación que la estructura anterior de tarifas no consideraba; esto corrige el problema actual que los gastos administrativos en algunos casos son mayores que los ingresos recibidos. El establecimiento de un cargo fijo afecta a las aeronaves pequeñas; cabe recordar que Nazca concentra la mayor proporción de éstas en el país, que sirven, en su mayoría, a los turistas que visitan las líneas de Nazca.

Los niveles máximos de las tarifas para los vuelos internacionales se mantienen, con la única diferencia del establecimiento de cargos fijos, que son el doble del cargo fijo establecido para el servicio de A/D de vuelos nacionales.

Tarifas Máximas de los Servicios Aeroportuarios
(en US\$, no incluye tributos de ley)

GRUPO I	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ACTUAL	NUEVA TARIFA
Cusco	A/D nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.74 por TM*	8.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.74	1.73
	Más de 35 hasta 70 TM		0.90	2.16
	Más de 70 hasta 105 TM		0.94	2.25
	Más de 106 TM		0.97	2.31
	A/D internacional**			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	2.97 por TM*	16.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.97	2.97
	Más de 35 hasta 70 TM		3.60	3.60
	Más de 70 hasta 105 TM		3.79	3.79
	Más de 106 TM		3.88	3.88
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	A/D nocturno	Por operación de noche	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno).	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno).
			7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)	7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)
	Mangas	Por hora o fracción	30.00	30.00
	TUUA nacional	Por pasajero	2.91	3.60
TUUA internacional	Por pasajero	8.40	10.00	

Continuación del cuadro anterior

GRUPO II	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ACTUAL	NUEVA TARIFA
Arequipa, Iquitos	A/D nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.74 por TM*	6.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.74	0.96
	Más de 35 hasta 70 TM		0.90	1.00
	Más de 70 hasta 105 TM		0.94	1.04
	Más de 106 TM		0.97	1.07
	A/D internacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	2.54 por TM*	12.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.54	2.54
	Más de 35 hasta 70 TM		3.09	3.09
	Más de 70 hasta 105 TM		3.25	3.25
	Más de 106 TM		3.33	3.33
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	A/D nocturno	Por operación de noche	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno). 7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno). 7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)
	TUUA nacional	Por pasajero	2.91	3.00
TUUA internacional	Por pasajero	8.40	10.00	

Continuación del cuadro anterior

GRUPO III	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ACTUAL	NUEVA TARIFA
Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto, Chiclayo	A/D nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo Fijo	0.74 por TM*	4.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.74	0.86
	Más de 35 hasta 70 TM		0.90	0.90
	Más de 70 hasta 105 TM		0.94	0.94
	Más de 106 TM		0.97	0.96
	A/D internacional**			
	Hasta 10 TM	Cargo Fijo	2.12 por TM*	8.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2.12	2.12
	Más de 35 hasta 70 TM		2.57	2.57
	Más de 70 hasta 105 TM		2.71	2.71
	Más de 106 TM		2.77	2.77
	Estacionamiento		Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente
	A/D nocturno	Por operación de noche	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno).	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno).
			7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)	7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)
	TUUA nacional	Por pasajero	2.91	2.92
TUUA internacional	Por pasajero	8.40	10.00	

Continuación del cuadro anterior

GRUPO IV	SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA ACTUAL	NUEVA TARIFA
Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco, Talara	A/D nacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	0.53 por TM*	2.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	0.53	0.67
	Más de 35 hasta 70 TM		0.64	0.70
	Más de 70 hasta 105 TM		0.67	0.73
	Más de 106 TM		0.69	0.75
	A/D internacional			
	Hasta 10 TM	Cargo fijo	1.70 por TM*	4.00
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	1.70	1.70
	Más de 35 hasta 70 TM		2.00	2.00
	Más de 70 hasta 105 TM		2.17	2.17
	Más de 106 TM		2.22	2.22
	Estacionamiento	Por hora o fracción	10% de A/D por 4 horas y 2.5% de A/D por hora siguiente	2.5% de A/D por hora
	A/D nocturno	Por operación de noche	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno).	15% adicional de A/D (Nocturno-Nocturno).
			7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)	7.5% adicional de A/D (Nocturno – Diurno o viceversa)
	TUUA nacional	Por pasajero	2.91	2.92
TUUA internacional	Por pasajero	8.40	10.00	

(*) Las tarifas vigentes no consideran cargo fijo

(**) Los niveles tarifarios se mantienen pero ha cambiado la agrupación de los aeropuertos

La tarifa por el servicio de uso de aerostación para vuelos nacionales en el Grupo I, Cusco, se incrementa en 24%. La tarifa para los aeropuertos del Grupo II denota un incremento en 3%, mientras que la tarifa para los Grupos III y IV se mantiene constante. Cabe señalar que la tarifa por el uso de aerostación para vuelos internacionales se aumenta en 19% en todos los aeropuertos; sin embargo, su incidencia es prácticamente nula. Con respecto a la tarifa por uso de puentes de abordaje en el Grupo I, se mantiene su nivel anterior.

La sostenibilidad se ha comprobado para el caso de Cusco (Grupo I) y aeronavegación como proyectos independientes, a través del análisis del flujo de caja económico. En el caso específico del Cusco, el valor actual neto resulta positivo, cercano a cero; a esto hay que agregar que la participación de otros ingresos comerciales supera el 50% de los ingresos totales del aeropuerto y podría estar constituyendo un respaldo para hacer frente a las inversiones y compromisos operativos que enfrente dicha UN para el desarrollo de nuevos negocios. Con relación a los servicios de aeronavegación, el valor presente de los ingresos netos también resulta positivo, cercano a cero. Ambos negocios incorporan en la tarifa las inversiones programadas del periodo 2004-2008, así como las inversiones efectivamente realizadas en 2003.

La sostenibilidad de los otros aeropuertos se ha comprobado a través de la consideración de las transferencias directas del Estado a CORPAC, como consecuencia de los ingresos por la retribución que percibe el Estado de la concesión del AIJCH.

El estudio no incorpora la revisión de tarifas de algunos servicios susceptibles de estar bajo la regulación de Acceso o servicios que no deberían estar bajo regulación. En el primer caso se encuentran los servicios de carga y rampa. En ese sentido, los precios por estos servicios se establecerán de acuerdo a las condiciones de competencia en sus mercados, y aplicando el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) si fuera procedente. Por otro lado, con relación a los servicios que no deberían estar bajo regulación, la decisión del regulador es no determinar sus tarifas. Tal es el caso del manipuleo, trámite documentario y almacenaje de carga, puesto que este servicio no emplea facilidad esencial. Asimismo, las tarifas de los mensajes aeronáuticos no serán determinadas por el regulador pues este servicio no es esencial.

En la siguiente tabla, se presenta la lista de las normas que establecen las tarifas vigentes, los servicios que definen y el pronunciamiento de OSITRAN sobre las tarifas allí fijadas. En todo caso, todas las Resoluciones Ministeriales mostradas en la tabla perderán vigencia con la aprobación de las tarifas que haga el Consejo Directivo de OSITRAN sobre la base del presente estudio.

Pronunciamento de OSITRAN con relación a las Normas que establecen las Tarifas Vigentes

NORMA	SERVICIOS DEFINIDOS	PRONUNCIAMIENTO DE OSITRAN
R.M. 488-2000 MTC/15.02	Categorización aeroportuaria	Modifica ⁵
R.M. 870-92 TCC/15.12	Servicio de A/D nacional diurno	Modifica estructura y tarifa
	Servicio de A/D nacional nocturno	Ratifica
	Estacionamiento de vuelos nacionales	Modifica estructura
	Servicios a los vuelos de prueba y/o entrenamiento nacionales	Ratifica
	SNAR Nacional	Modifica estructura y tarifa
	Rampa por paquete de servicio	Servicio bajo regulación de Acceso
	Rampa por servicios individuales	Servicio bajo regulación de Acceso
	Rampa para aeronaves cargueras y mixtas	Servicio bajo regulación de Acceso
R.M. 360-95 TCC/15.12	Servicio de A/D internacional diurno	Modifica estructura
	Servicio de A/D internacional nocturno	Ratifica
	Estacionamiento de vuelos internacionales	Modifica estructura
	Servicios a los vuelos de prueba y/o entrenamiento internacionales	Modifica
	SNAR Internacional	Modifica estructura y tarifa Sobrevuelo es considerado un servicio no regulado por Tarifa o Acceso
Consejo Directivo No. 012-2000-CD/OSITRAN	Uso de puentes de embarque	Ratifica
R.M. 156-96 MTC/15.12	Derecho de uso de instalaciones aeroportuarias en aeropuertos donde CORPAC no preste directamente el servicio de manipuleo, carga y descarga.	Servicio bajo regulación de Acceso
R.M. 0075-81-TC/AE	Mensaje internacional aeronáutico de clase "B"	Servicio no regulado por Tarifa o Acceso
R.M. 504-91 TC/15.12	Aplicable en aeropuertos donde CORPAC S.A. brinda el servicio de manipuleo, carga y descarga.	Servicio no regulado por Tarifa o Acceso
R.M. 502-98 MTC/15.12	TUUA Nacional en Provincias	Modifica
R.M. 502-98 MTC/15.12	TUUA Internacional Provincias	Modifica

⁵ Solo para la aplicación de las tarifas.

6. RECOMENDACIONES

Se recomienda que las tarifas máximas sean de aplicabilidad universal para todo aquel que emplee los servicios de CORPAC. Sin embargo, se mantiene el pago por concepto de SNAR, derechos de aterrizaje y despegue y estacionamiento de US\$ 1 para las siguientes actividades aéreas:

- De aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR);
- De aeronaves que transportan ayuda humanitaria, sin retribución económica; y,
- Regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas.

Se recomienda la desafortunación de aeropuertos con nulo movimiento, ya que demandan recursos a la empresa sin justificación económica.

Se recomienda que la empresa implemente un cronograma de reducción de costos administrativos, los cuales deberían reducirse en 50% en un periodo de cinco años, reduciendo los mismos a una tasa anual de 10%.

Se recomienda realizar los estudios de las condiciones de competencia en los mercados de aquellos servicios susceptibles de estar bajo la regulación de acceso, con la finalidad de contar con mayores elementos de juicio para aplicar correctamente el REMA.

Se recomienda establecer temporalmente el cargo por el uso de instalaciones de carga en los aeropuertos que administra CORPAC tomando el nivel establecido por la RM 156-96-MTC/15.12, hasta que se determine las condiciones bajo las cuales se aplicará el REMA.

Se recomienda la revisión del cumplimiento del programa de inversiones cada dos años; de tal manera que si éste se alejase considerablemente de lo programado, las tarifas serán nuevamente revisadas.

Se recomienda la creación de un fondo de inversiones que asegure la intangibilidad de los recursos destinados para las inversiones.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Informe de la Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que Provee CORPAC S.A., versión 2 (diciembre 2003), preparado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN (publicado en la página web www.ositran.gob.pe).
2. 2003/04 Preliminary Pricing Proposal to the Australian Competition and Consumer Commission. Marzo 2003.
3. Airport Forecasting Model for Jorge Chavez Airport. IOS Partners. 2002.
4. Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Agosto 2000.
5. Boletín Estadístico Aviación Comercial 2002. Dirección General de Aeronáutica Civil – Dirección de Circulación Aérea. 2002.
6. Categorización de Aeropuertos. CORPAC . Agosto 2000.
7. Charges for Facilities and Services. Airservices Australia. ABN 59 698 700 886. Julio 2003.
8. Competition Commission's Current Thinking on Dual Till Proposals for Manchester Airport. Comisión de Competencia del Reino Unido. Julio 2002.
9. Concesión del Primer Paquete de Aeropuertos de la República del Perú. Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos. PROINVERSION. Noviembre 2003. CONFIDENCIAL.
10. Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Febrero 2001.
11. Costos de los puentes de abordaje en el Aeropuerto de Cusco. CORPAC. 2002.
12. Costos del servicio de A/D asignados en pista y rodadura y aproximación por aeropuerto. CORPAC. 2002.
13. Costos del servicio de Uso de Aerostación asignados por aeropuertos. CORPAC. 2002.
14. Costos totales de la red aeroportuaria, separados por servicio de A/D, uso de aerostación y alquileres, asignados a su vez por las distintas actividades que se realizan (se prestan) en cada uno de dichos servicios, por aeropuerto. CORPAC. 2002.
15. Costos totales del servicio de A/D prestado en el AIJCH. CORPAC. 2002.
16. Decreto Legislativo 819 que dejan sin efecto beneficios o exoneraciones al pago de tarifas por los servicios que prestan CORPAC S.A. y ENAPU-PERU. Abril 1996.

17. Dual till al Sydney Airport, A Report prepared for the Australian Competition and Consumer Commission by the Network Economics Consulting Group The Network Economic Consulting Group. Mayo 2000.
18. Estado Actual de la Infraestructura de Servicios Públicos: Estimación de la Brecha de Inversión. Instituto Peruano de Economía. Marzo 202.
19. Estados Financieros Auditados de CORPAC – 2002. CORPAC.
20. Estudio de reestructuración de tasas y derechos aeronáuticos y aeroportuarios. Documento preparado por Andrés Ricover. Diciembre 2002. CONFIDENCIAL.
21. Estudio en Temas de Control de Tráfico Aéreo en Relación a la Promoción de la Inversión Privada de los Aeropuertos Regionales. Documento elaborado por el Consultor Andrés Ricover para PROINVERSION. Julio 2002. CONFIDENCIAL.
22. Estudio Técnico Legal sobre la Tenencia de los Aeropuertos Comerciales Operados por CORPAC S.A. Estudio elaborado por los Consultores Externos Dr. Eleodoro Valencia Justo e Ing. Emilio Samanéz Concha para CORPAC S.A. Agosto 1994.
23. Extractos de documentos con información sobre los aeropuertos de nulo o escaso movimiento aeroportuario. CORPAC. 2003.
24. Información estadística del primer trimestre del año 2003 sobre atenciones (A/D internacional diurno, A/D nacional diurno, A/D nacional diurno, A/D nacional nocturno, SNAR nacional y SNAR internacional) en los principales aeropuertos.
25. Información estadística mensual sobre el servicio de SNAR. CORPAC. 2002
26. Información estadística sobre el movimiento (número de agentes que efectivamente pagan por lo servicios recibidos), los ingresos y los costos de los servicios de A/D, uso de aerostación y carga, asignados por aeropuerto. CORPAC. 2002.
27. Información estadística sobre los kilómetros recorridos y servidos por SNAR, separados por SNAR nacional, internacional y sobrevuelo, y éstos a su vez desagregados por aeropuerto. CORPAC. 2002.
28. Información estadística sobre kilómetros facturados por SNAR, separados por SNAR nacional, internacional y sobrevuelo, así como de ventas por cada uno de los servicios anteriores.
29. Informe de Resultados de CORPAC S.A. Octubre 2002.
30. Informe de Situación Actual de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A. Reunión de Trabajo de la Comisión de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción del Congreso de la República. Setiembre 2001.
31. Informe GG-010-02 de CORPAC. Situación de los Aeropuertos / Aeródromos con escaso y/o nulo movimiento aeroportuario. Enero 2002.

32. Informe N° 008-2002-GEE. Tarifa única para los servicios de A/D y SNAR en el aeródromo de Nazca. Marzo 2002.
33. Informe N° 011-2002-GEE. Solicitudes de Modificación de Tarifas de CORPAC. Abril 2002.
34. Informe N° 015-2002-GEE. Plan de trabajo para la revisión de las tarifas aeroportuarias y de aeronavegación y conversión del sistema de tarifas fijas a tarifas máximas en los aeródromos bajo la administración de CORPAC. Abril 2002.
35. Informe N° 018-2002-GEE. Propuesta Metodológica para la Revisión de las Tarifas de CORPAC. Mayo 2002.
36. Informe N° 022-2002-GEE. Efecto sobre el precio de los paquetes turísticos en el Aeropuerto de María Reiche de Nazca, por el establecimiento de un cargo mínimo en la tarifa de A/D. Junio 2002.
37. Informe N°513-2002-MTC/09. Informe sobre la Expropiación de Terrenos para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Diciembre 2002.
38. Informe sobre el Diseño del Modelo de Costeo Basado en Actividades para CORPAC. National Economics Research Associates-NERA. Julio 2002.
39. Informe sobre el Modelo de Costeo Basado en Actividades para CORPAC. National Economics Research Associates-NERA. Octubre 2002.
40. Issues for the Airport Reviews. Civil Aviation Authority. Julio 2002.
41. Ley 27999 que modifica el Decreto Legislativo N° 819. Junio de 2003.
42. Ley de Aeronáutica Civil. Ley N°27261, publicada el 10 de mayo de 2000.
43. Listado de Aeródromos a Nivel Nacional. Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. 2002.
44. Listado de aeropuertos en donde se cuentan con equipo de aproximación. CORPAC. 2003.
45. Listado de aeropuertos en donde se prestan los servicios de rampa, carga y combustible por terceros. CORPAC. 2003.
46. Manual del Procedimiento para el Mantenimiento del Modelo de Costeo Basado en Actividades de CORPAC S.A. Octubre 2002.
47. Matriz de Comentarios.
48. Modificación Tarifaria por Derecho de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Servicio de Navegación Aérea en Ruta para Transporte de Carga Aérea.

49. Observaciones a la revisión de tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A. Documento enviado mediante carta MTC/CORPAC S.A. GG-1999-2004 de fecha 04 de febrero de 2004.
50. Plan de Desarrollo Aeroportuario. Primer Borrador. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Marzo 2003
51. Preparación del Plan Maestro para la Entrega en Concesión de los Aeropuertos Regionales. Documento elaborado por la Consultora Currie&Brown para PROINVERSION. Abril 2002.
52. Principles for Establishing the Cost –Base for Route Facility Charges and the Calculation of the Unit Rates. European Organization for the Safety of Air Navigation. EUROCONTRL. Febrero 1999.
53. Programa de Inversiones MTC – CORPAC 2003-2011. CORPAC.
54. Propuesta Actualización de Tarifas: Derecho de Aterrizaje y Despegue Nacional, Derecho de Servicio de Navegación Aérea en Ruta – SNAR, Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA. CORPAC. Noviembre de 2003.
55. Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil. Decreto Supremo N°050-2001-MTC, publicado el 26 de diciembre de 2001.
56. Relación de aeropuertos, pistas de aterrizaje y/o predios (precisando los casos en que la corporación efectivamente ha pagado impuestos prediales). CORPAC. 2002 y 2003.
57. Relación de equipos utilizados para brindar los servicios de SNAR y de A/D (solo la parte de aproximación). CORPAC. 2003
58. Resolución de Consejo Directivo 012-2000-CD/OSITRAN que establece la tarifa máxima fija, para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante el uso de puentes de abordaje para el aeropuerto del Cusco. Diciembre 2000.
59. Resolución de Consejo Directivo 020-2000-CD/OSITRAN que otorga a las tarifas de A/D y SNAR del aeropuerto de Pisco el carácter de tarifas máximas. Diciembre 2000.
60. Resolución de Presidencia Del Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN: Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Noviembre 2003.
61. Resolución Directoral N° 234-2000-MTC/15.15 que declara clausurados los aeródromos de Bellavista, Camana, Mollendo, Picota, Pucacaca, Puerto Bermúdez, Puerto Inca, Puerto Victoria, San José de Sisa y Jauca. Setiembre 2000.
62. RM 0075-81-TC/AE que establece la tarifa por mensaje internacional aeronáutico de clase “B”. Setiembre 1981.

63. RM 156-96-MTC/15.12 que establece la tarifa de derecho de uso de instalaciones aeroportuarias para carga y descarga nacional e internacional para los aeropuertos en los cuales CORPAC no presta el servicio. Abril 1996.
64. RM 360-95-MTC/15.12 que establece las tarifas para vuelos internacionales de los servicios de aterrizaje y despegue (A/D) diurno y nocturno, de aeronavegación en ruta (SNAR), de los servicios a vuelos de prueba y/o entrenamiento y estacionamiento. Agosto 1995.
65. RM 488-2000 MTC/15.02. Aprobada por el estudio “Categorización de Aeropuertos CORPAC S.A.” preparado y presentado por la Gerencia de Planeamiento de dicha institución. 2002.
66. RM 502-98-MTC/15.02 que establece las tarifas de los servicios de atención al pasajero en terminales, TUUA nacional e internacional. Diciembre 1998.
67. RM 504-91-TC/15.12 que establece las tarifas para los servicios de almacenaje para la carga internacional y carga, descarga y manipuleo de carga nacional e internacional prestados directamente por CORPAC. Julio 1991.
68. RM 870-92-TCC/15.12 que establece las tarifas para vuelos nacionales de los servicios de aterrizaje y despegue (A/D) diurno y nocturno, de aeronavegación en ruta (SNAR), de los servicios a vuelos de prueba y/o entrenamiento, estacionamiento y de apoyo de aeronaves en tierra (Rampa) por paquete de servicios, por servicios individuales, para aeronaves cargueras y mixtas, por escala técnica y para aviones particulares. Octubre 1992.
69. Single versus Dual Till Regulation: Supplementary Submission to the Productivity Commission Inquiry into Price Regulation of Airport Services. The MTAA Superannuation Fund. Abril 2001.
70. Tabela de Precos. Tarifas Aeroáuticas. Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportaria. Directoria de Economia e Financas. Departamento de Tarifacao e Cobranca. Aerportos Brasileiros. Setiembre 2000.