

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0002-2022-CD-OSITRAN**
Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/01/2022
07:12:23 -0500

Lima, 07 de enero de 2022

VISTOS:

El Informe “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y, por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo; la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (ITUP), ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/01/2022 14:17:16 -0500Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/01/2022 14:03:40 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/01/2022 18:09:35 -0500

Que, el artículo 4 del RETA establece que el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia; en estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Regulador;

Que, el inciso 17.1 del artículo 17 del RETA, la Entidad Prestadora podrá solicitar el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria, para lo cual su solicitud debe contener como mínimo la información descrita en el numeral 17.2 del artículo 17 del RETA. Asimismo, el artículo 18 del RETA establece el procedimiento que se debe seguir para dar trámite a la solicitud de inicio de procedimiento de revisión tarifaria presentado por una Entidad Prestadora;

Que, el 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC) por los servicios aeronáuticos prestados en los aeropuertos bajo su administración, los cuales fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en dichos aeropuertos; precisándose, en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución, que las tarifas propuestas para el Grupo V serían las mismas que aquellas propuestas para el Grupo IV;

Que, el 03 de mayo de 2021, mediante Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, estos son, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas;

Que, el 12 de agosto de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC. Dicha Resolución, así como el informe que la sustenta, fueron notificados a través de los Oficios N° 0093, 0094 y 0095-2021-SCD-OSITRAN a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a CORPAC y a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre (MDVA), respectivamente. Asimismo, el 18 de agosto de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN;

Que, con fecha 27 de setiembre de 2021, a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN se solicitó a Latam Airlines Perú S.A, Air Majoro S.A., Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L., Star Up S.A., Aeronasca Perú S.A.C., Aero Palcazu S.A.C. y a Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L que remitan información referida al: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de CORPAC; incluyendo el sustento de dicha información;

Que, el 30 de setiembre de 2021, a través de los Oficios N° 00144, 00145 y 00146-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la DGAC, CORPAC y la MDVA, respectivamente, que se pronuncien con relación a la titularidad legal de CORPAC para explotar el aeródromo "María Reiche Neuman" de Nazca (Aeródromo de Nazca);

Que, con fecha 1 de octubre de 2021, mediante el Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Viva Airlines Perú S.A., Sky Airline Perú S.A.C., Aero Paracas S.A. y Aero Transporte S.A. que remitan información referida al: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de CORPAC; incluyendo el sustento de dicha información;

Que, el 4 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC determinada información con respecto a los gastos de personal contemplados por este en su Propuesta Tarifaria;

Que, mediante Carta S/N recibida el 7 de octubre de 2021, la línea aérea Star Up S.A. remitió información en respuesta al requerimiento formulado a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante la Carta N° GG.880.2021.O/5 recibida el 7 de octubre de 2021, CORPAC se pronunció en atención a las consultas formuladas a través del Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante la Carta N° GG.887.2021.O recibida el 12 de octubre de 2021, CORPAC remitió información en atención al requerimiento formulado a través del Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante Escrito N° 2 recibido el 13 de octubre de 2021, la línea aérea Latam Airlines Perú S.A. (LATAM) remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN; asimismo, solicitó que dicha información sea declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto por el “Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial presentada ante Ositrán” (en adelante, Reglamento de Confidencialidad), aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD/OSITRAN. Tal confidencialidad fue declarada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00054-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre de 2021; y fue notificada a LATAM y a CORPAC a través de los Oficios N° 00139-2021-SCD-OSITRAN y N° 00140-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 19 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a la DGAC que se sirva atender el requerimiento cursado a través del Oficio N° 00144-2021-GRE-OSITRAN, con relación a la titularidad legal para explotar el Aeródromo de Nazca;

Que, el 26 de octubre de 2021, mediante Carta S/N, la línea aérea Sky Airline Perú S.A.C. (SKY) remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN; asimismo, solicitó que dicha información se declare confidencial bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Confidencialidad. Dicha confidencialidad fue otorgada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00063-2021-CD-OSITRAN de fecha 20 de diciembre de 2021; asimismo, fue notificada a SKY y CORPAC, a través de los Oficios N° 00167-2021-SCD-OSITRAN y N° 00168-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 27 de octubre de 2021, mediante Carta S/N, la línea aérea Viva Airlines Perú S.A. (VIVA) remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN; asimismo, solicitó que dicha información se declare confidencial bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Confidencialidad. Cabe señalar que su confidencialidad fue otorgada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00059-2021-CD-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2021; asimismo, fue notificada a VIVA y CORPAC, a través de los Oficios N° 00162-2021-SCD-OSITRAN y N° 00163-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 28 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 0628-2021-MTC/12.08, la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico del MTC dio respuesta al Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN relativo a la titularidad de CORPAC para explotar el Aeródromo de Nazca;

Que, con fecha 08 de noviembre de 2021, mediante el Oficio Circular N° 00004-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a los explotadores aéreos Aeronasca Perú S.A., Air Majoro S.A., Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. y Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L. que remitan información requerida mediante Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN; no obstante, a la fecha, dichos explotadores aéreos no han atendido el referido requerimiento;

Que, mediante el Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN del 09 de noviembre de 2021, se requirió que CORPAC remita información respecto a los datos históricos empleados para la proyección de la demanda;

Que, el 10 de noviembre de 2021, mediante el Memorando N° 00205-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia General del Ositrán conceder treinta (30) días hábiles adicionales para remitir la propuesta tarifaria del Regulador, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 19 del RETA. En atención a ello, el 11 de noviembre de 2021, mediante el Memorando N° 00421-2021-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán otorgó la extensión del plazo solicitada;

Que, el 15 de noviembre de 2021, mediante la Carta N° GG.982.2021.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante el Oficio N° 00175-2021-GRE-OSITRAN del 19 de noviembre de 2021, se solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC que informe si, durante el periodo 2021-2024, tiene previsto realizar transferencias financieras a CORPAC adicionales a las enmarcadas en el Decreto de Urgencia N° 006-2018, con la finalidad de coadyuvar a mantener la continuidad de la prestación de los servicios aeroportuarios; especialmente, en los aeródromos con escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves. Cabe señalar que, a la fecha, la DGAC no ha brindado respuesta a dicho requerimiento;

Que, el 25 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC la documentación que sustenta la proyección de inversiones considerada en su Propuesta Tarifaria;

Que, el 29 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00185-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE información con respecto a la aprobación de las inversiones programadas por CORPAC para el periodo 2021-2024 y a la transferencia de recursos que coadyuven a la sostenibilidad de los aeródromos bajo la administración de CORPAC que registran escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves. Cabe señalar que, a la fecha, FONAFE no ha brindado respuesta a dicho requerimiento;

Que, el 7 de diciembre de 2021, mediante la Carta N° GG.1030.2021.O, CORPAC remitió parcialmente la información sobre inversiones solicitada a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN;

Que, el 15 de diciembre de 2021, mediante Oficio N° 0195-2021-GRE-OSITRAN, se consultó al MTC por el aforo de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete de Cusco;

Que, el 21 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 00209-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a CORPAC presentar la información sobre gastos de personal y de mantenimiento solicitada a través del Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, así como la información sobre inversiones faltante solicitada a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN;

Que, el 22 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 0515-2021-MTC/12.04, la DGAC dio respuesta a la consulta formulada a través del Oficio N° 0195-2021-GRE-OSITRAN con respecto al aforo de pasajeros en el Aeropuerto de Lima y el Aeropuerto de Cusco;

Que, el 23 de diciembre de 2021, mediante Carta GG.1065.2021.O, CORPAC atendió el requerimiento del Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, reiterado mediante Oficio N° 00209-2021-GRE-OSITRAN;

Que, el artículo 20 del RETA establece que, corresponde al Consejo Directivo, a través de una resolución, aprobar el informe que sustenta la propuesta tarifaria en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria. De acuerdo con el mencionado artículo, se deberá publicar dicha resolución en el diario oficial El Peruano y en el portal web del Ositrán, conjuntamente con: (i) el proyecto de resolución del Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria, (ii) la exposición de motivos, (iii) la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, (iv) la información sobre la fecha y lugar relativa a la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s) y (v) el plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el literal 20.3 del RETA, en la misma fecha de publicación de la resolución que aprueba el informe que sustenta la propuesta tarifaria, se publica este último en el portal institucional;

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21, la propuesta de revisión tarifaria es publicada con el fin de recibir los comentarios o aportes escritos de los interesados, los cuales no tendrán carácter vinculante;

Que, el 30 de diciembre de 2021, mediante Memorando N° 00245-2021-GRE-OSITRAN la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 755-2022-CD-OSITRAN y sobre la base del informe con la propuesta de vistos;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el Informe “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, así como sus anexos; y, disponer su publicación en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

Artículo 2º.- Disponer la publicación de la presente resolución y de los siguientes documentos en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán):

- (i) El proyecto de resolución que aprueba la propuesta de revisión tarifaria.
- (ii) La exposición de motivos del proyecto de resolución de revisión tarifaria a la que hace referencia el punto anterior.
- (iii) La relación de documentos que constituyen el sustento de la referida propuesta.

Artículo 3°.- Encargar a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán la organización de la Audiencia Pública a realizarse en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 2° de la presente resolución; asimismo, encargar a dicha Gerencia realizar la convocatoria de la Audiencia Pública de conformidad con lo establecido en los artículos 23, 24 y 25 del RETA, precisando el lugar, la fecha y la hora en que se llevará a cabo la mencionada audiencia.

Artículo 4°.- Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo 2°, para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias al Ositrán, en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, Surquillo, Lima, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe; los comentarios recibidos serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Artículo 5°.- Notificar la presente resolución a la empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A., a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT 2022001455

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



PROPUESTA

**REVISIÓN EXTRAORDINARIA DE LAS TARIFAS MÁXIMAS DE LOS
SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS POR LA CORPORACIÓN
PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC S.A.**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:16:03 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:13:10 -0500

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:10:09 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:07:06 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:05:36 -0500

Visado por: MORA MUÑANTE Cesar
Ernesto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:03:38 -0500

Lima, 30 de diciembre de 2021

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Arle FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 17:59:08 -0500

Índice

Resumen Ejecutivo	4
I. Antecedentes	9
II. Marco legal y normativo aplicable	15
II.1. De la función reguladora del Ositrán.....	15
II.2. Del procedimiento de revisión tarifaria.....	17
II.3. De los principios y metodologías aplicables para la revisión tarifaria.....	18
III. Definición de los servicios objeto de la revisión tarifaria	20
III.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros	20
III.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas.....	20
IV. Cuestión Previa: Revisión tarifaria de la TUUA correspondiente al Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca	22
V. Estructura tarifaria vigente de los servicios materia de revisión.....	30
VI. Propuesta tarifaria de CORPAC	35
V.1. Proyección de demanda realizada por CORPAC	36
V.2. Proyección de ingresos realizada por CORPAC.....	38
V.3. Proyección de costos operativos realizada por CORPAC	40
V.4. Base de capital estimada por CORPAC	41
V.4.1. Activos iniciales	41
V.4.2. Proyección de inversiones realizada por CORPAC.....	42
V.5. Depreciación.....	44
V.6. Proyección de impuestos por CORPAC	44
V.7. Recuperación de pérdidas por servicios aeroportuarios prestados en el año 2020	44
V.8. Tasa de descuento	45
V.9. Propuesta de revisión y reajustes tarifarios de CORPAC.....	46
VII. Propuesta tarifaria del Ositrán	49
VI.1. Metodología.....	49
VI.2. Supuestos generales considerados	51
VI.3. Proyección de demanda.....	52
VI.4. Proyección de ingresos	56
VI.5. Proyección de ingresos netos	61
VI.6. Costos operativos.....	61
VI.7. Base de capital e inversiones.....	65
VI.8. Impuestos	68
VI.9. Tasa de descuento	68
VI.10. Flujo de caja	69
VI.11. Propuesta tarifaria	70
VIII. Conclusiones	74
IX. Recomendaciones	77

Relación de documentos que sustentan la propuesta.....	78
ANEXO 1.....	80
CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL.....	80

Resumen Ejecutivo

I. Antecedentes

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. (en adelante, Corpac) fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99; siendo su objeto social, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país. Asimismo, Corpac se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.”, se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por Corpac y que “(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV”.
3. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, Corpac solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto de Cusco y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V.
4. El 12 de agosto de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por Corpac.

II. Propuesta tarifaria de Corpac

5. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, Corpac presentó su propuesta tarifaria para el periodo 2022-2024, la cual se compone de los siguientes documentos:
 - Informe denominado “Propuesta de revisión y reajuste tarifario de los servicios regulados aeroportuarios”, elaborado para Corpac en abril de 2021 por el consultor Abel Rodríguez González.
 - Informe denominado “Estimación del costo promedio ponderado del capital (WACC) para los servicios aeroportuarios”, elaborado para Corpac por el consultor Abel Rodríguez González.
6. Asimismo, mediante la Carta N° GG.373.2021.O, recibida el 29 de mayo de 2021, Corpac remitió los archivos MS Excel con la formulación detallada de su propuesta tarifaria.
7. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, ni la estructura tarifaria ni las unidades de cobro han sido objeto de modificación; únicamente se propone el cambio del nivel tarifario. Para tal efecto, Corpac ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda por los servicios aeroportuarios (aterrizaje y despegue, estacionamiento, TUUA y uso de mangas), los costos operativos, el valor de los activos necesario para brindar los referidos servicios (base de capital), el método de depreciación lineal del capital, los impuestos y un costo de oportunidad del capital de 10,0%.

8. Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por Corpac, el nivel tarifario de los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V se incrementaría en 24,11% con respecto a los niveles vigentes. Dicho incremento se aplicaría por igual a las tarifas de los servicios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, estacionamiento de aeronaves y uso de Mangas.
9. Además, la Propuesta Tarifaria de Corpac contempla dos reajustes anuales automáticos: i) por la inflación norteamericana, y ii) por demanda. El primero tiene como finalidad mantener el valor real de las tarifas, considerando que el flujo de caja ha sido calculado en dólares reales; mientras que el segundo tiene como finalidad proteger a Corpac y a sus usuarios de las variaciones de la demanda con relación al escenario de tráfico considerado en la revisión tarifaria.

III. Servicios materia de revisión tarifaria

a) Servicios al pasajero: uso del terminal aéreo

10. De acuerdo con el Tarifario de Corpac, el servicio aeroportuario vinculado a la tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA) comprende los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque.
11. Asimismo, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac, este servicio aeroportuario incluye los siguientes servicios:
 - Servicio de salvamento y extinción de incendios
 - Seguridad aeroportuaria
 - Circuito cerrado de televisión
 - Carritos para el transporte de equipajes
 - Servicio de transporte de pasajeros
 - Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo)
 - Iluminación de terminal
 - Salas de embarque y de tránsito
 - Salas de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto).
 - Salas oficiales para autoridades (Aduanas, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.)
 - Servicio de climatización
 - Servicios de atención médica
 - Pasillos y servicios higiénicos

b) Servicios a la nave: aterrizaje y despegue, estacionamiento y uso de mangas

12. El servicio de aterrizaje y despegue (A/D) comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto (control de movimiento en plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas), así como el uso de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y la plataforma.
13. Además, este servicio comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por Corpac; y, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio también provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y las calles de rodaje.
14. En cuanto al servicio de estacionamiento, este se provee a aquellas aeronaves que requieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por

Corpac por un periodo adicional a los 90 minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue.

15. Por su parte, el servicio de uso de Mangas provee de puentes de embarque que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar a los pasajeros. Así, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

IV. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

16. De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA), corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; pudiendo emplear, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho Reglamento, las cuales se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión.
17. En línea con ello, a fin de que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios materia de revisión, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA. Según esta metodología, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.
18. Así, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las tarifas que se proponen en el presente Informe han sido determinadas a través de un flujo de caja económico descontado, de tal forma que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos); es decir, generan un Valor Actual Neto (VAN) igual a cero. De esta manera, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios materia de revisión, y se evita la existencia de beneficios económicos extraordinarios.
19. En resumen, las tarifas propuestas en el presente documento han sido determinadas bajo los siguientes supuestos:
 - Se considera un flujo de caja económico que comprende a todos los servicios aeroportuarios materia de revisión, y todos los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de Corpac. 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.
 - El flujo de ingresos comprende tres fuentes: los ingresos por el cobro de las tarifas reguladas; los ingresos provenientes de los “usuarios no atribuibles”, que pagan una tarifa menor que las reguladas; y los ingresos por las transferencias del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las cuales corresponden al 20% de los ingresos del Concesionario de dicho aeropuerto por el cobro de la TUUA a los pasajeros de vuelos internacionales. De estos ingresos totales, se deduce el pago que Corpac realiza al Ositrán por concepto del Aporte por Regulación.
 - Para la valoración de los activos iniciales, se ha considerado la información de los Estados Financieros Regulatorios de Corpac del ejercicio 2020.
 - Sobre el plan de inversiones presentado por Corpac, se han excluido aquellas que serán ejecutadas en el marco del Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Corpac¹, por cuanto dichas inversiones son financiadas con recursos públicos -bajo determinadas condiciones- y no con las Tarifas reguladas.

- Con respecto a las inversiones no incluidas en el mencionado convenio, se ha aplicado un factor de ajuste, teniendo en cuenta que la gestión de Corpac ha evidenciado un grado de ejecución de inversiones menor que el programado en el periodo 2015-2020. Así, se ha estimado una ejecución del 72,7% de las inversiones proyectadas por Corpac.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 6,41%.

V. Propuesta tarifaria

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

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Nazca	Grupo V
TUUA nacional	USD/Pasajero	4,79	n.a.	3,88
TUUA internacional	USD/Pasajero	13,29	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,64	5,32	2,66
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,30	1,14	0,89
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,87	1,20	0,93
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,99	1,25	0,97
Más de 105 t	USD/t	3,07	1,28	1,00
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	21,27	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,95	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,79	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,04	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	5,16	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,27	0,13	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,53	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	39,88	n.a.	n.a.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

21. Las tarifas propuestas en el numeral precedente deberán ser indexadas anualmente por la inflación norteamericana, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los EE.UU. (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, toda vez que esta ha sido la fuente empleada para la conversión de los montos de dólares nominales a dólares reales.

¹ Suscrito el 7 de junio de 2018.

22. Por último, considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2024, las Tarifas Máximas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.

I. Antecedentes

23. Corpac fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99; siendo su objeto social, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país. Asimismo, Corpac se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
24. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe de "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, uso de terminal aéreo y uso de mangas, prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración, los cuales fueron clasificados sobre la base del tráfico de pasajeros en los Grupos I, II, III, IV y V.
25. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, Corpac solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto de Cusco y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V².
26. Mediante el Oficio N° 00090-2021-GRE-OSITRAN notificado el 26 de mayo de 2021, se solicitó a Corpac que remita información relacionada con las inversiones proyectadas, tipo de vuelos, así como el flujo de caja económico en archivo MS Office Excel.
27. Mediante la Carta N° GG.373-2021-O recibida el 28 de mayo de 2021, Corpac remitió la información requerida a través del Oficio señalado en el numeral precedente.
28. Mediante el Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN notificado el 11 de junio de 2021, se solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGAC) que indique: (i) si a través de cada uno de los aeródromos materia de la solicitud de revisión tarifaria presentada por Corpac se prestan servicios de transporte (aéreo) o que permite el intercambio modal; y, (ii) si, a la fecha, Corpac ostenta la titularidad legal para realizar actividades de explotación del aeródromo "María Reiche Neuman" de Nazca. Dicho oficio fue notificado en copia a Corpac.
29. Mediante la Carta N° GCAP.GGAP.0006.2021.C dirigida a la DGAC – y recibida en copia el 17 de junio de 2021-, Corpac se pronunció con respecto al requerimiento de información señalado en el numeral anterior, y remitió información sobre los movimientos mensuales y anuales de determinadas operaciones. Asimismo, indicó que si bien mediante la Resolución Directoral N° 0141.2010.MTC/12, Corpac asumió la explotación, operación, equipamiento y conservación de aeródromo de Nazca, el proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se inició otorgándole la explotación aeroportuaria, pero que a la fecha se encuentra inconcluso, por lo que Corpac no puede realizar el cobro de la TUUA ni de la playa de estacionamiento.
30. Con fecha 21 de junio de 2021, en el marco de la evaluación de la solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria, se sostuvo una reunión virtual con funcionarios de Corpac, en la cual se formularon consultas con relación a la información brindada por dicha Entidad Prestadora a través de la comunicación señala en el párrafo precedente.

² Estos aeródromos se encuentran en: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

31. Mediante el Oficio N° 00097-2021-GRE-OSITRAN notificado el 22 de junio de 2021, se reiteró a la DGAC que se sirva atender las consultas planteadas a través del Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN, a efectos de que este Organismo Regulador pueda emitir un pronunciamiento sobre la solicitud presentada por Corpac dentro del plazo legal.
32. A través del Oficio N° 00100-2021-GRE-OSITRAN notificado el 30 de junio de 2021, se solicitó nuevamente a la DGAC que, en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles, se sirva atender las consultas planteadas a través del Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN, a efectos de que este Organismo Regulador pueda emitir un pronunciamiento sobre la solicitud presentada por Corpac dentro del plazo legal.
33. Mediante el Oficio N° 00107-2021-GRE-OSITRAN notificado el 9 de julio de 2021, se solicitó a Corpac que remita determinada documentación con respecto al proceso de transferencia del Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre; otorgándole para ello un plazo máximo de cinco (05) días hábiles.
34. A través del Oficio N° 00104-2021-GRE-OSITRAN notificado el 13 de julio de 2021, se solicitó a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre (en adelante, la MDVA) se sirva absolver determinadas consultas vinculadas a la titularidad legal del aeródromo de Nazca, otorgándole para tal efecto un plazo máximo de cinco (05) días hábiles³.
35. Mediante la Carta N° GCAP.0008.2021.C recibida el 15 de julio de 2021, Corpac remitió información en atención al requerimiento cursado a través del Oficio N° 00107-2021-GRE-OSITRAN.
36. Mediante el Oficio N° 0216-2021-MTC/12 recibido el 21 de julio de 2021, la DGAC remitió información a fin de dar respuesta al Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN.
37. A través del Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM recibido el 23 de julio de 2021, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se pronunció sobre el requerimiento cursado a través del Oficio N° 00104-2021-GRE-OSITRAN. Asimismo, manifestó haber tomado conocimiento del requerimiento cursado previamente a través del Oficio N° 00098-2021-GRE-OSITRAN.
38. El 23 de julio de 2021, se remitió a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), a través del cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica evalúan la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de revisión tarifaria presentada por Corpac, respecto de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos bajo su administración; recomendando declarar el inicio de dicho procedimiento.
39. El 12 de agosto de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por Corpac. Dicha Resolución fue notificada a través de los Oficios N° 0093, 0094 y 0095-2021-SCD-OSITRAN a la DGAC, Corpac y la MDVA, respectivamente.
40. El 18 de agosto de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN.
41. Mediante el Oficio N° 0271-2021-MTC/12 recibido el 21 de setiembre de 2021, la DGAC emitió pronunciamiento respecto del Oficio N° 00097-2021-GRE-OSITRAN.

³ Cabe indicar que, previamente, se cursaron a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre los Oficios N° 00098 y 00101-2021-GRE-OSITRAN de fechas 22 y 30 de junio, respectivamente. Dichas comunicaciones fueron enviadas al correo electrónico proporcionado vía telefónica por representantes de la mencionada Municipalidad; no obstante, a pesar de los esfuerzos realizados para obtener el acuse de recibo respectivo, no se obtuvo el mismo.

42. Con fecha 27 de setiembre de 2021, a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN se solicitó a los usuarios⁴ de Corpac que remitan información referida a: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de Corpac; incluyendo el sustento de dicha información. Para tal efecto, se les otorgó un plazo máximo de cinco (05) días hábiles.
43. El 30 de setiembre de 2021, a través de los Oficios N° 00144, 00145 y 00146-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la DGAC, Corpac y la MDVA, respectivamente, que se pronuncien con relación a la titularidad legal de Corpac para explotar el aeródromo "María Reiche Neuman" de Nazca, así como sobre el proceso de transferencia de dicho recinto.
44. Con fecha 1 de octubre de 2021, mediante el Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a los determinados usuarios⁵ de Corpac que remitan información referida al: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de Corpac; incluyendo el sustento de dicha información. Para tal efecto, se les otorgó un plazo máximo de cinco (05) días hábiles.
45. El 4 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac determinada información con respecto a los gastos de personal contemplados por este en su Propuesta Tarifaria.
46. Mediante Escrito S/N recibido el 6 de octubre de 2021, la línea aérea Latam Airlines Perú S.A. solicitó la prórroga del plazo otorgado a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN para presentar la información solicitada, por el máximo plazo posible conforme a Ley.
47. El 7 de octubre 2021, a través del Oficio N° 00151-2021-GRE-OSITRAN, se otorgó a Latam Airlines Perú S.A. el plazo adicional de diez (10) días hábiles.
48. Mediante Carta S/N recibida el 7 de octubre de 2021, la línea aérea Star Up S.A. remitió información en respuesta al requerimiento formulado a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN.
49. Mediante la Carta N° GG.880.2021.O/5 recibida el 7 de octubre de 2021, Corpac se pronunció en atención a las consultas formuladas a través del Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN.
50. Mediante la Carta N° GG.887.2021.O recibida el 12 de octubre de 2021, Corpac remitió información en atención al requerimiento formulado a través del Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN.
51. Mediante Carta S/N recibida el 12 de octubre de 2021, la línea aérea Viva Airlines Perú S.A.C. solicitó que se le otorgue un plazo de quince (15) días hábiles adicionales al concedido inicialmente para remitir la información solicitada a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN.
52. Mediante Carta S/N recibida el 13 de octubre de 2021, la línea aérea Sky Airline Perú S.A.C. solicitó que se le otorgue una ampliación del plazo de diez (10) días hábiles adicionales al concedido para remitir la información requerida a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN.

⁴ El requerimiento fue notificado a: Latam Airlines Perú S.A, Air Majoro S.A., Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L., Star Up S.A., Aeronasca Perú S.A.C., Aero Palcazu S.A.C. y Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L.

⁵ El requerimiento fue cursado a: Viva Airlines Perú S.A., Sky Airline Perú S.A.C., Aero Paracas S.A. y Aero Transporte S.A.

53. Mediante Escrito N° 2 recibido el 13 de octubre de 2021, la línea aérea Latam Airlines Perú S.A. remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN; solicitando que dicha información sea declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial, al amparo de lo dispuesto por el “Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial presentada ante Ositrán” (en adelante, Reglamento de Confidencialidad), aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD/OSITRAN. Cabe señalar que dicha información fue declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00054-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre de 2021, la cual fue notificada a Latam Airlines Peru S.A. y a Corpac a través de los Oficios N° 00139-2021-SCD-OSITRAN y N° 00140-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente.
54. El 14 de octubre de 2021, mediante los Oficios N° 00160 y 00161-2021-GRE-OSITRAN, se concedió a las líneas aéreas Sky Airline Perú S.A.C. y Viva Airlines Perú S.A.C., respectivamente, un plazo adicional de diez (10) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo original.
55. El 19 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a la DGAC se sirva atender el requerimiento cursado a través del Oficio N° 00144-2021-GRE-OSITRAN, con relación a la titularidad legal para explotar el aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca.
56. El 26 de octubre de 2021, mediante Carta S/N, la línea aérea Sky Airline Perú S.A.C. remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN; solicitando que esta sea declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Confidencialidad. Cabe señalar que dicha información fue declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00063-2021-CD-OSITRAN de fecha 20 de diciembre de 2021, la cual fue notificada a Sky Airline Peru S.A.C. y a Corpac, a través de los Oficios N° 00167-2021-SCD-OSITRAN y N° 00168-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente.
57. El 27 de octubre de 2021, mediante Carta S/N, la línea aérea Viva Airlines Perú S.A. remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN; solicitando que esta se declare confidencial bajo el supuesto de secreto comercial, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Confidencialidad. Cabe señalar que dicha información fue declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00059-2021-CD-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2021, la cual fue notificada a Viva Airlines Perú S.A.C. y a Corpac, a través de los Oficios N° 00162-2021-SCD-OSITRAN y N° 00163-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente.
58. El 28 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 0628-2021-MTC/12.08, la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico del MTC dio respuesta al Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN, relativo a la titularidad de CORPAC para explotar el aeródromo “Maria Reiche Neuman” de Nazca.
59. Con fecha 08 de noviembre de 2021, mediante el Oficio Circular N° 00004-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a los explotadores aéreos Aeronasca Perú S.A.C., Air Majoro S.A., Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. y Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L. que remitan información referida a: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de Corpac; incluyendo el sustento de dicha información. Para tal efecto, se les otorgó un plazo máximo de cinco (05) días hábiles; no obstante, a la fecha, dichos explotadores aéreos no han atendido el referido requerimiento.

60. El 09 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN, se requirió información a Corpac con respecto a los datos históricos empleados para la proyección de la demanda.
61. El 10 de noviembre de 2021, mediante el Memorando N° 00205-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia General del Ositrán conceder treinta (30) días hábiles adicionales para remitir la propuesta tarifaria del Regulador, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 19 del RETA.
62. El 11 de noviembre de 2021, mediante el Memorando N° 00421-2021-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán otorgó la extensión del plazo solicitada a través del Memorando N° 00205-2021-GRE-OSITRAN.
63. El 15 de noviembre de 2021, mediante la Carta N° GG.982.2021.O, Corpac dio respuesta al Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN.
64. El 19 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00175-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que informe si, durante el periodo 2021-2024, tiene previsto realizar transferencias financieras a Corpac adicionales a las enmarcadas en el Decreto de Urgencia N° 006-2018, con la finalidad de coadyuvar a mantener la continuidad de la prestación de los servicios aeroportuarios; especialmente, en los aeródromos con escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves. Cabe señalar que, a la fecha, la DGAC no ha brindado respuesta a dicho requerimiento.
65. El 25 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac la documentación que sustenta la proyección de inversiones considerada en su Propuesta Tarifaria.
66. El 29 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00185-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE información con respecto a la aprobación de las inversiones programadas por Corpac para el periodo 2021-2024 y a la transferencia de recursos que coadyuven a la sostenibilidad de los aeródromos bajo la administración de Corpac que registran escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves. Cabe señalar que, a la fecha, FONAFE no ha brindado respuesta a dicho requerimiento.
67. Con fecha 30 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac información referida a sus gastos de personal; la transferencia de recursos que coadyuven a la sostenibilidad de los aeródromos bajo su administración, que registran escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves; y, la documentación que aprueba los costos de mantenimiento incrementales proyectados para los años 2021 y 2022 por grupo de aeropuertos (Cusco, Nazca y Grupo V), otorgándole un plazo de cinco (05) días hábiles contados desde la notificación del mencionado oficio.
68. Mediante la Carta N° GG.1013.2021.O recibida el 1 de diciembre de 2021, Corpac solicitó la ampliación del plazo otorgado para remitir la información requerida por el Regulador a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN.
69. El 2 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 00188-2021-GRE-OSITRAN, se concedió a Corpac un plazo de tres (03) días hábiles adicionales al otorgado a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN.
70. El 7 de diciembre de 2021, mediante la Carta N° GG.1030.2021.O, Corpac remitió parcialmente la información sobre inversiones solicitada a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN.
71. El 15 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 0195-2021-GRE-OSITRAN, se consultó al MTC por el aforo de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete de Cusco.

72. El 21 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 00209-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a Corpac presentar la información sobre gastos de personal y de mantenimiento solicitada a través del Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, así como la información sobre inversiones faltante solicitada a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN. Este requerimiento fue atendido por Corpac mediante correos electrónicos de fechas 16, 17 y 23 de diciembre.
73. El 22 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 0515-2021-MTC/12.04, la DGAC dio respuesta a la consulta formulada a través del Oficio N° 0195-2021-GRE-OSITRAN con respecto al aforo de pasajeros en el Aeropuerto de Lima y el Aeropuerto de Cusco.
74. El 23 de diciembre de 2021, mediante la Carta GG.1065.2021.O, Corpac atendió el requerimiento del Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, reiterado mediante Oficio N° 00209-2021-GRE-OSITRAN.

II. Marco legal y normativo aplicable

II.1. De la función reguladora del Ositrán

75. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito.
76. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, la Ley de creación del Ositrán), la misión del Ositrán es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
77. En línea con ello, el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley de creación del Ositrán establece que este Organismo ejerce atribución regulatoria, normativa, fiscalizadora y de resolución de controversias. Asimismo, el artículo 7 de la misma ley establece que el Ositrán ejerce la función reguladora conforme a los siguientes límites:

“Artículo 7°.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

- i) En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.*
- ii) En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.*
- iii) Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.*

(...)”

[El énfasis es nuestro.]

78. De acuerdo con el citado artículo, corresponde al Ositrán, como parte de su función reguladora, determinar las tarifas, mediante procesos de fijación o revisión tarifaria, para los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia.
79. Acorde con ello, el Artículo 16 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual. Además, el artículo 17 de dicha norma establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo; precisando que dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
80. Asimismo, cabe señalar que el numeral 3.2 del artículo 3 de la Ley de creación del Ositrán define a las Entidades Prestadoras como aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas, que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público. Del mismo modo, el inciso k) del artículo 1 del REGO

define a la Entidad Prestadora como la empresa o grupo de empresas que tiene la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, nacional o regional, cuando corresponda, sean empresas públicas o privadas y que, frente al Estado y los usuarios, tienen la responsabilidad por la prestación de los servicios.

81. En ese orden, cabe indicar que, el RETA define a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP) como aquel sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación. Asimismo, señala que la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, red vial nacional y regional de carreteras, ferroviaria -incluyendo las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao-, y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
82. La definición de ITUP contenida en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO⁶, según el cual la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
83. Asimismo, en línea con la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley N° 26917⁷, tanto el REGO como el RETA señalan expresamente que se encuentran excluidas del concepto de infraestructura para efectos de tales normas: (i) la infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales, en tanto dicha utilización corresponda a la ejecución de actividades de defensa nacional y orden interno y no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica; (ii) la infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754; y (iii) la infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica.
84. En cuanto a la necesidad de regulación tarifaria, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia; en estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Regulador.
85. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los

⁶ En este punto, es importante resaltar que tanto el RETA como el REGO desarrollan sus disposiciones de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, cuyo literal b) del artículo 3 señala que debe entenderse por infraestructura nacional a aquella infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. En concordancia con ello, el propio artículo 4 de la Ley N° 26917 dispone que el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

⁷ *"Primera.- Infraestructura No Comprendida en el Ámbito de OSITRAN*
No se encuentran comprendidas dentro de los alcances del segundo capítulo de la presente Ley las áreas portuarias y aeroportuarias que competen a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, en materia de defensa nacional y orden interno. Asimismo, no está comprendida la infraestructura vial urbana. De igual forma, no lo está toda actividad en materia de infraestructura de transporte de uso público que sea de competencia municipal de acuerdo con lo dispuesto por su Ley Orgánica, en tanto su explotación se sujete a las reglas de la libre y leal competencia.
(...)"

procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria; señalando que:

- (i) Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos.
 - (ii) El Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del Ositrán. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el Ositrán podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las tarifas.
 - (iii) Es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en dicho Reglamento.
 - (iv) En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
 - (v) Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.
86. En esa línea, el artículo 11⁸ del RETA establece que la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta al régimen tarifario supervisado o al régimen tarifario regulado, siendo este último aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.
87. Por tanto, de acuerdo con el marco legal vigente, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la revisión tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de las ITUP, siempre que su prestación no se realice en condiciones de competencia. Para tales efectos, la revisión podrá ser de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA. Asimismo, de acuerdo con el artículo 44 del RETA, la Entidad Prestadora tiene la libertad de establecer las tarifas aplicables a los servicios que presten, siempre que no excedan las tarifas establecidas por el Ositrán.

II.2. Del procedimiento de revisión tarifaria

88. En el presente caso, mediante el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se realizó el análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados donde se ofertan y demandan los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, uso de mangas y uso de terminal aéreo, determinándose que Corpac no enfrenta competencia en la prestación de dichos servicios. En consecuencia, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de dichos servicios.
89. Conforme a lo establecido en el artículo 19 del RETA, la Gerencia de Regulación y

⁸ **“Artículo 11.- Regímenes tarifarios**

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

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

Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles -prorrogables por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles- para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando la información indicada en el artículo 20 del RETA⁹. En el presente caso, considerando que, mediante el Memorando N° 00421-2021-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó una ampliación del plazo de treinta (30) días hábiles para presentarle la propuesta tarifaria del Regulador; el referido plazo vence el 30 de diciembre de 2021; por lo que se remite el presente Informe dentro de dicho plazo.

90. Una vez recibido el presente Informe, en un plazo de cinco (05) días hábiles, la Gerencia General deberá evaluarlo y, en caso de otorgar su conformidad, lo someterá a consideración del Consejo Directivo para que en un plazo de quince (15) días hábiles, este disponga la publicación de la propuesta tarifaria, según los canales de difusión indicados en el artículo 20 del RETA, con el fin de recibir los comentarios y sugerencias de los interesados, para lo cual se les otorgará un plazo no menor de quince (15) ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria.
91. Asimismo, en virtud de los artículos 22 a 25 del RETA, con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria, se llevará a cabo la Audiencia Pública, la misma que se realizará dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios. Del mismo modo, en virtud de lo establecido en el artículo 42.2 del RETA, se convocará al Consejo de Usuarios que corresponda a fin de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos exponga la propuesta tarifaria, y reciba comentarios, observaciones, aportes y sugerencias.
92. Finalmente, conforme a lo establecido en el artículo 28 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos presentará a la Gerencia General el Informe que sustenta las tarifas, así como la exposición de motivos, la matriz de comentarios efectuados por los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente. Luego de la evaluación del referido informe, este es sometido a consideración del Consejo Directivo, el cual cuenta con un plazo de quince (15) días hábiles para dar su conformidad y emitir la correspondiente Resolución que aprueba las tarifas.

II.3. De los principios y metodologías aplicables para la revisión tarifaria

93. De acuerdo con el artículo V del RETA, el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:

“1. Libre Acceso: Se debe otorgar al usuario libre acceso a la prestación de servicios y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.

2. Promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura: La actuación del Ositrán en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la ITUP. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los

⁹ ***“Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán***
(...)”

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

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

(...)”

servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.

3. Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.

4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

- *Eficiencia productiva:* En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.
- *Eficiencia asignativa:* Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras.

5. Equidad: Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la ITUP sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.

6. No discriminación: No se puede otorgar injustificadamente un trato diferenciado a los usuarios frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.

7. Principio de Costo-Beneficio: La intervención regulatoria del Ositrán, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros.

8. Consistencia: En la fijación o revisión tarifaria, el Ositrán deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras, así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario.

9. Transparencia: En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el Ositrán garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el Ositrán buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.

Asimismo, los usuarios deben tener pleno acceso a toda la información relevante sobre los servicios brindados por las Entidades Prestadoras y sus condiciones, que resulte imprescindible para el adecuado uso de los mismos, y para la presentación de sus reclamos o interposición de las denuncias que consideren pertinentes."

94. Por su parte, el artículo 16 del mencionado cuerpo normativo dispone que corresponde al Ositrán determinar la metodología con la cual se realizará la propuesta de fijación o revisión tarifaria; acotando que, en el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el Ositrán podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros. Dichas metodologías se encuentran definidas en los Anexos I y II del RETA.

III. Definición de los servicios objeto de la revisión tarifaria

95. De acuerdo con la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, los servicios materia de la revisión extraordinaria de tarifas son:

- Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros¹⁰
- Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas.

III.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros

96. De acuerdo con el Tarifario de Corpac, estos servicios ofrecen los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque.

97. Asimismo, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac¹¹ (en adelante, MCR), estos servicios comprenden lo siguiente:

- Servicio de salvamento y extinción de incendios
- Seguridad aeroportuaria
- Circuito cerrado de televisión
- Carritos para el transporte de equipajes
- Servicio de transporte de pasajeros
- Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo)
- Iluminación del terminal
- Salas de embarque y de tránsito
- Salas de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto)
- Salas oficiales para autoridades (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.)
- Servicio de climatización
- Servicios de atención médica
- Pasillos y servicios higiénicos

III.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas

98. El servicio de **Aterrizaje y Despegue (A/D)** comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura en la calle de rodaje y plataforma, así como de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, esto es, la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto (control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas).

99. Además, comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por Corpac; y, adicionalmente, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje.

100. En cuanto al servicio de **estacionamiento**, de acuerdo con el MCR, este consiste en la provisión y mantenimiento del área de estacionamiento para las aeronaves o bien hangares donde además pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves. Asimismo, se considera servicio de estacionamiento al periodo por encima de los noventa (90) minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue en el que el

¹⁰ Por el cual se cobra una Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA).

¹¹ Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

avión está estacionado.¹²

101. Por su parte, el servicio de **puentes de embarque**, que únicamente se presta en el aeropuerto de Cusco, provee de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

¹² De acuerdo con el MCR, también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad de las operaciones en el espacio físico destinado al estacionamiento de las aeronaves.

IV. Cuestión Previa: Revisión tarifaria de la TUUA correspondiente al Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca

102. Como se explicó en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en el marco de la evaluación de procedencia de la solicitud presentada por CORPAC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos cursó diversos requerimientos a la DGAC, a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y al mismo solicitante, con el fin de recabar información sobre la titularidad legal para la explotación del Aeródromo de Nazca. Ello, considerando que, de acuerdo con la información que se tenía disponible a la fecha de la evaluación de procedencia de la solicitud, mediante Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 de fecha 30 de abril de 2010, la DGAC dispuso que la explotación, operación, equipamiento y conservación del mencionado aeródromo estará a cargo de CORPAC, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99, hasta que concluya su proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.
103. Es así que, en relación a los requerimientos de información a la DGAC¹³, esta remitió el Memorando N° 779- 2021-MTC/12.00.03 de su Área Legal, en el cual manifestaron que la consulta de este Organismo Regulador no versaba sobre la titularidad para la explotación del aeródromo en cuestión, sino sobre la titularidad del bien, siendo que no posee competencia para pronunciarse sobre esto último, dado que el asunto se encuentra en discusión en la vía judicial. Frente a esta comunicación, el Regulador reiteró la consulta relacionada a la titularidad legal para la explotación del Aeródromo de Nazca (no sobre la titularidad del bien) y, en consecuencia, sobre la responsabilidad para la prestación de los servicios de Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Aeropuerto, frente al Estado y a los Usuarios. Cabe señalar que, a la fecha de emisión del citado informe de inicio, la DGAC no atendió este requerimiento.
104. De otro lado, en atención a los pedidos de información del Ositrán, CORPAC manifestó, mediante Carta N° GCAP.GGAP.0006.2021.C¹⁴ y Carta N° GCAP.GGAP.0008.2021.C¹⁵

¹³ Información solicitada a través del Oficio N° 00093-2021-GRE-OSITRAN notificado el 14 de junio de 2021, reiterado mediante Oficios N° 00097-2021-GRE-OSITRAN y Oficio N° 00100-2021-GRE-OSITRAN notificados el 22 y 30 de junio de 2021, respectivamente.

¹⁴ Con ocasión de dicha carta, CORPAC señaló:

“Si bien CORPAC cuenta con la Resolución Directoral No. 0141.2010.MTC.12 en razón de la cual asume la operación, equipamiento y conservación del aeródromo, el proceso de transferencia se inició otorgándole a la Municipalidad de Vista Alegre la explotación aeroportuaria, situación que no se ha resuelto a la fecha y por la cual CORPAC S.A. no puede realizar el cobro del TUUA ni de la playa de estacionamiento.”

¹⁵ Por su parte, con ocasión de dicha carta cursada por CORPAC, esta entidad indicó:

“Si bien es cierto que en las tres (03) Actas de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de Nasca, mencionan “Ceder a favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre (MDVA) la explotación comercial de los counters y la playa de estacionamiento del Aeródromo de Nasca, hasta que una vez se defina y/o formalice la modalidad de transferencia del Aeródromo de Nasca, en favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, mediante el Acuerdo de Directorio N° 001-2005/004-FONAFE se determina que el cobro de tarifa, tasas y derechos que cuenten con la debida autorización de los órganos competentes, que se realice a los usuarios del Aeródromo de Nasca (empresas operadoras, concesionarios y pasajeros) sea administrado exclusivamente por CORPAC S.A, en su calidad de empresa del Estado encargada de la Administración y operación de la red aeroportuaria del país.

De acuerdo con el D.S. N° 2049-2008-PCM “Plan Anual de Transferencia de Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales” y de acuerdo con la Resolución de Secretaría de Descentralización N° 061-2009-PCM/SD de fecha 17-11- 2009 en el numeral 7.5 Procedimiento de Transferencia 7.5.1 se debe verificar el cumplimiento de requisitos que no fueron cumplidos por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre:

- Los gobiernos locales deberán contar con contratos o convenios con un Explotador Aeroportuario, calificado, responsable del Aeródromo, de acuerdo con los criterios que establezca el MTC (No cumplió)
- Para el caso de la MDVA el Acta de compromiso de Cumplimiento de las Recomendaciones de la OACI
- Los gobiernos locales de acuerdo con lo establecido en el Art 146° de la Ley N° 27261 Ley de Aeronáutica Civil del Perú, están obligados a constituir un seguro por los daños previstos en el Título XII de la mencionada Ley.

(...)

La Municipalidad Distrital de Vista Alegre, desde el mes de Agosto del 2008, viene cobrando los Derechos de Uso Aeroportuario (DUA) en base a un acuerdo de Consejo N° 003-2017.Municipalidad Provincial de Nasca,

que, si bien cuenta con la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12, en razón de la cual asume la operación, equipamiento y conservación del aeródromo, el proceso de transferencia inició otorgándole a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre la explotación aeroportuaria, situación que no se habría resuelto a la fecha y por la cual CORPAC no realizaba el cobro de la TUUA. Sin perjuicio de ello, CORPAC indicó también que determinados requisitos de transferencia no habrían sido cumplidos por parte de la Municipalidad mencionada, ello, en el marco del Decreto Supremo N° 2049-2008-PCM “Plan Anual de Transferencia de Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales” y la Resolución de Secretaría de Descentralización N° 061-2009-PCM/SD de fecha 17 de noviembre de 2009. Asimismo, indicó que la Municipalidad Distrital de Vista Alegre venía cobrando los Derechos de Uso Aeroportuario (DUA) – desde agosto de 2008 – en base al Acuerdo de Consejo N° 003-2017 de la Municipalidad Provincial de Nazca, donde ratifica la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, por el importe de S/30.00 soles.

105. Adicionalmente, CORPAC señaló que, conforme “a lo acordado por el Directorio de la Corporación en el Acuerdo N° 001- 2111-2008 de fecha 08-05-2008, se puede colegir que el TUUA, no fue parte de la entrega de la explotación temporal a la Municipalidad de Vista Alegre, lo cual queda reflejado en el Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de fecha 08-05- 2008, Acta Complementaria al Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de fecha 06-062008 y el Acta Complementaria al Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo suscrita con fecha 08 de Mayo del 2008, de fecha 03-09-2008”.
106. De otro lado, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, a través del Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM¹⁶ manifestó que la transferencia del Aeródromo de Nazca, a la que hace referencia la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12, se había dado de manera parcial gracias a un convenio suscrito entre CORPAC y su representada, quedando a cargo de esta última, entre otros, la percepción de la TUUA.
107. A partir de las declaraciones antes señaladas, como se indicó en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se observaba la siguiente contradicción: mientras CORPAC afirmó que no cedió el cobro de la TUUA, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre señaló que cobraba la TUUA en virtud a un convenio suscrito entre ambas entidades. Cabe resaltar que, con ocasión de la evaluación de inicio, no fue trasladado al Ositrán documento alguno que acredite el proceso de transferencia ni la existencia del convenio citado por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.
108. En ese contexto, conforme al considerando 64 del Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se consideró que, sobre la base de la información disponible en aquel momento, CORPAC calificaba como Entidad Prestadora del Aeródromo de Nazca, en tanto tendría la titularidad legal para explotar dicho aeródromo; no obstante lo anterior, se dejó establecido que, como resultado de la evaluación que realice el

de fecha 17-02-2017, donde ratifica la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, por el importe de S/ 30.00 (Treinta y 00/100 Soles). De acuerdo a lo acordado por el Directorio de la Corporación en el Acuerdo N° 001-21112008 de fecha 08-05-2008, se puede colegir que el TUUA, no fue parte de la entrega de la explotación temporal a la Municipalidad de Vista Alegre, lo cual queda reflejado en el Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de fecha 08-05- 2008, Acta Complementaria al Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo de fecha 06-062008 y el Acta Complementaria al Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo suscrita con fecha 08 de Mayo del 2008, de fecha 03-09-2008.”

¹⁶ A través de dicha Carta, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre literalmente argumentó:

“(…) la transferencia del Aeródromo “María Reiche Newman” se ha dado de manera parcial toda vez que conforme a un convenio suscrito entre CORPAC S.A. y la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, la Municipalidad tiene a su cargo la responsabilidad de administrar los counters, hangares, taller, estacionamiento, limpieza y otros; percibiendo además la Tasa Única Aeroportuaria (TUA).

Actualmente, la Municipalidad, viene cobrando por derecho de uso del Aeródromo “María Reiche Newman” S/30.00 soles, por concepto de Tasa Única Aeroportuaria (TUA) a los turistas nacionales y extranjeros que sobrevuelan las Líneas de Nazca en mérito a la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA de fecha 26 de diciembre de 2016.”

Regulador en las siguientes etapas del procedimiento, dicha calificación podría variar.

109. Ahora bien, a efectos de determinar si en la presente etapa del procedimiento – la cual consiste en la presentación de la propuesta tarifaria del Regulador, en el marco del artículo 19 del RETA –, la calificación de CORPAC como explotador del Aeródromo de Nazca habría variado o no, es preciso señalar que luego del inicio del presente procedimiento se cursaron diversos requerimientos de información, según se detalla a continuación.
110. Con fecha del 20 de septiembre de 2021, mediante Oficio N° 145-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre que hiciera diversas precisiones en relación al cobro de la TUUA y que, además, remita la documentación en virtud de la cual sostiene que viene cobrando dicho concepto. En específico, se le solicitó lo siguiente:

“i) Que en vista de las distintas expresiones que podrían hacer referencia al mismo término – encontradas en el Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM, el Acuerdo de Concejo N° 003-2017 mediante el cual se ratifica la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA que modifica los derechos de pago por uso del Aeródromo, la Resolución N° 52 del Expediente N° 147-2016-0-1409-SP-CI-01, entre otros – “se sirva indicar si los denominados “Derecho de Pago por Uso del Aeródromo”, “tasa turística municipal”, “Uso de las instalaciones del Aeropuerto” y “Tasa Única Aeroportuaria (TUA)” se tratarían del mismo concepto, y explicar en qué consiste el pago de dicho concepto, precisando las prestaciones que reciben los usuarios a cambio de dicho pago. En caso de tratarse de distintos conceptos, se le solicita explicar en qué consiste cada uno de tales conceptos, precisando las prestaciones que reciben los usuarios a cambio del pago de cada uno de dichos conceptos”.

ii) Que, en su Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM, manifestó tener a su cargo la administración de los counters, hangares taller estacionamiento, limpieza y otros, en virtud de un convenio suscrito con CORPAC. “En tal sentido, se le solicitó remitir dicho convenio y, de ser el caso, explicar a este Organismo Regulador de qué manera el convenio aludido deja constancia de que su representada se encuentra facultada a cobrar el concepto de “TUA”. En cuanto a este punto, cabe señalar que mediante el documento c) de las referencias, CORPAC manifestó que – según consta del Acuerdo de Directorio N° 001-2111-2008, el Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo del 08 de mayo de 2008, el Acta Complementaria del 06 de junio de 2008 y el Acta Complementaria del 03 de septiembre de 2008 – la TUUA (Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario) no formó parte de la “entrega de la explotación temporal a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre”, es decir, la titularidad por el cobro de la TUUA no habría sido transferida a favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre. En tal sentido, se le solicita manifestar su posición al respecto y remitir el sustento respectivo”.

iii) Según lo señalado por CORPAC, mediante el mismo documento c) de las referencias, “la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, desde el mes de [a]gosto de 2008, viene cobrando los Derechos de Uso Aeroportuario (DUA) en base a un acuerdo de Consejo N° 003-2017 [emitido por la] Municipalidad Provincial de Na[z]ca”. Al respecto, sírvase manifestar su posición sobre dicha afirmación y, de corresponder, sírvase remitir la ordenanza, u otro en virtud del cual se haya efectuado el cobro por dicho concepto a partir del 2008. Adicionalmente, sírvase remitir la ordenanza, acuerdo u otro en virtud del cual se mantuvo vigente el cobro del “Derecho de Pago por Uso del Aeródromo” -o la denominación que corresponda- entre el periodo del 2008 hasta la emisión de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, así como los informes u otros documentos que lo sustentaron.

iv) Considerando que – según lo manifestado por CORPAC en el documento c) de las referencias – la Municipalidad Distrital de Vista Alegre viene cobrando el Derecho de Pago de Uso de Aeropuerto con base en el señalado Acuerdo de Concejo N° 003- 2017-MPN que ratificó la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, se le solicita se sirva remitir la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA y los informes que hayan servido de sustento del mismo. Asimismo, sírvase precisar la base legal en virtud de la cual la Municipalidad se encuentra facultada a imponer el cobro del Derecho de Pago por Uso del Aeródromo María Reiche Neuman.

v)Adicionalmente, sírvase remitir el Oficio N° 455-2016-MDVA/ALC y el Informe N° 012-

2017-GAJ-MPN que consta en los Vistos del Acuerdo de Concejo N° 003-2017-MPN.”

111. Sobre dicho requerimiento de información, es pertinente indicar que, a la fecha de emisión del presente informe, no se ha recibido respuesta y/o comunicación alguna por parte de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre. Ello, aun cuando este Regulador ha puesto a su disposición la solicitud de revisión tarifaria de CORPAC y la notificación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN y el informe de sustento.
112. Por otro lado, con fecha del 30 de septiembre de 2021, mediante Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN se le solicitó a CORPAC, entre otros, pronunciarse respecto a lo manifestado por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre mediante Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM, recibido el 23 julio de 2021. Así, este Regulador solicitó a CORPAC lo siguiente:

“Mediante el documento c) de las referencias, CORPAC manifestó que – según consta del Acuerdo de Directorio N° 001-2111-2008, el Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo del 08 de mayo de 2008, el Acta Complementaria del 06 de junio de 2008 y el Acta Complementaria del 03 de septiembre de 2008 – la TUUA (Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario) no formó parte de la “entrega de la explotación temporal a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre”. Por su parte, a través del documento b) de las referencias, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre informó a este Organismo Regulador que “conforme a un convenio suscrito entre CORPAC S.A. y la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, la Municipalidad tiene a su cargo la responsabilidad de administrar los counters, hangares, taller, estacionamiento, limpieza y otros; percibiendo además la Tasa Única Aeroportuaria (TUA)”. Considerando lo antes señalado, se le solicita se sirva señalar si la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se encuentra cobrando la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto en virtud de un convenio suscrito con su representada; y, de ser el caso, remita el convenio respectivo. Caso contrario, sírvase explicar por qué CORPAC no estaría cobrando la TUUA del Aeródromo de Nazca “María Reiche Neuman” desde el 2008 y, en su lugar, lo estaría cobrando la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, como ha indicado su representada a través del documento c) de las referencias; y, de ser el caso, remita el documento de sustento respectivo.”

113. Al respecto, mediante Carta GG.880. 2021.O/5 del 07 de octubre de 2021, CORPAC manifestó que no cobraba la TUUA, ya que el servicio de uso de las instalaciones del Aeródromo de Nazca, lo venía cobrando la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, como se cita a continuación:

“Al respecto debemos manifestar que la Municipalidad Distrital de Vista Alegre no se encuentra cobrando la “Tarifa Única de Uso de Aeropuerto”, lo que viene cobrando a cada pasajero embarcado, es el “Recibo por uso de las instalaciones del Aeropuerto María Reiche del Distrito de Vista Alegre”, por un monto de S/ 30.00, en el cual se hace referencia a la Ordenanza N° 018-2016-MDVA; por lo tanto, CORPAC S.A., no cobra la mencionada “Tarifa Única de Uso de Aeropuerto”, ya que el servicio de uso de instalaciones, lo viene prestando la mencionada Municipalidad.”

[Énfasis agregado].

114. De otro lado, recuérdese que, con anterioridad a la publicación de la resolución de inicio del procedimiento, mediante Oficio N° 097-2021-GRE-OSITRAN, se le solicitó a la DGAC confirmar si a la fecha CORPAC ostentaba la titularidad legal para realizar actividades de explotación en el Aeródromo de Nazca. Asimismo, en el marco del pronunciamiento remitido por CORPAC, según el cual existiría un proceso de transferencia que inició otorgándole a la Municipalidad de Vista Alegre la explotación aeroportuaria, situación que no se había resuelto y por la cual la referida Entidad Prestadora no podía realizar el cobro del TUUA ni de la playa de estacionamiento, se le solicitó a la DGAC que se pronuncie al respecto.
115. No obstante lo anterior, la respuesta de la DGAC llegó con posterioridad a la publicación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN. Así mediante Oficio N° 271-2021-MTC/12, la DGAC remitió el Informe N° 0459-2021-MTC/12.08, mediante el cual señaló:

“Al respecto, le comunico que la Dirección de Seguridad Aeronáutica respondió en el marco de sus competencias al punto ii) de consulta mediante Memorando N° 0575-2011-MTC/12.04, indicando que mediante Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12, la DGAC autorizó el funcionamiento de dicho aeródromo, siendo el administrador del mismo Corpac.

(...)

Es oportuno señalar que la entidad solicitante amplía en su Oficio N° 00100-2021-GRE-OSITRAN sus consultas, pidiendo, entre otros, información sobre las facultades de Corpac para cobrar tarifas a los usuarios, información que no corresponde proporcionar a la DGAC, sino a Corpac”.

116. Como se puede observar, en esta oportunidad nuevamente la DGAC no atendió debidamente el requerimiento cursado sobre el Regulador. En ese contexto, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, mediante Oficio N° 00144-2021-GRE-OSITRAN, reiteró el requerimiento de información a la DGAC, con el fin de que, en el marco de las competencias y funciones atribuidas a dicha entidad por el artículo 9¹⁷ de la Ley 27261 y los artículos 107¹⁸ y 108¹⁹ del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, informe al Ositrán lo siguiente:

“(i) Si a la fecha, CORPAC tiene la titularidad legal para explotar el aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca. De ser así, confirmar si dicha titularidad se sustenta en la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12; y, en caso fuera otra disposición, remitir la que corresponda.

“(ii) En caso el proceso de transferencia del aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre no haya concluido, informar sobre el estado en que se encuentra dicho proceso de transferencia y remitir la documentación que corresponda sobre el estado actual de dicho proceso de transferencia.

“(iii) En caso CORPAC no ostentara a la fecha la titularidad legal para explotar el

¹⁷ “Artículo 9.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para: (...)

c) Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas; d) Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado, de conformidad con el Artículo 5, numeral 5.2 de la presente Ley. (...)

f) Otorgar, modificar, suspender o revocar los Certificados de Explotador, las Conformidades de Operación, así como aceptar las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes;

g) Otorgar, modificar, suspender y revocar los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo;

h) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones de Estaciones Reparadoras, Talleres de Mantenimiento, Escuelas de Aviación, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento y toda otra autorización en materia de aeronáutica civil;

i) Construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos;

j) Establecer, administrar y operar los servicios de navegación aérea en los aeródromos públicos, así como en los espacios aéreos designados para tal propósito, pudiendo delegar estas actividades a otro organismo especializado del Estado.

k) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento; (...).”

¹⁸ “Artículo 107.- Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano de línea con autoridad técnico normativo a nivel nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, responsable de normar, vigilar, fiscalizar, sancionar, así como desarrollar estrategias para lograr que las actividades de aeronáutica civil y la navegación aérea civil logren un nivel de seguridad operacional aceptable. Depende del Despacho Viceministerial de Transportes.”

¹⁹ “Artículo 108.- Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Son funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil las siguientes:

a) Proponer la política nacional en materia de aeronáutica civil y participar en el diseño y formulación de la política nacional en materia de infraestructura y servicios de transportes de alcance multimodal, y de infraestructura logística; así como ejecutarla en los asuntos de su competencia;

b) Participar en la formulación, seguimiento y evaluación de planes de infraestructura aeroportuaria de alcance nacional; y cuando corresponda, planes de servicios de aeronáutica civil;

c) Proponer y aprobar, cuando corresponda, normas, regulaciones y lineamientos técnicos de alcance nacional en infraestructura aeroportuaria, actividades y servicios de aeronáutica civil, aeronavegación, seguridad operacional y seguridad de la aviación de la aeronáutica civil;

(...)

h) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones administrativas y técnicas para la explotación de la actividad aeronáutica civil, incluyendo las del personal aeronáutico;

(...).”

aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca, remitir la disposición en virtud de la cual quedó sin efecto la condición de explotador de dicho aeródromo.

(iv) De manera adicional, en cuanto a lo que es materia del proceso judicial aludido por CORPAC a través de su Carta N° GCAP.GGAP.0006.2021.C, en el Memorando N° 0779-2021-MTC/12.00.03 remitido a través del documento b) de las referencias, la DGAC señala que a partir de dicha comunicación de CORPAC ha tomado conocimiento del proceso judicial en el cual se discute la ineficacia del acto jurídico de donación del terreno sobre el cual viene funcionando el aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca.

Al respecto, cabe señalar que, a partir de la información pública que se encuentra disponible en el portal web del Poder Judicial, se ha podido observar que en el marco del proceso judicial sobre ineficacia de acto jurídico de donación tramitado bajo el Expediente 00092-2003-0-1413-JM-CI-01 se le solicitó al MTC informar sobre el proceso de transferencia del Aeródromo “María Reiche Neuman” a favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, y si en el marco del Decreto Supremo N° 049-2008-PCM había operado la transferencia del aeródromo citado a favor de la Municipalidad. Asimismo, según se ha podido apreciar de la información disponible en el mencionado portal web, dicho requerimiento fue atendido por la DGAC a través del Oficio N° 562-2015-MTC/12.04, adjunto al cual habría remitido el Informe N° 315-2015-MTC/12.04.

Sobre el particular, se le solicita remitir el Oficio N° 562-2015-MTC/12.04, así como el Informe N° 315-2015-MTC/12.04”.

117. En vista de que no se recibió la atención al requerimiento señalado en el párrafo precedente en el plazo establecido para tal efecto, con fecha del 19 de octubre de 2021, mediante Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró la solicitud de información a la DGAC.
118. En respuesta a ello, con fecha del 28 de octubre de 2021, mediante Oficio N° 628-2021-MTC/12.08, la DGAC remitió el Memorando N° 1367-2021-MTC/12.00.03, ratificando lo informado mediante el Oficio N° 0216-2021-MTC/12 de fecha 27 de julio de 2021 (remitido con anterioridad a la publicación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN). En específico, la DGAC señaló:

“1. Mediante documento de la referencia c) se manifestó que la titularidad legal sobre el aeródromo María Reiche Neuman de Nazca está siendo dilucidada en el Poder Judicial, no correspondiendo a la asesoría legal ni a la Dirección General de Aeronáutica Civil pronunciarse respecto al citado tema.

2. Cabe mencionar que CORPAC S.A. ha iniciado un proceso judicial para el reconocimiento de la donación de terreno realizada por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, encontrándose pendiente de calificación el recurso de casación por parte de la Corte Suprema de la República.

3. En consecuencia, la suscrita ratifica lo manifestado en el documento de la referencia c), lo cual ha sido informado a OSITRAN a través del Oficio No. 0216-2021-MTC/12 según obra en los antecedentes remitidos.”

119. En cuanto a lo que es materia del proceso judicial aludido tanto por la DGAC como por CORPAC, debe indicarse que, a través de la página web Consulta de Expedientes del Poder Judicial, este Organismo Regulador tomó conocimiento de diversos actuados en el proceso judicial por ineficacia de acto jurídico de donación, seguidos por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y CORPAC. En dicho proceso, la petición de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre es que se declare la ineficacia del contrato de donación suscrito con CORPAC, en virtud del cual, en su oportunidad, se entregó en donación el terreno sobre el cual se ha establecido el Aeródromo de Nazca. Así, la Municipalidad Distrital de Nazca es de la posición de que el alcalde que en su oportunidad suscribió el contrato en cuestión, lo hizo extralimitándose en la representación otorgada por el Consejo de la Municipalidad; mientras que CORPAC argumenta la plena eficacia del acto jurídico.
120. A fin de contextualizar lo antes mencionado, si bien el conflicto presenta diversas aristas, en relación a los Derechos de Uso Aeroportuario, deben mencionarse algunos hechos

recogidos en la resolución de primera (Resolución N° 46 del 09 de junio de 2016 correspondiente al Expediente N° 00092-2003-0-1413-JM-CI-01) y segunda (Resolución N° 58 del 16 de agosto de 2020 correspondiente al Expediente N° 147-2016-0-1409-SP-CI-01) instancia judicial que son relevantes para el presente procedimiento.

121. Por ejemplo, es importante señalar que, de la revisión de las mencionadas resoluciones se observa que la posición de la Municipalidad Distrital de Nazca se sostuvo en que, a través de la Sesión Extraordinaria del 17 de mayo de 2001, el Consejo de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre aprobó otorgar en donación el terreno sobre el cual se asienta el Aeródromo de Nazca bajo ciertas condiciones, siendo una de ellas, que CORPAC se comprometiera a respetar en todo momento la exclusividad de la cobranza de la tasa turística municipal, para lo cual debía reservar 100 mt² al ingreso del referido aeródromo. Sobre ello, es relevante precisar que, a juicio de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, esto no se habría cumplido pues, de la revisión de la Cláusula Sexta de la Escritura Pública, se aprecia que el área reservada terminó siendo 200 mt² en una ubicación no contigua al terminal de pasajeros, habiéndose cambiado así una ubicación preferencial externa por una interna. Asimismo, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre manifiesta que debido a ese cambio de ubicación, perdió no solo el acceso directo de la entrada del público al Aeródromo, sino la posibilidad de cobrar la tasa turística.
122. Por su parte, la posición de CORPAC en dicha sede judicial se basó en resaltar que, si bien las condiciones de ubicación del área reservada son distintas, fue imperativo realizar dicho cambio atendiendo a razones de carácter técnico establecido en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que contiene normas técnicas y métodos recomendados internacionalmente y que resultan de observancia obligatoria para todos los aeropuertos. De esa manera, CORPAC sostuvo que, pese al cambio inevitable de ubicación del área reservada, la exclusividad del cobro de la tasa turística aludida por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se respetó, pues en la Cláusula Novena de la Escritura Pública se consignó que se respetaría en todo momento la exclusividad de la cobranza de los tributos creados o por crearse a favor de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre en el Aeródromo de Nazca²⁰.
123. Considerando las posiciones de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y CORPAC, con énfasis en la evaluación de la extralimitación de la representación del entonces Alcalde de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre que suscribió la Escritura Pública, dicha Municipalidad obtuvo pronunciamientos favorables en las dos instancias judiciales.
124. Frente a ello, al considerar afectados sus derechos, con fecha del 12 de octubre de 2020, CORPAC presentó recurso de casación²¹, a partir de cuya revisión se observa que dicha Entidad reitera que la Escritura Pública suscrita garantiza la exclusividad del cobro de la tasa turística por parte de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre²², siendo que,

²⁰ En cuanto a este punto, de la revisión de la Resolución N° 58 emitida por la Sala Mixta y Penal de Apelaciones de Nazca, se observa que uno de los argumentos de la apelación que interpuso CORPAC fue el siguiente:

*"4.5. No se encuentra debidamente fundamentado el extremo de la tasa turística, que si bien no se ha colocado la denominación sino la de tributos creados o por crearse y los que disponga el donante, **debe entenderse que esta cláusula será respetada por su parte y que su cobro corresponde a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, lo que beneficia a la Municipalidad ya que de acuerdo con el TUO del Código Tributario el término tributos comprende: impuestos, contribuciones y tasas pudiendo dividirse esta en arbitrios, derechos y licencias, por lo que no cabe duda que su recaudación está asegurada, no existiendo perjuicio en agravio de la donante el tenor de la cláusula novena de la escritura de donación.**"*

[Énfasis agregado].

²¹ Este documento fue solicitado mediante el Oficio N° 146-2021-GRE-OSITRAN del 30 de septiembre de 2021 y fue remitido por CORPAC mediante la Carta N° GG.880. 2021.O/5 del 07 de octubre de 2021.

²² Extracto del Recurso de Casación interpuesto por CORPAC:

*"De lo señalado, ha quedado acreditado que al consignarse en la Escritura Pública de donación el término TRIBUTOS, de acuerdo a lo que indica el TUO del Código Tributario, esto desde ya amplía el ámbito de conceptos de recaudación que puede la Municipalidad efectuar[,] por lo que dicha entidad más [sic] bien se ve beneficiada con dicho [sic] terminología, **estando asegurada la recaudación, independientemente del lugar en donde se***

inclusive, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre viene efectuando el cobro de la mencionada tasa²³.

125. En conclusión, a partir de la información antes citada, en primer lugar, se colige que CORPAC tiene la titularidad legal para explotar el aeródromo de Nazca, en virtud de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 emitida por la DGAC, según el cual *“la explotación, operación, equipamiento y conservación del Aeródromo María Reiche Nauman de la ciudad de Nasca, estará a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99 hasta que concluya el proceso de transferencia del citado Aeródromo a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre”*.
126. Al respecto, como se ha evidenciado, en virtud del principio de Verdad Material²⁴ contenido en el artículo 1.11 del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, se cursaron diversos requerimientos a la DGAC a fin de que informe si la titularidad otorgada en virtud de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 habría quedado sin efecto; debiendo resaltarse que en ninguna oportunidad la DGAC ha señalado que ello haya ocurrido. Por el contrario, debe reiterarse que CORPAC ha señalado que, a la fecha, tiene la titularidad para explotar el aeródromo de Nazca en virtud de la mencionada Resolución Directoral. Además, debe recordarse que la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, previo al acto de inicio del presente procedimiento, manifestó que el proceso de transferencia del referido aeródromo a que se refiere dicha resolución aún no ha concluido.
127. En segundo lugar, sobre la base de las declaraciones efectuadas por CORPAC a través de la Carta N° GG.880. 2021.O/5, se advierte que dicha entidad no brinda servicios de uso del Aeródromo de Nazca. Por el contrario, ha declarado que dichos servicios son brindados por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, por los cuales cobra el concepto de Tasa Turística o Derecho de Uso Aeroportuario en virtud de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017, lo cual también ha sido manifestado por CORPAC en el proceso judicial anteriormente reseñado. Adicionalmente, cabe señalar que, en el marco del citado proceso judicial, en atención a los límites de la representación del entonces Alcalde de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y la Escritura Pública suscrita por él y por CORPAC, uno de los puntos controvertidos y en discusión es si se respetó o no la exclusividad del cobro de la tasa turística; siendo este un tema cuya resolución corresponde a la sede judicial y, por ende, excede el objeto del procedimiento de revisión tarifaria en curso.
128. Por las consideraciones antes expuestas, para efectos del presente procedimiento, se revisarán las tarifas aplicables en el aeródromo de Nazca (Estacionamiento, Aterrizaje y Despegue); no obstante, corresponde excluir del presente procedimiento la TUUA aplicable a dicho aeródromo, y en línea con ello, ya no será aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

ubique la Municipalidad dentro del Aeródromo, el Derecho de cobro lo tiene y lo ejerce actualmente, situación que reiteramos no ha sido analizada”.

[Énfasis agregado].

²³ Otro extracto del Recurso de Casación interpuesto por CORPAC:

“El A QUEM no ha tenido en consideración que LA MUNICIPALIDAD HASTA LA FECHA VIENE EFECTUANDO EL COBRO DEL DERECHO AL USO DEL AERÓDROMO”.

[Énfasis original].

²⁴ **1.11. Principio de verdad material.-** En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

V. Estructura tarifaria vigente de los servicios materia de revisión

129. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador aprobó los niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar Corpac por los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos bajo su administración, los cuales fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en dichos aeropuertos; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que las tarifas propuestas para el Grupo V son las mismas que se proponen para el Grupo IV.
130. Los objetivos de dicha revisión tarifaria fueron los siguientes:
- a) Establecer los nuevos niveles de Tarifas Máximas;
 - b) Separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos;
 - c) Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio;
 - d) Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de las tarifas entre vuelos nacionales e internacionales; y,
 - e) 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.
131. Asimismo, para la revisión de las tarifas, se tomaron en consideración los principios tarifarios de sostenibilidad, eficiencia y equidad previstos en el artículo 18 del anterior Reglamento General de Tarifas del Ositrán²⁵.
132. De esta manera, la revisión tarifaria involucró el análisis de la demanda por servicios aeroportuarios, los costos e ingresos, y la sostenibilidad. En cuanto a la estimación de los costos económicos, se consideraron aquellos recursos necesarios para la producción de los servicios aeroportuarios, es decir, los costos operativos; para ello se aplicó el mecanismo de costeo por actividades, el cual permite a la empresa asignar sus costos basados en la causalidad del gasto y determinar con mayor transparencia el subsidio que requieren los servicios aeronáuticos que cumplen un rol subsidiario.
133. Al respecto, en concordancia con el principio de equidad, y con la finalidad de asegurar un subsidio transparente, cuantificable e identificable, se aplicó el siguiente procedimiento para el tratamiento de los subsidios cruzados entre unidades de negocio:
- i) Se dividieron los aeropuertos en grupos en función de la demanda para que aquellos que presentan mayor tráfico cubran sus costos en la medida de lo posible;
 - ii) Se consideraron dos categorías de tarifas que corresponden a vuelos nacionales e internacionales; y,

²⁵ Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, cuyo artículo 18 establecía lo siguiente:

"3. Sostenibilidad de la oferta: Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.

4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.

La eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras.

5. Equidad: Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios."

- iii) Se consideró dentro de los ingresos, un porcentaje de la retribución al Estado generada por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), a fin de cubrir las operaciones de la red aeroportuaria administrada por Corpac²⁶.
134. De este modo, la estructura de tarifas se realizó sobre la base de seis Unidades de Negocio. La primera unidad estuvo conformada por los servicios de aeronavegación, que constituyen una operación independiente de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades fueron conformadas por grupos de aeropuertos administrados por Corpac donde se prestan servicios aeroportuarios, las cuales fueron establecidas considerando la base de tráfico de pasajeros y el potencial de desarrollo turístico o carguero. Cabe subrayar que la sexta unidad de negocio o Grupo V estuvo integrada por 36 aeródromos que registraban escaso o nulo movimiento, el cual no les permitía cubrir sus costos de operación pero que cumplían una función social; tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1: Clasificación de aeropuertos para la determinación de la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada en el año 2004

Unidad de Negocio (UN)	Clasificación	Aeropuerto	Pasajeros Anuales
2	Grupo I	Cusco	Alrededor de 700 000
3	Grupo II	Arequipa e Iquitos	Alrededor de 300 000
4	Grupo III	Chiclayo, Juliaca, Nazca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo	Más de 100 000
5	Grupo IV	Anta, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes	Juntos concentraban alrededor del 4% del tráfico de la red aeroportuaria administrada por Corpac.
6	Grupo V	36 aeródromos	Escaso o nulo movimiento.

Fuente: Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

135. En ese sentido, para la formulación de la propuesta tarifaria, en concordancia con el principio de sostenibilidad, se elaboró un flujo de caja para cada Unidad de Negocio, en los cuales se incluyeron los ingresos, costos y el plan de inversiones; y se calcularon diferentes niveles de costo de capital para descontar los flujos de caja correspondientes, incorporando con ello un nivel de riesgo de acuerdo con las Unidades de Negocio definidas²⁷.
136. Empleando dicha metodología, se comprobó la sostenibilidad en el caso del Grupo I (Cusco), al obtener un Valor Actual Neto (VAN) positivo, cercano a cero (sin considerar los ingresos comerciales). No obstante, en el caso de los Grupos II, III y IV, la demanda individual de los aeropuertos que los conformaban no era suficiente para generar

²⁶ De acuerdo con el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh, a partir del tercer año de Vigencia de la Concesión, el 80% del monto mínimo de la Retribución se destinaría a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por Corpac, mientras que el 20% restante sería destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCh. Luego, a través de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCh, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se agregó un último párrafo a la cláusula 5.23 de dicho contrato (referida a la ampliación del Aeropuerto), estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el mencionado numeral 10.3 de las Bases.

²⁷ Para ello, se calculó una misma tasa de costo promedio ponderado del capital (WACC, por sus siglas en inglés) para los servicios de aeronavegación y el Grupo I, y a partir de esta se agregaron una, dos y tres desviaciones estándar para los Grupos II, III y IV, respectivamente. De esta manera, se consideró un WACC de 11% para descontar los flujos de caja correspondientes a las Unidades de Negocio del Grupo I y de los servicios aeronavegación, 13% para el Grupo II, 14% para el Grupo III, y 16% para el Grupo IV.

ingresos que permitieran cubrir sus costos operativos; es decir, las tarifas calculadas para cada uno de los referidos grupos no permitían por sí solas obtener un VAN positivo. En ese contexto, considerando que la Concesión del AIJCh estableció la transferencia de ingresos por el 50% de la tarifa de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional a favor de Corpac, y que este es el conocedor del negocio aeroportuario, se determinó que debe tener libertad para asignar y gestionar dichos recursos de la mejor manera posible.

137. Así, a efectos de determinar las tarifas razonables por Unidad de Negocio que cumplan con los principios regulatorios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos comprendida por los Grupos II, III y IV, bajo los siguientes tres (03) escenarios:

- **Escenario 1:** Se consideró la sumatoria de los ingresos por tarifas, costos e inversiones de los aeropuertos que conforman la canasta aeroportuaría, incluyendo además los ingresos provenientes del AIJCh por el 50% de la tarifa de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional.
- **Escenario 2:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 1, y se incluyó además como parte de los ingresos, las transferencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) equivalentes al 21% de la Retribución mínima que Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) paga al Estado. Asimismo, se hizo explícito el subsidio encubierto a las actividades militares y policiales, y se consideró un cronograma de reducción de costos administrativos de 50% en un periodo de cinco (05) años.
- **Escenario 3:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 2, pero modificando el porcentaje de la Retribución mínima, el cual pasaría de 21% a 51%. Asimismo, se incorporaron los costos totales e inversiones de los aeropuertos de escaso o nulo movimiento (Grupo V), no considerados por la consultora *Curry & Brown*²⁸ y proyectadas por Corpac hasta el año 2008.

138. De la evaluación de los escenarios del flujo de caja global para los mencionados Grupos II, III y IV, se detectó que la viabilidad del negocio estaba asegurada en los escenarios 2 y 3, al presentar un VAN positivo. Es decir, la sostenibilidad de dichos grupos dependía de los ingresos provenientes del AIJCh y de las transferencias del MTC.²⁹

139. En ese orden, las tarifas establecidas para los Grupos II, III y IV fueron:

- i) En el caso de la TUUA nacional e internacional igual para los tres grupos.
- ii) En el caso de A/D nacional, iguales para los Grupos II y III, e inferiores para el Grupo IV.
- iii) En el caso de A/D internacional, diferentes en los tres grupos; siendo las tarifas más altas en el Grupo I y las más bajas en el Grupo IV.
- iv) Las tarifas correspondientes al Grupo IV fueron aplicadas también al Grupo V.

140. A continuación, se muestra la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada por el Regulador en el año 2004.³⁰

²⁸ Estudios realizados por la firma consultora *Curry & Brown* en el marco de la preparación del plan maestro para la entrega en concesión de los aeropuertos regionales, por encargo de Proinversión.

²⁹ Cabe indicar que los niveles tarifarios para dichos grupos fueron ajustados de tal manera que la transferencia del Estado a Corpac fuera la mínima, teniendo en cuenta que el Estado debía efectuar pagos para realizar la expropiación de terrenos para la ampliación del AIJCh.

³⁰ En este punto, es oportuno mencionar que, desde el año 2004 hasta la fecha, se han entregado en concesión 17 aeropuertos:

- **El Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia concesionado a Aeropuertos del Perú S.A.:** Iquitos (Grupo II); Chiclayo, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado y Trujillo (Grupo III); y, Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Talara y Tumbes (Grupo IV).

Tabla 2: Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por Corpac, aprobadas en el año 2004 (USD)

Servicio	Unidad de cobro	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV/ Grupo V
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)					
TUUA nacional	Pasajero embarcado	3,60	3,00	2,92	2,92
TUUA internacional	Pasajero embarcado	10,00	10,00	10,00	10,00
2. Aterrizaje y Despegue nacional diurno					
Hasta 10TM	Cargo fijo	8,00	6,00	4,00	2,00
Más de 10TM hasta 35 TM	Por tonelada	1,73	0,96	0,86	0,67
Más de 35TM hasta 70TM	Por tonelada	2,16	1,00	0,90	0,70
Más de 70TM hasta 105TM	Por tonelada	2,25	1,04	0,94	0,73
Más de 106TM	Por tonelada	2,31	1,07	0,96	0,75
3. Aterrizaje y Despegue internacional diurno					
Hasta 10TM	Cargo fijo	16,00	12,00	8,00	4,00
Más de 10TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	2,54	2,12	1,70
Más de 35TM hasta 70TM	Por tonelada	3,60	3,09	2,57	2,00
Más de 70TM hasta 105TM	Por tonelada	3,79	3,25	2,71	2,17
Más de 106TM	Por tonelada	3,88	3,33	2,77	2,22
4. Estacionamiento					
Posterior a los 90 minutos	Por hora o fracción		2,5% de A/D por hora		
5. Aterrizaje y despegue nocturno					
Nocturno – nocturno	Por operación de noche		15% adicional de A/D		
Nocturno – diurno o viceversa	Por operación de noche		7,5% adicional de A/D		
6. Otros servicios					
Uso de mangas	Por hora o fracción	30,00	NA	NA	NA

NA: No aplicable.

Fuente: Informe denominado "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

141. Como puede observarse, la tarifa por el servicio de TUUA se cobra por pasajero embarcado y por el ámbito de vuelo (nacional o internacional). La tarifa por el servicio de Aterrizaje y Despegue diurno se cobra por tonelada según el tamaño de la aeronave (definido por el Peso Máximo de Despegue - PMD), con excepción de las naves con un PMD de hasta 10TM, las cuales pagan un cargo fijo por operación; esta tarifa también discrimina por tipo de vuelo en su ámbito geográfico (nacional o internacional). Por su parte, la tarifa por los servicios de estacionamiento y Aterrizaje y Despegue nocturno, fueron establecidas como un porcentaje de la tarifa de A/D diurno; mientras que el servicio de Uso de mangas se cobra por hora o fracción.
142. Cabe indicar que las Tarifas Máximas por los servicios de A/D y Estacionamiento, aprobadas por el Regulador en el año 2004, no son aplicables para las actividades aéreas de carácter permanente y circunstancial que se señalan a continuación:

Actividades de carácter permanente:

- Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR);
- Aeronaves militares y policiales del Estado Peruano, que no realicen actividades de carácter comercial o empresarial;

- **El Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia concesionado a Aeropuertos Andinos del Perú S.A.:** Arequipa (Grupo II); Juliaca, Tacna y Tarapoto (Grupo III); y, Ayacucho (Grupo IV).

- iii) A las aeronaves militares que realicen de manera parcial o total actividades de carácter comercial, se les aplicará la tarifa comercial vigente según corresponda.

Actividades de carácter circunstancial:

- iv) Aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves de Estado nacionales;
- v) Aeronaves civiles que transportan visitas o delegaciones oficiales que vienen al país, y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves peruanas; y,
- vi) Aeronaves que transportan ayuda humanitaria, sin retribución económica.

VI. Propuesta tarifaria de Corpac

143. Tal como fue anotado líneas arriba, mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, Corpac solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios señalados en el acápite precedente, los cuales son prestados en el aeropuerto de Cusco, y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V³¹. Para tal efecto, adjuntó, entre otros, los siguientes documentos³²:
- Informe denominado "Propuesta de revisión y reajuste tarifario de los servicios regulados aeroportuarios" (en adelante, la Propuesta Tarifaria de Corpac).
 - Informe denominado "Estimación del costo promedio ponderado de capital (WACC) para los servicios aeroportuarios" (en adelante, Informe WACC de Corpac).
144. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de Corpac, dicha entidad prestadora opera tres tipos de aeropuertos con características distintas. Al respecto, señala: *"En primer lugar, opera el aeropuerto de Cuzco, el aeropuerto con más operaciones comerciales después del de Lima antes de la pandemia en el Perú. En segundo lugar, opera el aeropuerto de Nazca, un aeropuerto con muchas operaciones (de hecho, era el tercer aeropuerto con más operaciones a nivel nacional antes de la pandemia) pero que obedecen en su gran mayoría a vuelos turísticos y no vuelos de enlace entre dos aeropuertos. En tercer lugar, opera 16 aeropuertos y aeródromos en ciudades pequeñas."*
145. Asimismo, Corpac señala en su Propuesta Tarifaria que, para la formulación de las tarifas de los servicios aeroportuarios prestados en los mencionados aeródromos, resulta razonable emplear la metodología utilizada por el Ositrán para la determinación de las tarifas de los servicios de aeronavegación aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN. Ello, teniendo en cuenta dos consideraciones principalmente:
- Por un lado, si bien los servicios de aeronavegación y los servicios aeroportuarios son diferentes, ambos comparten características importantes como el alto nivel de costos fijos y elevados estándares de calidad para garantizar la seguridad de las operaciones.
 - Por otro lado, tanto los servicios de aeronavegación como los servicios aeroportuarios son prestados por la misma empresa, por lo que sería razonable que la metodología de regulación sea la misma.
146. En ese sentido, la Propuesta Tarifaria de Corpac formula las tarifas de los servicios materia de revisión empleando la metodología de costo de servicio, la cual en esencia establece el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo. De esta manera, Corpac recupera las inversiones, los costos de operación y mantenimiento, los impuestos, y se le reconoce el costo de oportunidad de los activos y su depreciación, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:
- La metodología de costo de servicio se implementa mediante la técnica del flujo de caja descontado, considerando el enfoque de caja única.
 - La moneda empleada para el flujo de caja es dólares norteamericanos, al ser la moneda en la que se cobran actualmente las tarifas por los servicios aeroportuarios.

³¹ Estos son: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

³² Documentos elaborados para Corpac en abril de 2021 por el consultor Abel Rodríguez González, los cuales pueden ser descargados de la siguiente dirección electrónica: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/consultas-publicas/consultas-tarifarias/>

- El horizonte temporal de la propuesta es de cuatro (04) años (2021-2024), teniendo en cuenta la incertidumbre en el mercado de servicios aeroportuarios, así como en las variables macroeconómicas.
 - La proyección de la demanda se realiza con base en la información histórica del año 2020 (es decir, una demanda que incluye el efecto de la pandemia por COVID-19), aplicando el mismo porcentaje de incremento a todos los rangos en la estructura tarifaria vigente.
 - Asimismo, la Propuesta Tarifaria de Corpac considera en la proyección de ingresos las transferencias recibidas de LAP por el cobro de la tarifa de TUUA internacional en el AIJCh³³, así como las transferencias del MTC en virtud del Decreto de Urgencia N° 006-2018.
 - En el flujo de caja se incluyen las pérdidas económicas sufridas en la prestación de los servicios aeroportuarios durante el año 2020 a consecuencia de la pandemia por COVID-19.
 - La tasa de descuento del flujo de caja es equivalente a un costo promedio ponderado del capital en dólares reales de 7,45%.
147. A continuación, se describe con mayor detalle cada una de las variables empleadas por Corpac para la formulación de las tarifas.

V.1. Proyección de demanda realizada por Corpac

148. La proyección de la demanda del periodo 2021-2024 se ha realizado considerando como punto de partida la demanda observada en el año 2020 (es decir, una demanda afectada por la pandemia por el COVID-19). A partir de ello, Corpac ha considerado escenarios que dependen de los siguientes factores:
- i) El incremento de la demanda en el año 2021;
 - ii) El año en que se recupere el nivel de tráfico registrado en el año 2019; y,
 - iii) Un crecimiento de 9% anual una vez se haya recuperado el tráfico de 2019.
149. Con relación al **punto i)**, para seleccionar el incremento de la demanda en el año 2021, Corpac emplea las estimaciones de OACI (2021a) para América Latina y el Caribe, argumentando que no hay estimaciones de la recuperación de la demanda realizadas por una fuente similar para el caso peruano. Asimismo, considerando el avance de la vacunación a nivel mundial, Corpac considera en su Propuesta Tarifaria el escenario optimista de dichas estimaciones. De esta manera, en el caso de la demanda de servicios a las aeronaves en vuelos nacionales e internacionales se consideran incrementos equivalentes a 54,8% y 48,7%, respectivamente; mientras que, en los servicios al pasajero, se consideran incrementos de 54,8% en vuelos nacionales y 47,2% en vuelos internacionales.
150. En cuanto al segundo componente de la proyección de la demanda (**punto ii)**, Corpac considera datos de IATA (2020) y asume que el tráfico registrado en el 2019 se recuperará en el año 2022.
151. Con respecto al tercer supuesto (**punto iii)**, Corpac estima que, una vez recuperado el tráfico del año 2019, la demanda crezca a una tasa equivalente al promedio de los años anteriores a la pandemia. Así, empleando información estadística sobre el tráfico de pasajeros a nivel nacional durante el periodo 2015-2019, publicada por la DGAC, calcula una tasa de crecimiento promedio anual de 9,10%; por lo que en su Propuesta Tarifaria

³³ El Anexo 5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) establece que Lima Airport Partners (LAP) S.R.L. debe entregar como transferencia a Corpac el 50% de los ingresos recibidos por Aterrizaje y Despegue, así como el **20% de los ingresos recibidos por Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA internacional**. Estas transferencias se realizan como contraprestación por los servicios aeronáuticos brindados por Corpac en dicho aeropuerto.

considera un crecimiento de 9% anual una vez se haya recuperado el tráfico de 2019.

152. En la siguiente tabla se resumen los supuestos empleados en la Propuesta Tarifaria de Corpac formular la proyección de la demanda con respecto a los servicios materia de revisión.

Tabla 3: Supuestos empleados por Corpac para la proyección de demanda

Componentes del escenario	Parámetro
Crecimiento demanda pasajeros internacional 2021 ^{1/}	47,2%
Crecimiento demanda pasajeros nacional 2021 ^{1/}	54,8%
Crecimiento demanda aeronaves internacional 2021 ^{1/}	48,7%
Crecimiento demanda aeronaves nacional 2021 ^{1/}	54,8%
Año de recuperación del nivel de tráfico preCOVID ^{2/}	2022
Tasa de crecimiento de la demanda después de la recuperación	9%

1/ Escenario optimista ICAO (2021)

2/ Escenario optimista IATA (2020)

Fuente: Propuesta Tarifaria de CORPAC, p. 22

153. Adicionalmente, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se considera como supuesto que la demanda por el servicio de estacionamiento es equivalente a una (01) hora. En las siguientes tres (03) tablas se muestran las proyecciones de demanda realizadas por Corpac para Cusco, Nazca y el Grupo V.

Tabla 4: Proyección de demanda de los servicios aeroportuarios prestados en Cusco, elaborada por Corpac

Servicio / Rango	Unidad	2019	2020	Pronósticos			
				2021	2022	2023	2024
1. TUUA							
TUUA NACIONAL	Tickets	2 011 004	497 560	732 408	2 011 004	2 191 994	2 389 274
TUUA INTERNACIONAL	vendidos	69 875	22 837	35 352	69 875	76 164	83 019
2. ATERRIZAJE Y DESPEGUE							
Usuarios nacionales							
(>0-10)	Operación	12 755	3 615	5 375	12 755	13 903	15 154
(>10-35)		3 064	357	531	3 064	3 340	3 640
(>35-70)	TM	500 042	62 644	93 152	500 042	545 046	594 100
(>70-105)		1 694 728	399 965	594 747	1 694 728	1 847 253	2 013 506
(>105)		-	-	-	-	-	-
Usuarios internacionales							
(>0-10)	Operación	309	45	70	309	337	367
(>10-35)		18 703	337	522	18 703	20 386	22 221
(>35-70)	TM	28 401	10 351	16 023	28 401	30 957	33 743
(>70-105)		66 587	23 438	36 282	66 587	72 579	79 112
(>105)		-	-	-	-	-	-
3. ESTACIONAMIENTO							
Usuarios nacionales							
(>0-10)	Operación	12 755	3 615	5 375	12 755	13 903	15 154
(>10-35)		3 064	357	531	3 064	3 340	3 640
(>35-70)	TM	500 042	62 644	93 152	500 042	545 046	594 100
(>70-105)		1 694 728	399 965	594 747	1 694 728	1 847 253	2 013 506
(>105)		-	-	-	-	-	-
Usuarios internacionales							
(>0-10)	Operación	309	45	70	309	337	367
(>10-35)		18 703	337	522	18 703	20 386	22 221
(>35-70)	TM	28 401	10 351	16 023	28 401	30 957	33 743
(>70-105)		66 587	23 438	36 282	66 587	72 579	79 112
(>105)		-	-	-	-	-	-
4. USO DE MANGAS							
CUSCO	Horas	13 004	6 242	9 282	13 004	14 174	15 450

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac (pestaña 'DataDemanda_G_1' del modelo Excel).

Tabla 5: Proyección de demanda de los servicios aeroportuarios prestados en Nazca, elaborada por Corpac

Servicio / Rango	Unidad	2019	2020	2021	Pronósticos		
					2022	2023	2024
1. TUUA							
TUUA nacional	Tickets vendidos	92 635	15 711	23 126	92 635	100 972	110 059
2. ATERRIZAJE Y DESPEGUE							
Usuarios atribuibles: Nacionales							
(>0-10)	Operación	78 162	13 312	19 794	78 162	85 197	92 865
(>10-35)		25	-	-	25	27	30
(>35-70)	TM	-	-	-	-	-	-
(>70-105)		-	-	-	-	-	-
(>105)		-	-	-	-	-	-
3. ESTACIONAMIENTO							
(>0-10)	Operación	78 162	13 312	19 794	78 162	85 197	92 865
(>10-35)		25	-	-	25	27	30
(>35-70)	TM	-	-	-	-	-	-
(>70-105)		-	-	-	-	-	-
(>105)		-	-	-	-	-	-

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac (pestaña 'DataDemanda_G_3' del modelo Excel).

Tabla 6: Proyección de demanda de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos del Grupo V, elaborada por Corpac

Servicio / Rango	Unidad	2019	2020	2021	Pronósticos		
					2022	2023	2024
1. TUUA							
TUUA NACIONAL	Tickets vendidos	333 707	123 703	182 091	333 707	363 741	396 477
2. ATERRIZAJE Y DESPEGUE							
A. Usuarios atribuibles: Nacionales							
(>0-10)	Operación	20 913	10 599	15 760	20 913	22 795	24 847
(>10-35)		44 828	11 306	16 813	44 828	48 863	53 261
(>35-70)	TM	160 257	34 548	51 373	160 257	174 680	190 401
(>70-105)		179 241	46 873	69 701	179 241	195 373	212 956
(>105)		-	-	-	-	-	-
3. ESTACIONAMIENTO							
A. Usuarios atribuibles: Nacionales							
(>0-10)	Operación	20 913	10 599	15 760	20 913	22 795	24 847
(>10-35)		44 828	11 306	16 813	44 828	48 863	53 261
(>35-70)	TM	160 257	34 548	51 373	160 257	174 680	190 401
(>70-105)		179 241	46 873	69 701	179 241	195 373	212 956
(>105)		-	-	-	-	-	-

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac (pestaña 'DataDemanda_G_5' del modelo Excel).

V.2. Proyección de ingresos realizada por CORPAC

154. Corpac señala en su Propuesta Tarifaria que, de acuerdo con el enfoque de caja única, la proyección de ingresos totales considera los siguientes elementos:

- i) Ingresos regulados por la prestación de los servicios aeroportuarios;
- ii) Ingresos comerciales;
- iii) Transferencias de LAP por concepto del 20% de la TUUA internacional cobrada en el AIJCh; y,

iv) Transferencias del MTC.

155. Con respecto al **punto i)**, para la proyección de ingresos regulados, se ha considerado la proyección de la demanda mostrada en el acápite precedente multiplicada por la estructura tarifaria propuesta, obteniéndose así los ingresos en dólares reales. Para ello, Corpac asume que el inicio de la vigencia de las Tarifas revisadas es en el año 2022; es decir, durante el año 2021 considera la estructura tarifaria vigente.
156. En cuanto a la proyección de ingresos comerciales (**punto ii)**, según la Propuesta Tarifaria de Corpac, esta se efectúa a partir de los ingresos comerciales del año 2020, a los cuales se le aplica los mismos supuestos con respecto al crecimiento de la demanda previsto para el tráfico de pasajeros nacionales³⁴.
157. Por su parte, en lo que concierne al **punto iii)**, para la proyección de las transferencias de LAP se parte de las transferencias registradas en el año 2020, a las cuales se le aplica los mismos supuestos con respecto al crecimiento de la demanda previsto para el tráfico de pasajeros internacionales³⁵.
158. Con relación al **punto iv)**, Corpac indica que parte del programa de inversiones a ejecutar durante el periodo 2021-2024 será financiado con transferencias del MTC que serán efectuadas en virtud de un convenio suscrito con dicho ministerio en el marco del Decreto de Urgencia N° 006-2018³⁶. Así, en el flujo de caja se consideran ingresos provenientes de esta fuente para los años 2021 y 2022.
159. Por último, considerando que Corpac debe destinar el 1% de sus ingresos totales al pago del aporte por regulación a favor del Ositrán, ha deducido de los ingresos totales, el monto correspondiente al pago de dicho concepto, obteniendo así los ingresos netos que se muestran en la siguiente tabla.

³⁴ En este punto cabe precisar que, si bien en el informe de la Propuesta Tarifaria de Corpac se señala que se aplica la tasa de crecimiento de la demanda prevista para los pasajeros de vuelos nacionales, en el modelo Excel se advierte que para el año 2021 se ha empleado la tasa de crecimiento para vuelos internacionales (esto es, 47,2%).

³⁵ De igual forma, si bien en el informe de la Propuesta Tarifaria de Corpac se señala que se aplica la tasa de crecimiento de la demanda prevista para los pasajeros de vuelos internacionales, en el modelo Excel se advierte que para el año 2021 se ha empleado la tasa de crecimiento para vuelos nacionales (es decir, 54,8%).

³⁶ **Decreto de Urgencia N° 006-2018, establecen medidas para impulsar la inversión pública a través del gasto público**

"Artículo 9.- Transferencias financieras del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a favor de ENAPU y CORPAC

9.1 Autorícese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar transferencias financieras a favor de la Empresa Nacional de Puertos S.A. — ENAPU, hasta por la suma de S/ 30 000 000,00 (TREINTA MILLONES Y 00/100 SOLES), y a favor de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. — CORPAC, hasta por la suma de S/ 33 000 000,00 (TREINTA Y TRES MILLONES Y 00/100 SOLES), a fin de financiar inversiones en puertos y/o aeropuertos bajo el ámbito de dichas empresas, debiendo contar con el registro aprobado en el Formato 2 de la Directiva N° 02-2017-EF/63.01.

(...)"

Tabla 7: Proyección de ingresos realizada por Corpac (dólares reales)

	2021	2022	2023	2024
Total de ingresos	24 594 718	47 361 429	49 681 914	54 177 340
Ingresos aeroportuarios	5 907 548	19 568 657	21 329 818	23 249 529
TUUA	3 589 407	11 397 021	12 422 739	13 540 792
Nacional	3 235 897	10 529 829	11 477 509	12 510 487
Internacional	353 510	867 192	945 230	1 030 305
Aterrizaje y despegue	1 989 963	7 499 974	8 174 980	8 910 736
Nacional	1 792 107	6 984 837	7 613 475	8 298 681
Internacional	197 855	515 137	561 505	612 056
Estatacionamiento	49 749	187 499	204 374	222 768
Nacional	44 803	174 621	190 337	207 467
Internacional	4 946	12 878	14 038	15 301
Mangas	278 430	484 163	527 724	575 232
Transferencias MTC	9 568 123	1 775 155	0	0
Transferencias AIJCh	7 610 458	21 707 162	23 654 878	25 803 863
Ingresos comerciales	1 508 588	4 310 454	4 697 218	5 123 948
Aporte por regulación	245 947	473 614	496 819	541 773
Ingresos netos	24 348 771	46 887 815	49 185 095	53 635 567

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 29

V.3. Proyección de costos operativos realizada por Corpac

160. En la Propuesta Tarifaria de Corpac, se señala que, para la proyección de estos costos, se ha tomado en cuenta dos fuentes de información: la contabilidad regulatoria del año 2020 y las proyecciones elaboradas por Corpac.
161. La información de los estados financieros regulatorios es empleada para proyectar los rubros de suministro de materiales, servicios de terceros (excepto mantenimiento), seguros y tributos, y otros costos. Así, a los costos registrados en el año 2020 se le aplica una tasa de crecimiento de 2% anual, argumentando que esta recoge el “aumento vegetativo”.
162. Con respecto a los costos de mantenimiento, estos se estiman como la suma de: i) los costos base, los cuales se proyectan a partir de los reportes de contabilidad regulatoria del año 2020 con una tasa de crecimiento de 2% anual; y, ii) los costos incrementales, estimados por Corpac con base en la proyección de inversiones.
163. Por su parte, para los gastos de personal, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se emplea la proyección realizada por la misma entidad prestadora, la cual considera costos exclusivos de los servicios aeroportuarios y el 50% de costos mixtos.
164. De esta manera, y tomando en consideración el tipo de cambio real³⁷ para convertir los montos en soles a dólares reales, se obtiene la proyección de costos que se muestra en la siguiente tabla.

³⁷ El tipo de cambio real es obtenido a partir del tipo de cambio nominal proyectado en el Marco Macroeconómico Multianual 2021-2024 y la proyección de inflación de los EE.UU. (*Consumer Price Index*) recogida del portal web Statista.com.

Tabla 8: Costos de operación y mantenimiento, 2015-2021 (USD)

	2020	2021	Pronósticos		
			2022	2023	2024
1. Costos de operación	19 720 350	25 921 562	29 494 400	27 237 924	27 737 765
Suministros y Materiales	974 414	1 040 233	1 054 386	1 075 204	1 097 561
Gastos de Personal	12 812 754	12 684 030	19 191 079	18 118 559	18 471 574
Servicios de terceros excepto mantenimiento	4 534 312	4 840 591	4 906 453	5 003 328	5 107 362
Mantenimiento	715 695	6 627 388	3 603 239	2 286 993	2 291 754
Depreciación de activos	-	-	-	-	-
Amortización de Intangibles	-	-	-	-	-
Seguros y tributos	467 463	499 039	505 829	515 816	526 542
Otros Costos	215 711	230 281	233 414	238 023	242 972
1.1 Costos de operación base	19 720 350	20 058 213	26 665 595	25 740 656	26 252 156
Suministros y Materiales	974 414	1 040 233	1 054 386	1 075 204	1 097 561
Gastos de Personal	12 812 754	12 684 030	19 191 079	18 118 559	18 471 574
Servicios de terceros excepto mantenimiento	4 534 312	4 840 591	4 906 453	5 003 328	5 107 362
Mantenimiento	715 695	764 039	774 434	789 725	806 146
Depreciación de activos	-	-	-	-	-
Amortización de Intangibles	-	-	-	-	-
Seguros y tributos	467 463	499 039	505 829	515 816	526 542
Otros Costos	215 711	230 281	233 414	238 023	242 972
1.2 Costos de operación incrementales	-	5 863 350	2 828 805	1 497 269	1 485 608
Mantenimiento	-	5 863 350	2 828 805	1 497 269	1 485 608

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac (pestaña 'FlujoDeCajaAeroportuario' del modelo Excel).

165. Como puede observarse, el gasto de personal es el más representativo de los costos operativos. Así, en el año 2021 registra una participación de 49% del total; en el 2022 se advierte un incremento de más del 50% con respecto al año anterior, llegando a representar el 65% de los costos operativos totales y para el resto del periodo se mantiene alrededor de ese porcentaje. Al respecto, de acuerdo con lo señalado por Corpac a través de la Carta N° GG.887.2021.O, el gasto de personal proyectado para los años 2021-2024 se sustenta en lo siguiente:

- **Mayor personal para el área de seguridad de la Gerencia de Gestión Aeroportuaria:** Para el ejercicio 2022 se estima cubrir sus necesidades con 180 trabajadores adicionales (contratación de 86 oficiales de seguridad de la aviación civil - AVSEC y 49 bomberos aeronáuticos), para el aeropuerto de Cusco, y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V.
- **Implementación de servicios en aeropuertos con vuelos no regulares subsidiados por el MTC:** Para la implementación de estos servicios en nuevas sedes³⁸ donde el MTC ha considerado operar, se requiere la contratación directa de personal adicional que cumpla las funciones de oficiales AVSEC (20) y bomberos aeronáuticos (25).

V.4. Base de capital estimada por Corpac

166. De acuerdo con la metodología de costo de servicio, la base de capital a ser reconocida por las tarifas está compuesta por: i) los activos iniciales y ii) las inversiones a realizarse durante el periodo regulatorio.

V.4.1. Activos iniciales

167. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de Corpac, los activos iniciales se han tomado de los estados financieros regulatorios del ejercicio 2020, correspondientes al aeropuerto de Cusco, y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V. Específicamente, se ha considerado todos los activos registrados como "activos relacionados a los servicios aeroportuarios" y el 50% de los activos mixtos, es decir, aquellos registrados como "activos relacionados a los servicios de navegación aérea /aeroportuarios".

³⁸ Estas sedes se ubican en Breu, Caballococha, El Estrecho, Puerto Esperanza y Rodríguez de Mendoza, las cuales no fueron objeto de la solicitud de revisión tarifaria presentada por Corpac.

Tabla 9: Activos iniciales estimados por Corpac (soles)

	2020
Activo inicial	258 335 450
Edificaciones y construcciones	119 007 670
Intangible	0
Maquinaria y equipo	1 759 777
Otros	42 132 963
Terrenos	95 435 040
Activo inicial servicios aeroportuarios	161 317 192
Edificaciones y construcciones	118 317 142
Intangible	0
Maquinaria y equipo	1 546 210
Otros	41 453 840
Terrenos	0
Activo inicial mixtos	194 036 516
Edificaciones y construcciones	1 381 055
Intangible	0
Maquinaria y equipo	427 135
Otros	1 358 246
Terrenos	190 870 080

En soles.

Nota: únicamente activos de los aeropuertos de Cuzco, Nazca y Grupo V

Fuente: Corpac. Contabilidad regulatoria 2020. Formato 11.

Elaboración: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 32

168. Teniendo en cuenta que el flujo de caja está expresado en dólares reales, el valor de los activos iniciales mostrados en la tabla precedente se ha convertido a dólares reales empleando el mismo tipo de cambio real empleado para la proyección de costos operativos.

Tabla 10: Activos iniciales estimados por Corpac (dólares reales)

Activos iniciales	
Activo inicial	71 871 366
Edificaciones y construcciones	33 109 059
Intangible	0
Maquinaria y equipo	489 587
Otros	11 721 789
Terrenos	26 550 931

En dólares reales.

Fuente: Corpac. Contabilidad regulatoria 2020. Formato 11.

Elaboración: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 32

V.4.2. Proyección de inversiones realizada por Corpac

169. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, las inversiones se han dividido en dos tipos según su fuente de financiamiento:
- (i) Inversiones proyectadas incluidas en el convenio con el MTC.
 - (ii) Inversiones proyectadas no incluidas en el convenio con el MTC.
170. Con respecto al primer grupo de inversiones, Corpac señala que estas se encuentran enmarcadas en un convenio suscrito con el MTC en virtud del Decreto de Urgencia N° 006-2018, y que, por ende, no son financiadas con tarifas. Asimismo, indica que en el referido convenio se ha considerado un grado de ejecución del 100%.

171. En lo que respecta a las inversiones no contempladas en el referido convenio, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se considera un grado de ejecución de 88% respecto del monto programado, siguiendo el criterio establecido por Ositrán (2017) en el marco del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación.
172. De esta manera, los montos considerados en la proyección de inversiones son los que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 11: Inversiones proyectadas por Corpac, según tipo de activo (dólares reales)

	2021	2022	2023	2024
Inversiones	12 858 216	7 130 308	4 489 084	3 306 390
No incluidas en el convenio	3 290 093	5 355 152	4 489 084	3 306 390
Edificaciones y construcciones	509 228	1 712 389	1 043 723	611 435
Maquinaria y equipo	1 968 376	3 344 845	3 167 373	1 577 812
Vehículos	0	0	0	844 545
Muebles y enseres	0	0	0	0
Otros	503 052	50 926	50 913	50 953
Equipos de informática	309 436	246 992	227 073	221 645
Incluidas en el convenio	9 568 123	1 775 155	0	0
Edificaciones y construcciones	8 762 408	1 467 460	0	0
Maquinaria y equipo	0	307 695	0	0
Vehículos	0	0	0	0
Muebles y enseres	0	0	0	0
Otros	805 715	0	0	0
Equipos de informática	0	0	0	0

En dólares reales.

Nota: únicamente activos de los aeropuertos de Cuzco, Nazca y Grupo V

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 34.

173. Cabe indicar que, mediante la Carta N° GG-373-2021-O, Corpac señaló que la proyección de inversiones incluidas en el convenio con el MTC comprende los siguientes gastos de capital no ligados a proyectos:
- **Aeropuerto de Cusco:** Fajas transportadoras de equipaje, cerco perimétrico, inversiones convenio, estudios.
 - **Aeropuerto de Ilo:** Cerco perimétrico, construcción cuartel de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), rehabilitación de franjas de pista y plataforma de pista, estudios y supervisión.
 - **Aeródromo de Moquegua:** Vehículo SEI, cerco perimétrico, construcción cuartel SEI, terminal de pasajeros, rehabilitación de la pista aterrizaje y plataforma de aeronaves, estudios y supervisión.
174. Asimismo, indicó que la proyección de inversiones no incluidas en el referido convenio comprende los siguientes gastos de capital no ligados a proyectos:
- Adquisición de equipos de terminal, equipos de seguridad, y equipos SEI, en los aeropuertos de Cusco, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjui, Tingo María, Yurimaguas, Andahuaylas, y Moquegua.
 - Equipos de seguridad, equipos SEI y construcción/ampliación de cuartel SEI en el Aeropuerto de Chimbote y el Aeródromo de Mazamari.
 - Equipos de seguridad, equipos SEI, cerco perimétrico y cuartel SEI en el Aeródromo de Nazca.

- Adquisición de equipos de terminal, equipos de seguridad, equipos SEI, y construcción de cuartel SEI en el Aeropuerto de Rioja y el Aeródromo de Atalaya.
- Adquisición de equipos de terminal, equipos SEI, vehículo SEI, cerco perimétrico y ampliación cuartel SEI en el Aeropuerto de Tocache.
- Adquisición de equipos de terminal, equipos de seguridad y cerco perimétrico en el Aeródromo de Rodríguez de Mendoza.
- Cerco perimétrico en el Aeródromo de Saposoa.
- Equipos de seguridad, equipos SEI, cercos perimétricos Estaciones radar, Santa Rosa, Ventanilla, Bujama, equipos de informática y otras inversiones en Sede Central.

V.5. Depreciación

175. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de Corpac, para el cálculo de la depreciación de las inversiones proyectadas y de los activos iniciales se han empleado las tasas de depreciación anual tributarias, que se encuentran señaladas en los Estados Financieros Regulatorios del ejercicio 2019, las cuales se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 12: Tasas de depreciación anual

Tipo de activo	Tasa de depreciación
Edificaciones y construcciones	3%
Maquinaria y equipo	10%
Vehículos	20%
Muebles y enseres	10%
Otros	10%
Equipos de informática	25%

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 35.

176. Cabe indicar que se asume que las inversiones proyectadas entran en operación al final del año, con lo cual la depreciación se contabiliza desde el año siguiente a su ejecución; mientras que los activos iniciales sí se deprecian desde el primer año del flujo de caja.
177. Asimismo, se considera como ingreso en el flujo de caja el valor residual de los activos iniciales y de las inversiones proyectadas, es decir, el valor actual presente de la parte del activo que no se ha depreciado al final del horizonte temporal considerado, el cual Corpac calcula en USD 88,8 millones.

V.6. Proyección de impuestos por Corpac

178. Para la estimación del pago de impuestos, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se calcula la tasa impositiva efectiva a las utilidades, la cual se obtiene de componer la tasa de impuesto a la renta (29,5%) y el porcentaje de participación de los trabajadores en las utilidades (5%), dando un resultado de 33,5%.

V.7. Recuperación de pérdidas por servicios aeroportuarios prestados en el año 2020

179. En la Propuesta Tarifaria de Corpac se señala que, bajo la regulación por costo de servicio, a la empresa regulada se le permite una tasa de retorno sobre sus inversiones, para lo cual se estima una demanda y se reconocen unos costos económicos (operativos y de inversiones) que son eficientes. De esta manera, a la empresa regulada se le garantiza que pueda cubrir los costos económicos de la prestación del servicio; así, indica que, existe un consenso en la literatura regulatoria respecto de que la regulación por costo de servicio es menos riesgosa para la empresa en comparación con otras formas de regulación, como la de precios tope.

180. En ese contexto, Corpac señala que, debido a la abrupta caída de la demanda en el año 2020 como consecuencia de la pandemia, la inversión en los servicios aeroportuarios no ha sido remunerada a la tasa de retorno, pues el resultado operativo en dicho año ha sido negativo en S/. 40,1 millones (USD 7,47 millones); tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 13: Resultado operativo de los servicios aeroportuarios

	2020
Resultado operativo 2020 (USD) después de impuestos	-7 472 594
Impuestos (crédito fiscal)	-3 684 694
Resultado operativo 2020 (USD) antes de impuestos	-11 157 288
Tipo de cambio real	3,59
Resultado operativo 2020 (PEN)	-40 103 913
Servicios aeroportuarios regulados ^{1/}	-57 856 253
Servicios aeroportuarios no regulados ^{2/}	868 116
Transferencia 20% TUUA internacional ^{3/}	16 884 224

Nota: sólo incluye aeropuertos de Cuzco, Nazca y Grupo V

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 39.

181. Así, Corpac indica que dicho resultado operativo negativo debe ser incluido en el flujo de caja para la determinación de los nuevos niveles tarifarios, pues -según afirma- dicho resultado obedece a circunstancias exógenas, por lo que este riesgo no puede ser asignado a Corpac bajo la metodología de costo de servicio.

V.8. Tasa de descuento

182. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de Corpac, la tasa de descuento empleada para el periodo 2021-2024 es el Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC, por sus siglas en inglés). Para calcularlo, estima el costo de capital propio empleando el modelo de valoración de activos financieros denominado *Capital Asset Pricing Model* (CAPM). El detalle de los componentes del WACC nominal se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 14: Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) calculado por Corpac, en dólares nominales

Costo promedio ponderado de capital (WACC) dólares nominales	9,90%
Apalancamiento [E/D+E]	96,43%
Costo del capital propio en dólares nominales	10,22%
Rentabilidad esperada del activo libre de riesgo	5,21%
Beta de los activos aeroportuarios	0,53
Beta de Corpac	0,54
Rentabilidad esperada del mercado	11,64%
Prima esperada por riesgo de mercado	6,43%
Prima por riesgo país	1,51%
Apalancamiento [D/D+E]	3,57%
Costo efectivo de la deuda en dólares nominales	1,52%
Costo de la deuda en dólares	2,27%
Apalancamiento [D/E]	3,71%
Tipo impositivo efectivo	33,025%
Tipo del impuesto a la renta	29,50%
Participación de los trabajadores	5,00%

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 41.

183. Así, Corpac estima un WACC de 9,90% en dólares nominales, equivalente a 7,45% en dólares reales³⁹; con este último descuenta el flujo de caja económico.

V.9. Propuesta de revisión y reajustes tarifarios de Corpac

184. La Propuesta Tarifaria de Corpac tiene tres (03) componentes: un incremento en el nivel tarifario y dos (02) reajustes automáticos anuales a lo largo del periodo regulatorio (uno por inflación y el otro por variación en la demanda con relación al escenario proyectado).

V.9.1. Estructura tarifaria e incremento del nivel tarifario propuestos

185. A partir de la información expuesta en la sección precedente, Corpac propone un incremento tarifario de 24,11% para todos los servicios objeto de revisión, conforme al detalle mostrado en la siguiente tabla.

³⁹ Considerando una tasa de inflación americana de 2,29%.

Tabla 15: Flujo de caja de servicios aeroportuarios elaborado por Corpac (dólares reales)

	2020	2021	2022	2023	2024
Total de ingresos		24 594 718	47 361 429	49 681 914	54 177 340
Ingresos aeroportuarios		5 907 548	19 568 657	21 329 818	23 249 529
Transferencias MTC		9 568 123	1 775 155	0	0
Transferencias AIJCh		7 610 458	21 707 162	23 654 878	25 803 863
Ingresos comerciales		1 508 588	4 310 454	4 697 218	5 123 948
Aporte por regulación		245 947	473 614	496 819	541 773
Ingresos netos		24 348 771	46 887 815	49 185 095	53 635 567
Costos de operación		25 921 562	29 494 400	27 237 924	27 737 765
Inversión					
Activo inicial	71 871 366				
Inversiones del periodo		12 858 216	7 130 308	4 489 084	3 306 390
Depreciación					
Activo inicial		2 317 633	2 303 105	2 302 528	2 304 318
Inversiones del periodo			683 222	527 490	409 909
Recuperación de la inversión					88 807 156
Resultado antes de impuestos	-11 157 288	-3 890 425	14 407 087	19 117 152	23 183 575
Impuestos	-3 684 694	-1 284 813	4 757 940	6 313 440	7 656 376
Flujo de caja	-79 343 959	-13 146 195	5 505 167	11 144 647	103 742 193
Valor actual neto	0				
WACC	7,45%				
Tasa interna de retorno	7,45%				
Incremento en el nivel tarifario	24,11%				

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, p. 42.

186. En ese orden, las estructuras tarifarias propuestas por Corpac, en términos reales, son las estructuras vigentes multiplicadas por el incremento tarifario derivado de la revisión tarifaria, tal como se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 16: Estructura tarifaria propuesta por Corpac para el aeropuerto de Cusco y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V (dólares reales)

Servicio	Unidad de cobro	Cusco (Grupo I)		Nazca (Grupo III)		Grupo V	
		2021	2022-2024	2021	2022-2024	2021	2022-2024
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto							
TUUA nacional	Pasajero embarcado	3,60	4,47	2,92	3,62	2,92	3,62
TUUA internacional	Pasajero embarcado	10,00	12,41	-	-	-	-
2. Aterrizaje y Despegue nacional							
Hasta 10 t	Operación	8,00	9,93	4,00	4,96	2,00	2,48
Más de 10 t hasta 35 t	Tonelada	1,73	2,15	0,86	1,07	0,67	0,83
Más de 35 t hasta 70 t	Tonelada	2,16	2,68	0,90	1,12	0,70	0,87
Más de 70 t hasta 105 t	Tonelada	2,25	2,79	0,94	1,17	0,73	0,91
Más de 105 t	Tonelada	2,31	2,87	0,96	1,19	0,75	0,93
3. Aterrizaje y Despegue internacional							
Hasta 10 t	Operación	16,00	19,86	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	Tonelada	2,97	3,69	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	Tonelada	3,60	4,47	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	Tonelada	3,79	4,70	-	-	-	-
Más de 105 t	Tonelada	3,88	4,82	-	-	-	-
4. Estacionamiento							
Posterior a los 90 minutos	Hora o fracción	2,5% de A/D					
5. Otros servicios							
Uso de mangas	Hora o fracción	30,00	37,23	NA	NA	NA	NA

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac, pp. 44-46.

V.9.2. Reajuste por inflación

187. Empleando el criterio seguido por Ositrán (2017) y considerando que el incremento tarifario propuesto ha sido formulado a partir de la construcción de un flujo de caja real en dólares americanos, la Propuesta Tarifaria de Corpac plantea un reajuste automático anual de los niveles tarifarios por la inflación de los Estados Unidos de América (medida por el índice de precios al consumidor – CPI publicado por el *Bureau of Labor Statistics*). Asimismo, sugiere que dicho reajuste debe realizarse al inicio de cada año.

V.9.3. Reajuste por cambios en la demanda

188. Finalmente, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se señala que el incremento tarifario planteado ha sido formulado considerando una proyección de demanda en el escenario más optimista contemplado por las entidades con mayor autoridad en la materia (OACI y IATA). No obstante, indica que dichas autoridades han advertido acerca de la incertidumbre existente alrededor de la evolución del transporte aéreo debido a la pandemia por COVID-19.
189. En ese orden, Corpac señala lo siguiente: *“Si, aunque se realice el escenario optimista para 2021, la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en lugar de en 2022 se produce en 2023, y el resto de componentes del escenario permanece igual, el incremento tarifario debería ser de 79%. De alargarse la recuperación hasta el 2024, el incremento tarifario debería ser de 139%. Estos escenarios suponen que la demanda crece de manera lineal desde el año 2021 al año de recuperación.”*
190. Así, Corpac manifiesta que si el Regulador revisa las tarifas bajo el supuesto que la recuperación de la demanda se producirá en el año 2022 y finalmente se produjera en el 2024, el nivel tarifario sería insuficiente para mantener la sostenibilidad de los servicios aeroportuarios, poniéndose en riesgo la viabilidad de Corpac. En contraste, si se asume que la recuperación de la demanda se producirá en el año 2024 y en efecto se produjera en el 2022, el nivel tarifario generaría ingresos mayores que los costos económicos de la prestación de los servicios, en detrimento de los usuarios.
191. En ese contexto, Corpac sostiene que la demanda es una variable que se encuentra fuera de su control y del de los usuarios, por lo cual plantea como instrumento el reajuste automático por demanda, a fin de hacer frente a la incertidumbre expuesta, garantizando la sostenibilidad del servicio y evitando el impacto negativo de las desviaciones de la proyección de tráfico en la entidad prestadora y sus usuarios.
192. Para la implementación de este instrumento, Corpac plantea proceder de la siguiente manera. Acabado el año 2021, se tendrá el dato de tráfico y de ingresos regulados, que dependen de la demanda efectivamente materializada:
- Si la demanda materializada en el 2021 creció menos de lo esperado en el modelo empleado para la formulación de las tarifas, se considerará un saldo a favor de Corpac que deberá recuperarse en el año 2022 con un reajuste automático de la tarifa.⁴⁰
 - A continuación, se calcula el porcentaje que el saldo capitalizado supone en relación con los ingresos regulados esperados en el modelo para el año 2022. La tarifa debe reajustarse de manera que, además de por la inflación, aumente en ese porcentaje para que Corpac recupere los ingresos que debió tener de acuerdo con el modelo empleado en la revisión tarifaria.

⁴⁰ Como la recuperación de ese saldo se produce con un año de retraso, el saldo se capitaliza un año a la tasa WACC.

VII. Propuesta tarifaria del Ositrán

193. Acorde con lo señalado en los antecedentes del presente informe, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por Corpac. Dicho pronunciamiento fue emitido luego de determinar que existen razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para la formulación de las tarifas vigentes de los servicios aeroportuarios ofrecidos por dicha Entidad Prestadora, de conformidad con lo establecido en el inciso iv del artículo 10 del RETA.
194. En ese marco, a continuación, se exponen la metodología y los supuestos considerados para la formulación de los nuevos niveles máximos de las tarifas propuestos para los servicios de Aterrizaje y despegue, estacionamiento, TUUA y uso de mangas, prestados por Corpac.

VI.1. Metodología

195. De acuerdo con el artículo 16 del RETA, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; pudiendo emplear, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho Reglamento, las cuales se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión.
196. En línea con ello, a través del Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, se señaló que: *“(...) para el ejercicio de la función reguladora a cargo del Ositrán, en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria resulta de aplicación la metodología, reglas, principios y procedimientos establecidos en el RETA; asimismo, se podrá tener en consideración otros principios, políticas y orientaciones que rigen a los organismos internacionales competentes, en lo que resulte pertinente, en tanto no contravengan lo dispuesto en el RETA.”* [El subrayado es nuestro]
197. Con relación a lo anterior, la OACI (2012) en la Sección II “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios”, al tratar sobre la base de costos para fijar derechos aeroportuarios, indica lo siguiente:

“(...) ”

Al determinar la base de costos para la imposición de derechos aeroportuarios, deberían aplicarse los siguientes principios:

- i) *El costo por asignar es el costo total de proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como los costos de mantenimiento, explotación, dirección y administración. En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, esos costos pueden compensarse con ingresos no aeronáuticos.*
- ii) *En general, no deberían cobrarse derechos por el suministro de instalaciones y servicios que los explotadores de aeronaves y otros usuarios del aeropuerto, incluyendo los usuarios finales, no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicio de acuerdo con el plan regional de navegación aérea.*
- iii) *Solo deberían incluirse aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales, y debería excluirse el costo de las instalaciones o edificios exclusivamente alquilados u ocupados, por los cuales se cobren derechos aparte.*
- iv) *Si bien los aeropuertos deben registrar sus costos con un nivel de detalle suficiente para facilitar las consultas, la transparencia y la vigilancia económica, en determinadas circunstancias puede resultar conveniente reagrupar las bases de costos a los fines de la fijación de los derechos. Tal agregación habrá de seguir un*

criterio lógico y mantener la transparencia, y acompañarse de las salvaguardias que pudieran corresponder para favorecer las consultas y, siempre que sea posible, los acuerdos con los usuarios, de modo de evitar que se discrimine entre los usuarios al fijar los derechos.

- v) *Debería considerarse una asignación de costos respecto al espacio o instalaciones utilizados por las autoridades gubernamentales.*
- vi) *La proporción de los costos asignables a las diversas categorías de usuarios, incluyendo las aeronaves de Estado, debería determinarse de manera equitativa, a fin de que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad.*
- vii) *Los costos relativos al control de aproximación y de aeródromo deberían identificarse separadamente.*
- viii) *Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos superiores a la totalidad de los gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos generales, administrativos, etc.), y así obtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir financiamiento eficiente en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructuras aeroportuarias nuevas o ampliadas y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.*
- ix) *No debería tenerse en cuenta la capacidad de pago del usuario antes de haberse calculado y distribuido debidamente todos los costos en forma objetiva. En esa etapa, debería tomarse en consideración la capacidad contributiva de los Estados y de las comunidades en cuestión, quedando entendido que, si así lo desea, todo Estado o autoridad fiscal puede recuperar menos de sus costos totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos.*
- x) *A discreción del Estado, los costos directamente relacionados con las funciones de vigilancia (de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y económica) de los servicios aeroportuarios pueden incluirse en la base de costos del aeropuerto."*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

198. Ciertamente, a fin de que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de costo de servicio, tal como se lee a continuación:

337. *En ese marco, teniendo presente que, con la **metodología de costo de servicio** considerada por CORPAC se busca garantizar que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de servicios, **esta es la metodología que se propone llevar a cabo en la revisión tarifaria.**"*

[El énfasis es nuestro.]

199. Al respecto, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, la metodología de Costo de Servicio se sintetiza en la siguiente ecuación:

$$T * q = Co + r * BA + D + I$$

Donde:

- T : Nivel tarifario del servicio regulado
- q : Cantidad del servicio regulado
- Co : Costos operativos
- r : Costo de oportunidad del capital (tasa de retorno regulada)
- BA : Base de activos

D : Depreciación del capital
 I : Impuestos

200. Asimismo, se indica que el flujo de caja descontado es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo este enfoque regulatorio, debido a que las inversiones tienen una duración en el tiempo que abarca varios años, por lo que deben considerarse también los ingresos y los costos para varios años. Así, el nivel tarifario se obtiene de manera indirecta mediante la construcción de flujos de caja económicos, de modo que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos)⁴¹.
201. De esta manera, en atención al objetivo de sostenibilidad, el nivel tarifario resultante genera un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero. Así, considerando un horizonte de tiempo de N periodos, la regla del valor actual neto dicta que el valor del negocio (V) debe ser igual al valor presente de los flujos de caja esperados, es decir:

$$V = -VI + \sum_{t=1}^N \frac{FCE_t}{(1+r)^t} + \frac{VR}{(1+r)^N}$$

Donde:

r Es la tasa de retorno equivalente al costo promedio ponderado del capital (WACC).
 FCE_t Representa el flujo de caja económico de la empresa esperado en el periodo t
 VI Es el valor de los activos con los que la empresa cuenta para la prestación de los servicios regulados, al momento de la revisión
 VR Es el valor residual de dichos activos al final del horizonte de tiempo considerado.

202. En el presente caso, se ha elaborado un flujo de caja para todos los servicios aeroportuarios materia de revisión. Asimismo, a diferencia de la fijación tarifaria realizada en el año 2004, se ha incluido en este flujo de caja al Aeropuerto de Cusco (Grupo 1), el aeródromo de Nazca⁴² (Grupo 3) y los aeródromos comprendidos en el Grupo 5. De esta manera, todos los ingresos que percibe Corpac son destinados al financiamiento de los costos inherentes a la prestación de dichos servicios en todos los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.
203. A continuación, se detallan los supuestos y proyecciones utilizados en el presente estudio.

VI.2. Supuestos generales considerados

VI.2.1. Horizonte de tiempo

204. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de Corpac, el flujo de caja económico ha sido formulado considerando un horizonte de tiempo de cuatro (04) años, desde el 2021 hasta el 2024, debido a la incertidumbre en el mercado de servicios aeroportuarios y la incertidumbre asociada a las variables macroeconómicas.
205. Ciertamente, el contexto del mercado que nos ocupa se enfrenta a una elevada incertidumbre en el corto plazo respecto de la recuperación de la industria del transporte aéreo, la cual está sujeta a la evolución de la pandemia por COVID-19, por un lado; y, por otro lado, a la recuperación de la economía local, teniendo en cuenta que Cusco es principalmente un destino turístico. Ambos riesgos podrían afectar la proyección de las variables del modelo.

⁴¹ Cabe indicar que el flujo de caja económico no considera los flujos de deuda porque el efecto de estos se considera en la tasa de descuento.

⁴² Con excepción del servicio de TUUA, por las razones expuestas líneas arriba.

206. En ese sentido, se considera razonable que el periodo regulatorio para la formulación de las Tarifas Máximas abarque desde el año 2021 hasta el 2024. Cabe indicar que en el flujo de caja, para el año 2021, se estiman los ingresos considerando las tarifas vigentes.

VI.2.2. Moneda

207. Los ingresos y costos que conforman el flujo de caja deben estar expresados en una misma unidad monetaria. En el presente caso, se presenta un flujo de caja en dólares de los Estados Unidos de América, debido a que es la moneda en la que se establecieron las Tarifas Máximas por los servicios aeroportuarios materia de revisión y la que se mantiene hasta la actualidad. Cabe indicar además que, esta es la moneda en la que se cobran las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados en las concesiones del AIJCh, el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia y el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia; por lo que, de cara al usuario, resulta razonable conservar la misma unidad monetaria.
208. En ese orden, considerando que los montos correspondientes tanto a la base de activos como a las variables que provienen de los Estados Financieros Regulatorios se encuentran expresados en la moneda local (soles), se ha convertido esta información a dólares norteamericanos reales. Para ello, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), se han empleado las proyecciones de tipo de cambio e inflación que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 17: Estimación del tipo de cambio real, 2020-2024

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

Nota: Los datos del 2020 son observados y del 2021 en adelante son proyecciones.

Fuentes:

WEO: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October/weo-report?c=111.&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2000&ey=2026&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>

BLS: <https://data.bls.gov/cgi-bin/surveymost?cu>

INEI: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/>

MEF: https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/MMM_2022_2025.pdf

SBS:

https://www.sbs.gob.pe/app/pp/seriesHistoricas2/paso3_TipodeCambio_Descarga.aspx?secu=03&paso=3&opc=1

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Proyección de demanda

VI.3.1. Tendencias históricas

209. Conforme fue expuesto en la sección IV del presente informe, el servicio de TUUA se cobra por pasajero embarcado. Por su parte, el servicio de aterrizaje y despegue (A/D) se cobra por tonelada a las naves con más de 10TM de PMD y un cargo fijo por operación a las naves hasta 10TM; el servicio de estacionamiento se cobra por hora o fracción posterior a los 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D; y el servicio de uso de mangas se cobra también por hora o fracción.
210. Asimismo, cabe señalar que, de acuerdo con el tarifario de Corpac, en el marco de su política comercial, los aeroclubes y/o escuelas de aviación que realicen actividades

recreativas, deportivas o de instrucción, pagan una Tarifa Operacional Anual por aeronave de USD 128,95 (más IGV), que comprende, entre otros servicios, el Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento, independiente del aeródromo donde se realicen las operaciones.

211. De manera similar, en el tarifario de Corpac se encuentra la tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial, la cual comprende, entre otros servicios, los derechos de Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento; destacándose que, dentro de las actividades de carácter permanente se incluyen las actividades de aeronaves militares y policiales del Estado Peruano, que no realicen actividades de carácter comercial o empresarial.
212. En ese orden, en el caso de los servicios a la nave, pueden identificarse dos tipos de usuarios: i) los usuarios atribuibles, aquellos que pagan la tarifa correspondiente a cada servicio aeroportuario recibido para efectuar un vuelo comercial, y ii) los usuarios no atribuibles, aquellos que pagan una tarifa especial por un paquete de servicios en el caso de realizar vuelos recreativos, deportivos o de instrucción, y operaciones de carácter circunstancial u operaciones militares de carácter no comercial.
213. Al respecto, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustenta la Resolución que aprobó el inicio del presente procedimiento tarifario, durante el periodo 2017 a 2019⁴³, Corpac atendió un total de 294 218 operaciones de aterrizaje y despegue, de las cuales el 89,4% correspondieron a vuelos comerciales, 8,9% a vuelos militares y 1,7% a vuelos de instrucción; tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla A-4: Operaciones en aeropuertos y aeródromos, según tipo, 2017-2019

Aeropuerto/Aeródromo	Operaciones Comerciales		Operaciones de Instrucción		Operaciones Militares		TOTAL	
Andahuaylas	648	93,64%	0	0,00%	44	6,36%	692	100,00%
Atalaya	7 132	96,53%	26	0,35%	230	3,11%	7 388	100,00%
Chimbote	496	15,28%	932	28,71%	1 818	56,01%	3 246	100,00%
Cusco	106 842	99,12%	0	0,00%	949	0,88%	107 791	100,00%
Huánuco	5 414	96,85%	0	0,00%	176	3,15%	5 590	100,00%
Ilo	740	16,28%	0	0,00%	3 805	83,72%	4 545	100,00%
Jaén	4 207	92,48%	0	0,00%	342	7,52%	4 549	100,00%
Jauja	7 509	77,48%	0	0,00%	2 182	22,52%	9 691	100,00%
Juanjuí	60	15,96%	134	35,64%	182	48,40%	376	100,00%
Mazamari	134	0,87%	2	0,01%	15 282	99,12%	15 418	100,00%
Nasca	111 995	97,10%	3 021	2,62%	324	0,28%	115 340	100,00%
Rioja	208	58,43%	102	28,65%	46	12,92%	356	100,00%
Rodríguez de Mendoza	78	90,70%	2	2,33%	6	6,98%	86	100,00%
Saposa	6	7,50%	62	77,50%	12	15,00%	80	100,00%
Tingo María	2 254	75,31%	23	0,77%	716	23,92%	2 993	100,00%
Tocache	456	95,40%	22	4,60%	0	0,00%	478	100,00%
Yurimaguas	14 895	95,49%	637	4,08%	67	0,43%	15 599	100,00%
Total general	263 074	89,41%	4 963	1,69%	26 181	8,90%	294 218	100,00%

Fuente: Tomado del Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN, p. 40.

214. Considerando lo anterior, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), las proyecciones de demanda consideran solo a los usuarios atribuibles. En tal sentido, de la información de tráfico remitida mensualmente por Corpac a través de los Formatos de Declaración Estadística se separaron todas aquellas operaciones correspondientes a vuelos militares y de instrucción, a fin de estimar la demanda proveniente de vuelos comerciales.

⁴³ Se consideró este periodo puesto que en el año 2020 las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras, adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia del Covid 19, afectaron notablemente las operaciones aeronáuticas en todos los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac.

VI.3.2. Proyecciones de tráfico

215. Conforme fue expuesto en la sección V del presente informe, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se proyecta la demanda del año 2021 empleando el escenario optimista de las estimaciones de la OACI (2021a) para América Latina y el Caribe. De igual modo, para la recuperación del tráfico registrado en el año 2019, considera el escenario optimista previsto en IATA (2020) para el transporte aéreo global de pasajeros (pasajeros por kilómetro transportados, RPK por sus siglas en inglés) y asume que dicha recuperación se producirá en el 2022; luego, asume que, desde entonces, el tráfico crecerá a una tasa de crecimiento promedio de 9% anual.
216. Sobre el particular, a la fecha de elaboración del presente informe, se cuenta con datos observados hasta el mes de octubre de 2021, por lo que para este año se está considerando dicha información y se asume que el tráfico de pasajeros en los meses de noviembre y diciembre es el mismo que en octubre.
217. Así, con base en las estimaciones de noviembre y diciembre de 2021, se estima que, al finalizar el año, se haya logrado un tráfico de 753 884 pasajeros embarcados en vuelos nacionales en el Aeropuerto de Cusco; es decir, una recuperación del **40%** del tráfico observado en el año 2019. De igual modo, con base en las estimaciones de noviembre y diciembre de 2021, se estima que, al finalizar el año, se haya logrado un tráfico de 183 627 pasajeros embarcados en los aeródromos comprendidos en el Grupo V; es decir, una recuperación del **56%** del tráfico registrado en el año 2019.
218. Con relación a lo anterior, IATA (2021) reporta que, en el año 2022, la variación del RPK global con respecto al 2019 será de -39,2%; es decir, se habrá recuperado el 61% de los niveles pre-pandemia, mientras que el RPK de Latinoamérica mostrará una recuperación de 71%; tal como se muestra en la siguiente ilustración. Cabe indicar que esta fuente no presenta estimaciones para los años 2023 y 2024.

Ilustración 1: Recuperación del tráfico de pasajeros aéreos, según IATA

Traffic Results

System-wide global commercial airlines	Passenger traffic (RPK), % change							Passenger capacity (ASK), % change						
	vs previous year						vs 2019	vs previous year						vs 2019
	2016	2017	2018	2019	2020	2021E		2016	2017	2018	2019	2020	2021E	2022F
Global	7.5	8.1	7.3	4.1	-65.9	-59.7	-39.2	7.4	6.6	6.8	3.4	-56.7	-50.4	-33.1
Regions														
North America	4.3	4.0	5.3	4.0	-65.2	-40.0	-18.8	4.7	3.9	4.9	2.9	-50.2	-31.2	-15.0
Europe	5.3	9.1	7.5	4.2	-69.8	-64.3	-40.8	5.3	6.9	6.5	3.5	-62.4	-54.6	-33.6
Asia-Pacific	11.1	10.8	9.3	4.7	-62.0	-65.8	-47.3	10.1	9.0	8.7	4.4	-54.1	-56.9	-40.1
Middle East	11.4	6.8	5.0	2.3	-72.1	-74.5	-54.7	13.2	6.2	5.8	0.1	-63.2	-58.7	-44.4
Latin America	4.5	7.3	7.4	4.2	-62.1	-51.8	-29.3	3.3	5.4	7.8	3.0	-58.3	-46.9	-27.9
Africa	7.3	5.5	6.1	4.7	-69.3	-66.6	-57.7	6.9	2.2	4.3	4.5	-62.3	-57.2	-54.6

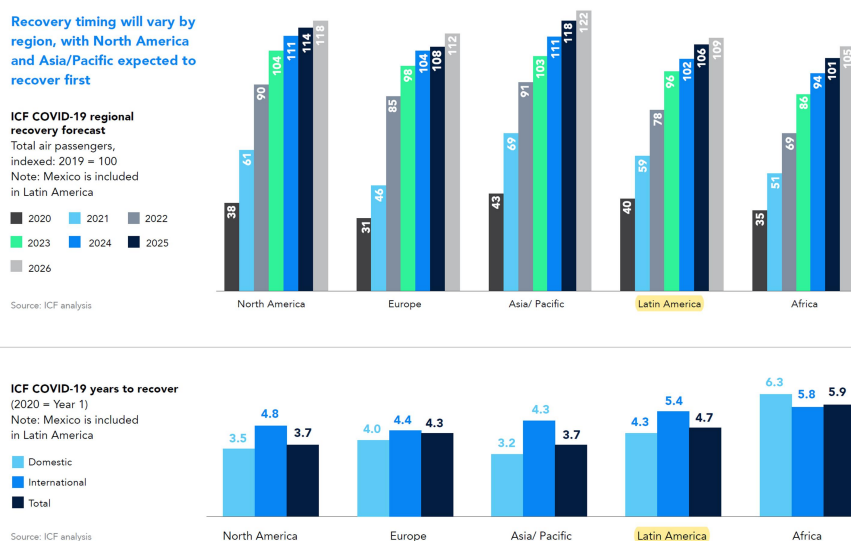
Source and Note: IATA. Includes domestic and international traffic, and all commercial airlines. Historical data are subject to revision.

Updated: 10/2021

Fuente: IATA (2021).

219. Por su parte, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), en el marco del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación prestados por Corpac⁴⁴, remitió el reporte elaborado por ICF, empresa global de servicios de consultoría (ICF, 2021), en el cual se presentan estimaciones respecto del tiempo que tardará lograr una recuperación del tráfico de pasajeros hasta el año 2026 inclusive; tal como se muestra en la siguiente ilustración.

⁴⁴ Iniciado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN del 03 de noviembre de 2021.

Ilustración 2: Recuperación del tráfico de pasajeros aéreos, según ICF

Fuente: ICF (2021).

220. Como puede observarse, ICF (2021) estima que el tráfico de pasajeros alcanzado en el año 2019 en América Latina se recuperará al 59% en 2021, 78% en 2022, 96% en 2023 y 102% en 2024. En vista de ello, resulta razonable considerar para los años 2022 a 2024 los porcentajes de recuperación estimados por ICF (2021) al ser la mejor información disponible, en contraste con los supuestos empleados por Corpac.
221. Cabe indicar que, en el caso del tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, los supuestos han sido ajustados. Al respecto, de acuerdo con la información revelada hasta el mes de noviembre, no se registra tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Cusco; por lo que se asume que no habrá demanda por el servicio de TUUA internacional en el año 2021. A partir del año 2022, se asume que la línea aérea Latam Airlines recupera el tráfico de pasajeros atendido en el año 2019, lo que significaría para CORPAC una recuperación de la demanda del 38%⁴⁵; en el 2023, se espera que la aerolínea Avianca vuelva a realizar transporte de pasajeros, sumando así una recuperación del 78%; y en el 2024, se llegue a recuperar el 100% del movimiento de pasajeros, con respecto a lo observado en el 2019.
222. De esta manera, en la siguiente tabla se muestra la evolución del número de pasajeros embarcados en vuelos nacionales desde el año 2017 en el aeropuerto de Cusco y los aeródromos comprendidos en el Grupo V, así como las estimaciones efectuadas.

Tabla 18: Proyección de demanda de pasajeros por grupo de aeropuertos, 2021-2024

Unidad		Histórico		Pronósticos			
		2019	2020	2021	2022	2023	2024
GRUPO V		330 328	123 244	183 627	257 655	317 114	336 934
TUUA NACIONAL		330 328	123 244	183 627	257 655	317 114	336 934
CUSCO		1 969 485	509 705	753 884	1 507 370	1 878 043	2 007 444
TUUA NACIONAL	Pasajeros de	1 897 955	487 147	753 884	1 480 404	1 822 036	1 935 914
	Salida	71 530	22 558	-	26 966	56 007	71 530
NAZCA ^{1/}		97 506	15 711	-	-	-	-

^{1/} No se considera proyección de demanda habida cuenta que el servicio a los pasajeros no es prestado por Corpac sino por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

Fuente: Formato de Declaración Estadística Corpac, IATA (2021), ICF (2021).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

223. A continuación, se calculó el número de pasajeros por operación (en el caso de las naves con un PMD de hasta 10TM) y el número de pasajeros por tonelada (en el caso de

⁴⁵ Ello teniendo en cuenta que ya ha reanudado sus operaciones en vuelos internacionales.

naves con un mayor PMD) para el año 2021. A partir de dicho ratio y de las proyecciones de pasajeros, se estimó la demanda de aterrizaje y despegue. Del mismo modo, la demanda por el servicio de estacionamiento se ha proyectado considerando como base las proyecciones de aterrizaje y despegue, y teniendo en cuenta el porcentaje de naves que permanecen estacionadas por más de 90 minutos.

Tabla 19: Proyección de demanda del servicio de aterrizaje y despegue por grupo de aeropuertos, 2021-2024

		Histórico		Pronósticos			
Servicio / Rango de PMD	Unidad	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1.1 GRUPO V							
Aterrizaje y Despegue nacional							
(>0-10)	Operación	7 462	5 841	8 334	11 694	14 392	15 292
(>10-35)		44 828	21 930	62 041	87 052	107 141	113 837
(>35-70)	TM	160 257	47 045	67 690	94 979	116 897	124 203
(>70-105)		179 241	68 725	175 933	246 859	303 826	322 816
(>105)		-	-	-	-	-	-
1.2 CUSCO							
Aterrizaje y Despegue nacional							
(>0-10)	Operación	3 115	1 074	2 874	5 643	6 946	7 380
(>10-35)		3 064	446	2 822	5 538	6 814	7 234
(>35-70)	TM	500 042	68 454	57 881	113 661	139 890	148 634
(>70-105)		1 694 728	495 130	790 942	1 553 175	1 911 600	2 031 076
(>105)		-	-	365	716	881	935
Aterrizaje y Despegue internacional							
(>0-10)	Operación	41	8	3	15	32	41
(>10-35)		18 703	337	42	7 050	14 643	18 702
(>35-70)	TM	28 401	10 351	367	10 707	22 237	28 401
(>70-105)		66 587	23 438	-	25 102	52 136	66 586
(>105)		-	-	-	-	-	-
1.3 NAZCA							
Aterrizaje y Despegue nacional							
(>0-10)	Operación	36 187	6 660	10 324	33 480	41 207	43 782
(>10-35)		25	-	-	-	-	-
(>35-70)	TM	-	-	-	-	-	-
(>70-105)		-	-	-	-	-	-
(>105)		-	-	-	-	-	-

Nota: Los datos de demanda corresponden a los usuarios atribuibles.

Fuente: Formato de Declaración Estadística Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

224. En cuanto al servicio de mangas, en el año 2021 se consideraron los datos observados hasta el mes de octubre, asumiendo que en noviembre y diciembre se registra el mismo tráfico. Luego, para proyectar los siguientes años, se consideran los supuestos de recuperación de la demanda tomados de IATA (2021) e ICF (2021).

Tabla 20: Proyección de demanda del servicio de mangas prestado en el Aeropuerto de Cusco, 2021-2024

	Unidad	Histórico		Pronósticos			
		2019	2020	2021	2022	2023	2024
MANGAS	HORAS	13 004	2 431	5 274	10 143	12 483	13 264

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Proyección de ingresos

VI.4.1. Ingresos regulados

225. A partir de las proyecciones de demanda, los ingresos regulados se obtienen multiplicando las cantidades estimadas por la respectiva tarifa; en ese sentido, debe considerarse que dichos ingresos corresponden a los usuarios atribuibles. Para tal efecto, en el año 2021 se han considerado las tarifas vigentes y a partir del año 2022 en adelante, se han considerado las tarifas resultantes al aplicar el porcentaje de variación que hace que el VAN del flujo de caja sea cero.

226. De esta manera, en la siguiente tabla se muestra la proyección de ingresos totales por la prestación de los servicios aeroportuarios remunerados con las Tarifas Máximas.

Tabla 21: Proyección de ingresos regulados en los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac, 2021-2024 (USD reales)

	2021	2022	2023	2024
TUUA nacional	3 250 173	8 085 757	9 951 703	10 573 690
TUUA internacional	-	358 513	744 613	950 991
Aterrizaje y despegue nacional	2 208 706	5 662 149	6 968 794	7 404 337
Hasta 10 t	80 956	269 163	331 281	351 988
Más de 10 t hasta 35 t	46 449	90 281	111 110	118 042
Más de 35 t hasta 70 t	172 406	414 794	510 516	542 425
Más de 70 t hasta 105 t	1 908 051	4 885 712	6 013 183	6 389 010
Más de 105 t	843	2 200	2 704	2 872
Aterrizaje y despegue internacional	1 494	205 887	427 634	546 166
Hasta 10 t	48	319	681	872
Más de 10 t hasta 35 t	125	27 838	57 820	73 847
Más de 35 t hasta 70 t	1 321	51 246	106 431	135 933
Más de 70 t hasta 105 t	-	126 484	262 703	335 514
Más de 105 t	-	-	-	-
Estacionamiento nacional	1 769	5 350	6 585	6 996
Hasta 10 t	1 292	4 157	5 116	5 436
Más de 10 t hasta 35 t	38	76	94	99
Más de 35 t hasta 70 t	39	95	117	124
Más de 70 t hasta 105 t	399	1 022	1 258	1 337
Más de 105 t	-	-	-	-
Estacionamiento internacional	3	63	132	168
Hasta 10 t	2	7	14	18
Más de 10 t hasta 35 t	0	19	39	49
Más de 35 t hasta 70 t	1	24	49	62
Más de 70 t hasta 105 t	0	15	30	38
Más de 105 t	-	-	-	-
Uso de Mangas	158 220	404 553	497 884	529 034
Total ingresos regulados	5 620 364	14 722 273	18 597 345	20 011 383

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

227. Como puede observarse, la mayor fuente de ingresos proviene de la TUUA nacional, seguida del aterrizaje y despegue nacional.

VI.4.2. Ingresos de usuarios no atribuibles

228. En el presente estudio se han identificado dos tipos de usuarios: aquellos que pagan la Tarifa regulada por cada uno de los servicios aeroportuarios (a los que se ha denominado “atribuibles”) y los que pagan un monto menor por dichos servicios (llamados “no atribuibles”). Con relación a los últimos, cabe señalar que estos también hacen uso de los servicios aeroportuarios, así como los de aeronavegación. En efecto, de acuerdo con el tarifario de Corpac, existen dos tarifas distintas para este tipo de usuarios:

- **Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial:** Comprende los servicios de SNAR (nacional e internacional), Aproximación, Sobrevuelo, Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento.
- **Tarifa operacional anual para vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por Corpac:**

Comprende los servicios de SNAR nacional, Aproximación, Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento.

229. En la siguiente tabla se muestran los ingresos facturados por Corpac por la prestación de servicios aeroportuarios y de aeronavegación a los usuarios no atribuibles.

Tabla 22: Ingresos de Corpac procedentes de los usuarios no atribuibles (USD, incluye IGV)

Fuente de ingresos	2017	2018	2019	2020
Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial	17 429	17 013	19 429	28 621
Tarifa operacional anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A.	7 762	6 877	11 739	9 500

Fuente: Carta N° GG.999.2021.O remitida por CORPAC el 22-11-2021.

230. En vista de ello, en la presente propuesta tarifaria, se incluye en los flujos de caja aquellos ingresos correspondientes a los usuarios no atribuibles. De esta manera, se reconoce su contribución dentro de la cadena de actividades asociadas a la prestación de los servicios regulados, destacándose que las tarifas pagadas por dichos usuarios se encuentran en un régimen de subsidios y, por tanto, no son sostenibles por sí solas.
231. A tal efecto, se distribuyeron los ingresos facturados por CORPAC por las mencionadas dos tarifas entre los distintos servicios que las conforman, tomando como referencia la participación anual de cada uno de estos servicios en los ingresos regulados (es decir, aquellos provenientes de los usuarios atribuibles). El resultado se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 23: Ingresos facturados por servicios brindados por Corpac a usuarios no atribuibles, 2017-2020 (USD reales)

Fuente de ingresos	Servicios que comprende	2017	2018	2019	2020
Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial	SNAR Nacional	2 552	2 579	3 101	4 113
	SNAR Internacional	5 153	4 954	5 559	6 224
	Aproximación	877	1 001	1 167	1 461
	Sobrevuelo	5 658	5 246	5 954	11 822
	Pista y Rodadura	530	637	683	634
Tarifa operacional anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A.	SNAR Nacional	4 022	3 650	6 231	5 334
	Aproximación	1 562	1 374	2 345	1 895
	Pista y Rodadura	994	804	1 372	822

Nota: De acuerdo con el MCR, el servicio de Pista y Rodadura incluye los servicios de aterrizaje/despegue y estacionamiento de aeronaves.

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

232. En ese orden, la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles para el periodo 2021-2024 se realizó tomando como base los ingresos asignados al servicio de Pista y Rodadura (el cual comprende a su vez los servicios de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves) en el año 2019, y considerando los supuestos de recuperación de la demanda atribuible de cada servicio según ICF (2021). El resultado se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 24: Proyección de ingresos por usuarios no atribuibles, 2021-2024 (USD reales)

	2021	2022	2023	2024
Pista y rodadura	1 213	1 603	1 973	2 097

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4.3. Transferencias recibidas de LAP

233. De acuerdo con el Anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJCh, todos los servicios de aeronavegación se encuentran bajo la dirección y responsabilidad de Corpac, con excepción de los señalados en el apéndice 1 del anexo 3 de dicho contrato, los cuales

están a cargo del concesionario del referido aeropuerto; solo en el caso del servicio correspondiente a Comunicaciones Torre/ SEI Seguridad la responsabilidad es compartida entre ambas Entidades Prestadoras, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 25: Responsabilidad de los servicios de aeronavegación en el AIJCh

Servicios / Instalaciones	Corpac	LAP
1. Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)		
1.1 Servicios de Control de Tránsito Aéreo (Servicios ATC)	X	
1.1.1 Servicios de Control de Área	X	
1.1.2 Servicio de Control de Aproximación	X	
1.1.3 Servicios Radar	X	
1.2 Servicio de Información de Vuelo	X	
1.3 Servicio de Alerta	X	
2. Servicio de Información Aeronáutica (AIS)	X	
3. Servicio de Meteorología Aeronáutica (MET)		
3.1 Observatorios Meteorológicos	X	
3.2 Pronósticos Meteorológicos	X	
3.3 Climatología	X	
4. Servicios de Comunicaciones Aeronáuticas		
4.1 Servicio Móvil Aeronáutico (AMS) – Piloto/Controlador	X	
4.2 Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) – Controlador / Controlador	X	
5. Servicios de Inspección en Vuelo	X	
6. Sistema de Radio Ayudas para la Navegación Aérea		
6.1 Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)	X	
6.2 Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR)	X	
6.3 Equipo Medidor de Distancia (DME)	X	
6.4 Radiofaro No Direccional (NDB)	X	
6.5 GPS/DGPS	X	
7. Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas		
7.1 Radiocomunicaciones HF, VHF y UHF	X	
7.2 Conmutadores orales ATS y de Datos	X	
7.3 Medios de transmisión	X	
8. Sistemas de Ayudas Visuales para la Navegación		
8.1 Sistemas de Luces	X	
8.1.1 Luces de pista	X	
8.1.2 Luces de calle de rodaje	X	
8.1.3 Sistema de luces de aproximación	X	
8.1.4 Indicador Visual de Pendiente de Aproximación de Precisión (PAPI)	X	
8.1.5 Ayudas Visuales Indicadores de Obstáculos	X	
8.1.6 Indicadores de Dirección del Viento	X	
8.1.7 Faro Aeronáutico	X	
8.1.8 Letreros luminosos	X	
8.2 Señales de pista		X
8.3 Iluminación de plataforma		X
8.4 Sistema de iluminación de emergencia		X
9. Sistemas de Vigilancia (ATC)		
9.1 Detección y Vigilancia por Radio (RADAR)	X	
9.2 Radar Primario	X	
9.3 Radar Secundario	X	
9.4 Vigilancia Dependiente Automática (ADS)	X	
10. Equipos e instalaciones		
10.1.1 Control de movimiento en área de maniobra	X	
10.1.2 Control de movimiento en plataformas		X
10.2 Comunicaciones Torre / SEI, Seguridad	X	X
11. Sistemas de Abastecimiento de Energía Eléctrica y otros		

Servicios / Instalaciones	Corpac	LAP
11.1 Sistema principal de distribución eléctrica		X
11.2 Sistemas especiales	X	
11.3 Dispositivos de monitoreo y control de equipos aeronáuticos	X	
11.4 Iluminación para fines de seguridad		X
12. Servicios de emergencia y otros		
12.1 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)		X
12.2 Equipo de traslado de aeronaves inutilizadas		X
12.3 Sistemas de reducción de peligro aviario		X
12.4 Mantenimiento sistemas de drenaje, edificios, etc.		X
12.5 Equipo de medición de características de rozamiento de pista		X
12.6 Servicios de dirección de plataformas		X
13. Normas y procedimiento de vuelo	X	

Fuente: Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh.

234. Asimismo, el Anexo 9 de dicho instrumento contractual establece que:

- LAP facturará el 100% de los servicios de aterrizaje y despegue a los usuarios del aeropuerto, y entregará a Corpac el 50% de los montos facturados, que conforme al Contrato de Concesión le corresponden; y,
- LAP facturará el 100% de la TUUA internacional a los usuarios del aeropuerto, y entregará a Corpac el 20% de los montos facturados que, conforme al marco contractual, le corresponden.⁴⁶

235. En ese contexto, en Ositrán (2017), se consideró que el íntegro de las transferencias de LAP por concepto de Aterrizaje y Despegue sirva para cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación; mientras que las transferencias provenientes del cobro de la TUUA internacional sean destinadas a cubrir los costos de los servicios regulados aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de Corpac; ello, en atención a las siguientes consideraciones:

- Las tarifas que cobra Corpac por los servicios aeroportuarios fueron fijadas en el año 2004; teniendo en ese momento más de trece (13) años de vigencia sin haber sufrido variaciones o ajustes.
- Salvo en el caso del aeropuerto de Cusco, la sostenibilidad de los otros aeropuertos administrados por Corpac estuvo garantizada en el proceso de fijación tarifaria del año 2004, considerando las transferencias directas del Estado a Corpac, como consecuencia de los ingresos por Retribución⁴⁷ que percibe el Estado de la Concesión del AIJCH; no obstante, mediante la Carta N° GAP.ADC.056.2017.C, recibida el 11 de abril de 2017, Corpac manifestó que no había recibido ninguna transferencia de parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.

⁴⁶ De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh, que regula la Política sobre Tarifas, los ingresos que genere el pago de la tarifa de Aterrizaje y Despegue serán a favor del concesionario y Corpac en una proporción de 50% para cada uno de ellos. Del mismo modo, los ingresos que genere el pago de la TUUA internacional serán a favor del Concesionario en un 80% y para Corpac en un 20%.

⁴⁷ De acuerdo con el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh, a partir del tercer año de Vigencia de la Concesión, el 50% del monto mínimo de la Retribución se destinaría a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por Corpac, mientras que el 20% restante sería destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCh. Luego, a través de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCH, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se agregó un último párrafo a la cláusula 5.23 de dicho contrato (referida a la ampliación del AIJCh), estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el mencionado numeral 10.3 de las Bases.

- Corpac administra además del aeropuerto de Cusco, el aeródromo de Nazca y los aeródromos comprendidos dentro del Grupo V, los cuales se caracterizan por presentar, en su mayoría, escaso o nulo movimiento, y cumplir una función social.
 - En el mes de setiembre de 2016, se reiniciaron las operaciones (vuelos) comerciales en el aeropuerto de Jaén. Asimismo, Corpac indicó que los aeropuertos de Ilo, Jaén, Jauja y Rioja presentaban una proyección de demanda creciente, fundamentada en las perspectivas de ingreso de las aerolíneas Latam Airlines, Peruvian Airlines, Star Perú y LC Perú, y sus correspondientes incrementos de frecuencias anuales. En ese escenario, se requeriría de inversiones para el mejoramiento de dichas infraestructuras aeroportuarias.
236. En línea con lo anterior, en la presente propuesta, se considera el íntegro de las transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional como parte de los ingresos de Corpac en el flujo de caja. Para tal efecto, se han proyectado los ingresos recibidos por LAP para el periodo 2021-2024 y sobre dichos montos, se ha aplicado el 20%.
237. Así, en el año 2021, se consideran los ingresos facturados por LAP hasta el mes de noviembre y se estiman los ingresos de diciembre.⁴⁸ Para los años 2022 a 2024, se realiza una proyección de los pasajeros de salida en vuelos internacionales en el AIJCh, teniendo en cuenta los mismos supuestos de recuperación de la demanda considerados para Corpac; y, a partir de dichas proyecciones, se calculan las tasas de crecimiento de pasajeros en el AIJCh, las cuales son empleadas para realizar la proyección de ingresos de LAP por TUUA internacional. Los resultados se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 26: Proyección de las transferencias de LAP a Corpac (USD)

	2021	2022	2023	2024
INGRESOS TUUA INTERNACIONAL ^{1/}	36 135 660	81 670 181	100 517 146	106 799 468
20% CORPAC	7 227 132	16 334 036	20 103 429	21 359 894

Fuente: Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.5. Proyección de ingresos netos

238. Una vez obtenidos los ingresos, deben deducirse las contribuciones que tiene que pagar Corpac al Ositrán por concepto del Aporte por Regulación (equivalente al 1% de la totalidad de ingresos). En la siguiente tabla se muestra la proyección de ingresos netos.

Tabla 27: Proyección de ingresos netos, 2021-2024 (dólares reales)

	2021	2022	2023	2024
Total de ingresos	12 848 709	31 057 912	38 702 747	41 373 373
Ingresos regulados	5 620 364	14 722 273	18 597 345	20 011 383
Transferencias AIJCh	7 227 132	16 334 036	20 103 429	21 359 894
Usuarios no atribuibles	1 213	1 603	1 973	2 097
Aporte por regulación	128 487	310 579	387 027	413 734
Ingresos netos	12 720 222	30 747 333	38 315 720	40 959 639

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6. Costos operativos

239. Para la proyección de los costos operativos de los servicios materia de revisión, se ha tomado como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de Corpac del año 2020. De acuerdo con ello, las partidas de gasto que se consideran como costos operativos para efectos de la presente propuesta son: i) gastos de personal,

⁴⁸ De manera similar al caso de la proyección de demanda de CORPAC, se han considerado los datos observados hasta el mes de noviembre y se asume que los ingresos por TUUA internacional registrado en noviembre se replica en el mes de diciembre.

ii) servicios prestados por terceros, iii) mantenimiento, iv) suministros y materiales, v) tributos y seguros y vi) otros costos. En la siguiente tabla se muestra la estructura porcentual de los costos operativos registrada en el año 2020.

Tabla 28: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, año 2020 (soles)

Gastos	Cusco*	Nazca**	Grupo V***	Total	Participación
Suministros y Materiales	3 031 224	35 395	413 741	3 480 360	8%
Gastos de Personal	6 955 143	1 304 893	11 428 711	19 688 746	47%
Servicios de terceros excepto mantenimiento	4 870 788	603 215	8 992 153	14 466 156	34%
Mantenimiento	845 170	76 785	1 347 377	2 269 332	5%
Seguros y tributos	457 463	69 873	1 019 545	1 546 881	4%
Otros Costos	254 573	24 497	424 950	704 020	2%
Total	16 414 361	2 114 658	23 626 476	42 155 496	100%

Notas:

(*) Se consideran los servicios de pista y rodadura, TUUA y mangas.

(**) Solo se considera el servicio de pista y rodadura.

(***) Se consideran los servicios de pista y rodadura, y TUUA.

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de Corpac 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

240. Como puede observarse, los gastos de personal son los que mayor proporción ocupan dentro de los costos operativos (47% del total), siendo más representativos en el Grupo V –cuyos aeródromos requieren el 58% del gasto de personal en servicios aeroportuarios–, mientras que el aeropuerto de Cusco consume el 35%, y el aeródromo de Nazca, apenas el 7%. Le siguen en importancia los servicios prestados por terceros (34% de los costos operativos), los cuales llegaron a representar el 38% en el Grupo V. En conjunto, dichos rubros representan aproximadamente el 81% del costo operativo total de los servicios aeroportuarios prestados por Corpac en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.
241. En la Propuesta Tarifaria de Corpac, para los rubros de Suministros y Materiales, Servicios de Terceros (excepto mantenimiento), Seguros y Tributos, y Otros costos, se ha considerado un factor de incremento vegetativo de 2% anual, tomando como base los costos del año 2020. Al respecto, señala que no se ha considerado un incremento de estos costos relacionado con el crecimiento de la demanda debido a que se prevén incrementos en la demanda muy fuertes.
242. En lo que respecta a los costos de mantenimiento, adicionalmente a la proyección del crecimiento vegetativo de estos (a una tasa de 2% anual), Corpac ha considerado una proyección de costos incrementales con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de los servicios aeroportuarios regulados. Del mismo modo, ha realizado sus proyecciones de gastos de personal con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de dichos servicios.
243. Sobre el particular, resulta razonable que, en el contexto actual, las proyecciones de costos operativos no se encuentren en función de los supuestos considerados para las proyecciones de demanda. Ciertamente, de acuerdo con las expectativas de IATA (2021) e ICF (2021), el tráfico de pasajeros -y, por ende, el de naves- estará inmerso en un proceso de recuperación pre-pandemia, por lo que las tasas de crecimiento anual esperadas son inusualmente elevadas.⁴⁹ En ese sentido, no sería razonable asumir que los costos operativos se incrementarán en la misma medida; por lo que se considera válido considerar un incremento vegetativo de 2% anual, en línea con el supuesto planteado por Corpac. En la siguiente tabla, se muestran las proyecciones.

⁴⁹ Por ejemplo, en el caso del aeropuerto de Cusco, las proyecciones de demanda de TUUA nacional implican que el tráfico de pasajeros de salida se incremente 55% en el 2021, 79% en el 2022, 35% en el 2023 y 6% en el 2024.

Tabla 29: Proyección de costos operativos base (soles)

	2021	2022	2023	2024
Suministros y Materiales	3 549 967	3 620 967	3 693 386	3 767 254
Servicios de terceros, excepto mmt.	14 755 479	15 050 588	15 351 600	15 658 632
Seguros y tributos	1 577 819	1 609 375	1 641 563	1 674 394
Otros Costos	718 100	732 462	747 112	762 054
Total	20 601 366	21 013 393	21 433 661	21 862 334

Nota: Se consideran solo los rubros para los que se asume un crecimiento vegetativo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6.1. Gastos de personal

244. Tal como fue señalado líneas arriba, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se incluyó una proyección de gastos de personal, la cual se encuentra desagregada por partidas presupuestarias y por tipo de servicio (según pertenezcan a los servicios aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos); en el caso de los costos mixtos, se consideró 50% para los servicios aeroportuarios y 50% para aeronavegación. De acuerdo con dichas proyecciones, se identificó un incremento de 52% en los gastos de personal de los servicios materia de revisión para el año 2022, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 30: Proyección de gastos de personal de Corpac, 2020-2024 (soles)

Partida/Año	2020	2021	2022	2023	2024
Gastos de Personal	46 054 345	43 561 069	66 324 141	62 633 221	63 803 933
Variación anual		-5,4%	52,3%	-5,6%	1,9%

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac.

245. Al respecto, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), solo se considerarán las proyecciones de costos que cuenten con la aprobación del Directorio del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE, conforme al marco legal vigente⁵⁰. Acorde con ello, mediante el Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac que remita la documentación que contenga la aprobación por parte del Directorio de FONAFE de los gastos de personal considerados en su Propuesta Tarifaria.
246. En atención a dicho requerimiento, mediante correo electrónico de fecha 16 de diciembre de 2021, Corpac remitió el Oficio N° 0322-2021-GPC-FONAFE de fecha 9 de diciembre de 2021, a través del cual se comunica que por Acuerdo de Directorio N° 001-2021/009-FONAFE, se modificó el presupuesto de Corpac del año 2021. De acuerdo con dicho presupuesto aprobado, el gasto de personal de Corpac asciende a S/. 150 298 297.
247. Del mismo modo, por medio del correo electrónico de fecha 17 de diciembre de 2021, Corpac remitió el Oficio N° 0336-2021-GPC-FONAFE, a través del cual se comunica la aprobación del presupuesto del año 2022 mediante Acuerdo de Directorio N° 001-2021/010-FONAFE. De acuerdo con dicho presupuesto aprobado, el gasto de personal de Corpac asciende a S/. 166 471 932. Al respecto, Corpac señaló en su comunicación lo siguiente:

“Para el presente ejercicio 2022, el FONAFE mediante OFICIO.0336.2021.GPC.FONAFE adjunto al presente, aprueba el marco presupuestal para CORPAC S.A., el cual

⁵⁰ El literal a) del Artículo 10 del Reglamento de la Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, señala como una de las funciones del Directorio de FONAFE:

“a) Aprobar el presupuesto consolidado de las Empresas, en el marco de las normas presupuestales correspondientes”

Debe precisarse que el Gasto Integrado de Personal (GIP) es aprobado en el presupuesto de cada empresa. Asimismo, de acuerdo al capítulo IV de la Directiva de Gestión de FONAFE, aprobada mediante Acuerdo de Directorio N° 001-2013/006-FONAFE de fecha 13.06.2013, el Directorio de FONAFE es el encargado de aprobar el Cuadro de Asignación de Personal (CAP) y las contrataciones a plazo fijo de las Empresas bajo su ámbito.

contempla dentro de los mismos la partida de Gastos de Personal (dentro de ella se encuentra contempladas las necesidades de contratación de personal.

(...)

Ahora bien, producto de la **reducción de los Gastos de Personal aprobados por FONAFE, se han tenido que ajustar las contrataciones requeridas y proyectadas por CORPAC S.A., los cuales han afectado significativamente nuestras posibles contrataciones vinculadas a los servicios aeroportuarios (Contrataciones del Área de Seguridad), donde inicialmente se contemplaron 180 trabajadores, por lo que tuvimos que reajustarlos a 27 colaboradores para el 2022 (...)**

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

248. De esta manera, para la formulación de las tarifas, se está considerando en el flujo de caja las proyecciones de gasto de personal para los años 2021 y 2022 que han sido ajustadas por Corpac y remitidas mediante correo electrónico de fecha 22 de diciembre de 2021, las cuales se encuentran sustentadas en los presupuestos aprobados por FONAFE.⁵¹ Para los años 2023 y 2024, en la medida que las proyecciones realizadas por Corpac no cuentan con la aprobación del Directorio de FONAFE, se han estimado estos gastos considerando la misma tasa de 2% anual -crecimiento vegetativo-empleada para los demás rubros de gastos operativos.

249. Por último, para convertir los montos en soles a dólares reales, se empleó el tipo de cambio real; tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 31: Proyección de gastos de personal de los servicios aeroportuarios, 2021-2024

	2021	2022	2023	2024
Soles	41 399 092	47 755 444	48 710 553	50 678 459
Tipo de Cambio real	3,877	3,982	4,068	4,154
Dólares reales	10 679 496	11 992 540	11 974 993	12 198 589

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6.2. Mantenimiento

250. Tal como fue señalado líneas arriba, en la Propuesta Tarifaria de Corpac se incluye una proyección de gastos de mantenimiento que comprende:

- Un costo base, estimado a partir del costo registrado en los estados financieros regulatorios del año 2020, al cual se le aplica una tasa de 2% anual (por crecimiento vegetativo); y,
- Una proyección de costos incrementales, los cuales corresponden al Programa de Mantenimiento de la empresa; tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 32: Proyección de costos de mantenimiento de Corpac (dólares reales)

Rubro/Año	2020	2021	2022	2023	2024
Costo de mantenimiento	715 695	6 627 388	3 603 239	2 286 993	2 291 754
Costo base	715 695	764 039	774 434	789 725	806 146
Costo incremental		5 863 350	2 828 805	1 497 269	1 485 608

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac.

251. Al respecto, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), solo se considerarán las proyecciones de costos que cuenten con la aprobación del Directorio del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE, conforme al marco legal vigente. Acorde con ello, mediante el Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac que remita la documentación que contenga la aprobación por parte del

⁵¹ Cabe indicar que, de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 19, el gasto de personal incorpora, entre otros conceptos, la participación de los trabajadores. En el presente caso, la proyección de gastos de personal no considera esta partida presupuestal debido a que esta es considerada para el cálculo del impuesto neto de 31,6%, como se verá más adelante; de lo contrario, se incurriría en una doble contabilización de este concepto.

Directorio de FONAFE de los costos de mantenimiento incrementales considerados en su Propuesta Tarifaria.

252. En atención a dicho requerimiento, mediante correo electrónico de fecha 16 de diciembre de 2021, Corpac remitió el Oficio N° 0322-2021-GPC-FONAFE de fecha 9 de diciembre de 2021, a través del cual se comunica que por Acuerdo de Directorio N° 001-2021/009-FONAFE, se modificó el presupuesto de Corpac del año 2021.
253. Del mismo modo, por medio del correo electrónico de fecha 17 de diciembre de 2021, Corpac remitió el Oficio N° 0336-2021-GPC-FONAFE, a través del cual se comunica la aprobación del presupuesto del año 2022 mediante Acuerdo de Directorio N° 001-2021/010-FONAFE. Asimismo, en dicha fecha, vía correo electrónico, Corpac remitió los gastos de mantenimiento ajustados en función de la modificación del presupuesto del año 2021 y la aprobación del presupuesto del año 2022 por parte de FONAFE.
254. De esta manera, para la formulación de las tarifas, se está considerando en el flujo de caja la programación del gasto de mantenimiento incremental para los años 2021 y 2022, que ha sido ajustada por Corpac (excluyendo aquellas actividades vinculadas a los servicios de aeronavegación), la cual se encuentra sustentada en los presupuestos aprobados por FONAFE.
255. Para los años 2023 y 2024, en la medida que las proyecciones realizadas por Corpac no cuentan con la aprobación del Directorio de FONAFE, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), no se consideran estos gastos incrementales. Sin perjuicio de ello, cabe destacar que se está considerando la proyección de los costos base teniendo en cuenta la misma tasa de 2% anual -crecimiento vegetativo- empleada para los demás rubros de gastos operativos. En la siguiente tabla se muestran las proyecciones en soles y en dólares reales.

Tabla 33: Proyección de gastos de mantenimiento de los servicios aeroportuarios, 2021-2024

	2021	2022	2023	2024
Costo base	2 314 719	2 361 013	2 408 233	2 456 398
Costo incremental	3 497 597	20 331 882	-	-
Total (soles)	5 812 316	22 692 895	2 408 233	2 456 398
Costo base	597 115	592 907	592 040	591 269
Costo incremental	902 256	5 105 824	-	-
Total (dólares reales)	1 499 371	5 698 731	592 040	591 269

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.7. Base de capital e inversiones

VI.7.1. Base de capital existente

256. A efectos de determinar la base inicial de activos, se han considerado los valores registrados en la contabilidad regulatoria del año 2020. Así, de acuerdo con la información del libro de activos fijos, Corpac posee activos relacionados a los servicios aeroportuarios, y activos que son compartidos entre los servicios de aeronavegación y los aeroportuarios (en adelante, activos mixtos).
257. Al respecto, los activos relacionados a los servicios aeroportuarios del aeropuerto de Cusco, el aeródromo de Nazca y los aeródromos del Grupo V son incluidos íntegramente en el flujo de caja.
258. Por su parte, con relación a los activos mixtos, de acuerdo con lo manifestado en la Propuesta Tarifaria de Corpac, se ha considerado el 50% de estos para los servicios aeroportuarios. No obstante, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), en la presente propuesta se considera para el caso específico de terrenos, la cantidad de

metros cuadrados como direccionador de costos (*cost driver*); para todos los demás tipos de activos se considera el 50% de los activos mixtos.

259. De esta manera, se estima que el stock de activos fijos asociados a los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de Corpac asciende a S/ 266,929 millones en el año base (2020), siendo el 60% correspondiente a activos exclusivos a la prestación de los servicios aeroportuarios y el 40% restante correspondiente a los activos mixtos, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 34: Valor histórico neto de los activos asignados a los servicios aeroportuarios, al año 2020 (soles)

Tipo de activo	2020	Proporción
Activo inicial	266 929 868	100%
Edificaciones y construcciones	119 007 670	45%
Intangible	0	0%
Maquinaria y equipo	1 759 777	1%
Otros	42 132 963	16%
Terrenos	104 029 458	39%
Activo inicial servicios aeroportuarios	161 317 192	60%
Edificaciones y construcciones	118 317 142	44%
Intangible	0	0%
Maquinaria y equipo	1 546 210	1%
Otros	41 453 840	16%
Terrenos	0	0%
Activo inicial mixtos*	107 195 894	40%
Edificaciones y construcciones	1 381 055	1%
Intangible	0	0%
Maquinaria y equipo	427 135	0%
Otros	1 358 246	1%
Terrenos	104 029 458	39%

(*) Considera solo la parte correspondiente a los servicios aeroportuarios.

Nota: Considera únicamente activos de los aeropuertos de Cusco, Nazca y Grupo V.

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de Corpac 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

260. A partir del valor histórico neto de los activos al 2020, se estimaron las depreciaciones de cada activo para el periodo 2021-2024, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 35: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios aeroportuarios, 2021-2024 (soles)

	2021	2022	2023	2024	Tasa de depreciación
Depreciación activo inicial	10 339 657	10 339 657	10 339 657	10 339 657	
Edificaciones y construcciones	5 950 383	5 950 383	5 950 383	5 950 383	5,00%
Intangible	-	-	-	-	10,00%
Maquinaria y equipo	175 978	175 978	175 978	175 978	10,00%
Otros	4 213 296	4 213 296	4 213 296	4 213 296	10,00%
Terrenos	-	-	-	-	0,00%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.7.2. Inversiones proyectadas

261. En la Propuesta Tarifaria de Corpac, se presentó un plan de inversiones para el periodo 2021-2024, desagregadas en dos tipos, según la fuente de financiamiento: las incluidas en el Convenio con el MTC y las no incluidas en dicho convenio.⁵² Al respecto, las inversiones incluidas en el convenio fueron proyectadas para los años 2021 y 2022, tal como se detalla en la Tabla 11 del presente informe, y considera un grado de ejecución de 100%.

⁵² Ver sección V.4.2 del presente Informe.

262. Sobre el particular, el Anexo II del RETA dispone -en la sección II, referida a la revisión tarifaria por costo de servicio- que, para la formulación de las tarifas reguladas por costo de servicio se incluirán solo aquellos conceptos que estén incluidos en el plan de inversiones **programadas o aprobadas** (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución).
263. En línea con ello, mediante el Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN, se requirió a Corpac, entre otros, lo siguiente:
- i. La documentación que aprueba las inversiones proyectadas durante los años 2021 y 2022, que se encuentran incluidas en el aludido convenio con el MTC, explicando detalladamente de qué manera se han asignado los montos aprobados en dichos documentos en su Propuesta Tarifaria referida a los servicios aeroportuarios materia del presente procedimiento. Asimismo, se le solicitó remitir el mencionado convenio suscrito con el MTC.
 - ii. La documentación que aprueba las inversiones proyectadas durante el periodo 2021-2024, que no se encuentran incluidas en el aludido convenio⁵³, explicando detalladamente de qué manera se han asignado los montos aprobados en dichos documentos en su Propuesta Tarifaria referida a los servicios aeroportuarios materia del presente procedimiento.
264. Así, mediante la Carta N° GG.1030.2021.O, Corpac remitió el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el MTC y Corpac, suscrito el 7 de junio de 2018, el cual tiene por objeto *“establecer las condiciones y mecanismos para la transferencia de recursos a CORPAC que permitan el financiamiento y la ejecución de las inversiones de optimización, reposición y rehabilitación en los aeropuertos de Cusco, Ilo y Moquegua.”*
265. De acuerdo con los términos establecidos en dicho instrumento, es responsabilidad del MTC, entre otras, las siguientes:
- Efectuar el monitoreo y seguimiento físico y financiero de los recursos transferidos, así como del cumplimiento de las acciones contenidas en dicho convenio, a través de la DGAC.
 - Dar aviso, a través de la Dirección de Regulación y Promoción, cuando se detecte la no utilización de los recursos transferidos, demora de convocatoria e incumplimiento en el envío de la ficha técnica de seguimiento al órgano respectivo de la Entidad.
266. Asimismo, Corpac se compromete a utilizar los recursos financieros transferidos en la ejecución de las inversiones establecidas en el referido convenio, quedando prohibido, bajo responsabilidad, el uso de estos para fines distintos al otorgado.
267. En consecuencia, se considera que tanto el grupo de inversiones incluidas en el convenio como las transferencias de recursos por parte del MTC no deben formar parte del flujo de caja económico materia de análisis, por cuanto dichas inversiones son financiadas con recursos públicos -bajo determinadas condiciones- y no con las Tarifas reguladas.
268. En cuanto a las inversiones no incluidas en el Convenio, mediante correo electrónico de fecha 23 de diciembre de 2021, Corpac remitió la información ajustada concerniente a los años 2021 y 2022, de acuerdo con los gastos de capital aprobados por FONAFE. Asimismo, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), resulta necesario aplicar un factor de ajuste, teniendo en cuenta que la gestión de Corpac ha evidenciado un grado de ejecución de inversiones menor que el programado. Así, considerando el grado de ejecución de las inversiones programadas vinculadas a los servicios aeroportuarios, observado en los ejercicios 2015 al 2020, la ejecución promedio de las inversiones

⁵³ Programas de Inversiones de Corpac aprobados por el Directorio del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE, entre otros documentos que resulten pertinentes.

programadas ascendió a 72,7%. En la siguiente tabla se muestra el detalle de las proyecciones de inversiones, así como el porcentaje de ejecución a considerarse.

Tabla 36: Inversiones proyectadas por los servicios aeroportuarios, 2021-2024 (soles)

	2021	2022	2023	2024
	4 782 466	3 221 342	17 634 214	12 978 214
Edificaciones y construcciones	-	466 102	4 100 000	2 400 000
Maquinaria y equipo	4 264 777	2 045 240	12 442 214	6 208 214
Vehículos	-	-	-	3 300 000
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	200 000	200 000
Equipos de informática	517 689	710 000	892 000	870 000
Ejecución esperada	72,7%	72,7%	72,7%	72,7%

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

269. Finalmente, dado que los flujos de caja se encuentran expresados en dólares americanos, se aplicó el tipo de cambio real proyectado para el periodo 2021-2024 sobre los montos estimados de inversión y depreciación, obteniéndose los montos que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 37: Proyección de inversiones y depreciaciones, 2021-2024 (dólares reales)

Depreciación	2021	2022	2023	2024
	-	104 282	74 020	302 526
Edificaciones y construcciones	-	-	4 256	36 649
Maquinaria y equipo	-	80 004	37 350	222 435
Vehículos	-	-	-	-
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	3 575
Equipos de informática	-	24 279	32 415	39 867

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI.8. Impuestos

270. Conforme al artículo 55 de la Ley del Impuesto a la Renta, en los flujos de caja se considera el pago del impuesto a la renta de 29,5%, y la participación de los trabajadores de 5%. Así, la tasa de impuesto efectiva a pagar es de 33,03%.

VI.9. Tasa de descuento

271. De acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, para la estimación de la tasa de descuento del flujo de caja, se empleará la fórmula del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC, por sus siglas en inglés), conforme a lo desarrollado en el literal c) del punto I.2 de dicho anexo.
272. La metodología WACC pondera el costo de patrimonio y el costo de deuda de la empresa, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado. Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios regulados, la Entidad Prestadora emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, siendo que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiación propia) y prestamistas (financiación ajena).
273. Para la estimación del costo de capital propio, de acuerdo con lo previsto en el Anexo II del RETA, se ha utilizado el Modelo de Valoración de Activos del Capital (CAPM, por sus siglas en inglés) adaptado a países emergentes.
274. Uno de los principales retos para el cálculo del WACC ha sido encontrar betas que reflejen el riesgo sistemático de la firma con respecto al riesgo de mercado del sector aeroportuario, y que sean comparables con los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac. Debido a ello, se ha tomado en consideración el estudio sugerido en la

Propuesta Tarifaria de Corpac, preparado por la consultora *Swiss Economics* para la Autoridad reguladora de transportes en Francia (*Swiss Economics*, 2020a), el cual proporciona estimaciones del beta del activo aeroportuario, calculado con un periodo histórico de cinco (05) años.

275. En el Anexo 1 del presente informe, se describe a detalle la metodología, así como los supuestos empleados para el cálculo del WACC, el cual ha sido estimado en 6,41% en dólares reales. En la siguiente tabla se resumen los valores considerados para su estimación.

Tabla 38: Costo promedio ponderado de capital (WACC) para Corpac

Parámetros	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	5,21%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2020 (Damodaran)
ERP	6,43%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2020 (Damodaran)
Beta Desapalancada	0,49	Swiss Economics (2020a)
D/E	0,00%	EE.FF. CORPAC
Beta apalancado	0,49	cálculo
Riesgo país	1,51%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2019-2020) (BRCP)
Costo de patrimonio (USD)	9,87%	cálculo
Apalancamiento	0,00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda	n/a	
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)
WACC nominal (USD)	9,87%	cálculo
Inflación	3,25%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2021-2024 (FMI)
WACC real (USD)	6,41%	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI.10. Flujo de caja

276. Tal como se ha explicado en los acápites precedentes, el descuento del flujo de caja conjunto para los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, y uso de mangas, se realizó bajo los siguientes supuestos:

- Un flujo de caja económico que comprende al aeropuerto de Cusco, el aeródromo de Nazca⁵⁴ y los aeródromos que forman parte del Grupo V.
- Un horizonte de cuatro años (2021 a 2024) con año base 2020, en el que las tarifas revisadas entrarán en vigor desde el año 2022.
- Flujos de ingresos y egresos expresados en dólares americanos, a precios constantes.
- Se incluye dentro de los ingresos, las transferencias realizadas por LAP a Corpac por concepto del 20% de la recaudación de la TUUA internacional.
- Sobre el plan de inversiones presentado por Corpac, se ha aplicado un factor de ajuste de 72,7% que refleja la ejecución real de las inversiones respecto de lo presupuestado entre los años 2015-2020.
- Se utiliza el método de depreciación lineal de los activos.
- Se incluye las contribuciones que Corpac realiza al Estado, a través del Ositrán y el MTC.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 6,41%.

277. En la siguiente tabla se presenta el flujo de caja económico para los servicios evaluados.

⁵⁴ Con excepción del servicio de TUUA para dicho aeródromo.

Tabla 39: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (dólares reales)

	2020	2021	2022	2023	2024
Total de ingresos		12 848 709	31 057 912	38 702 747	41 373 373
Ingresos regulados		5 620 364	14 722 273	18 597 345	20 011 383
Transferencias AUCh		7 227 132	16 334 036	20 103 429	21 359 894
Usuarios no atribuibles		1 213	1 603	1 973	2 097
Aporte por regulación		128 487	310 579	387 027	413 734
Ingresos netos		12 720 222	30 747 333	38 315 720	40 959 639
Costos de operación		17 493 289	22 968 240	17 836 279	18 052 244
Inversión					
Activo inicial	76 909 326				
Inversiones del periodo		897 151	588 273	3 152 551	2 271 721
Recuperación de la inversión					73 043 680
Depreciación activo inicial		2 667 265	2 596 537	2 541 899	2 488 813
Depreciación inversiones del periodo			104 282	74 020	302 526
Resultado antes de impuestos		- 7 440 332	5 078 274	17 863 521	20 116 056
Impuestos		-	1 677 100	5 899 428	6 643 327
Flujo de caja	-76 909 326	5 670 218	5 513 720	11 427 461	87 036 027
TIR	6,41%				
VAN	\$0				
WACC	6,41%				
Incremento tarifario	32,95%				

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI.11. Propuesta tarifaria**VI.11.1. Niveles máximos de las Tarifas**

278. Teniendo en cuenta la metodología expuesta en la sección anterior, la variable que cierra el modelo, es decir, la que logra que el VAN de cada flujo de caja económico sea igual a cero, es la tasa de variación de las tarifas revisadas respecto de las vigentes. Así, sobre la base de la información explicada en los acápites precedentes, se propone que dicha tasa sea equivalente a 32,95%.
279. En ese orden, se propone las siguientes tarifas a ser aplicadas por Corpac a partir del año 2022.⁵⁵

⁵⁵ Cabe indicar que la tarifa por el servicio de estacionamiento se mantiene como el equivalente a 2,5% de la tarifa de aterrizaje y despegue.

Tabla 40: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto de Cusco (USD reales, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2021	2022-2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	3,60	4,79
TUUA Internacional	USD/Pasajero	10,00	13,29
Aterrizaje y despegue nacional			
Hasta 10 t	USD/Operación	8,00	10,64
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	1,73	2,30
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,16	2,87
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,25	2,99
Más de 105 t	USD/t	2,31	3,07
Aterrizaje y despegue Internacional			
Hasta 10 t	USD/Operación	16,00	21,27
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,97	3,95
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,60	4,79
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,79	5,04
Más de 105 t	USD/t	3,88	5,16
Estacionamiento nacional			
Hasta 10 t	USD/h	0,20	0,27
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,04	0,06
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,05	0,07
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,06	0,07
Más de 105 t	USD/h	0,06	0,08
Estacionamiento internacional			
Hasta 10 t	USD/h	0,40	0,53
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,07	0,10
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,09	0,12
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,09	0,13
Más de 105 t	USD/h	0,10	0,13
Uso de Mangas	USD/h	30,00	39,88

Nota: Las Tarifas del 2021 corresponden a las Tarifas vigentes.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Tabla 41: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en el aeródromo de Nazca (USD reales, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2021	2022-2024
Aterrizaje y despegue nacional			
Hasta 10 t	USD/Operación	4,00	5,32
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	0,86	1,14
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	0,90	1,20
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	0,94	1,25
Más de 105 t	USD/t	0,96	1,28
Estacionamiento nacional			
Hasta 10 t	USD/h	0,10	0,13
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,02	0,03
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,02	0,03
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,02	0,03
Más de 105 t	USD/h	0,02	0,03

Nota: Las Tarifas del 2021 corresponden a las Tarifas vigentes.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Tabla 42: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos del Grupo V (USD reales, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2021	2022-2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	2,92	3,88
TUUA Internacional	USD/Pasajero	0,00	0,00
Aterrizaje y despegue nacional			
Hasta 10 t	USD/Operación	2,00	2,66
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	0,67	0,89
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	0,70	0,93
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	0,73	0,97
Más de 105 t	USD/t	0,75	1,00
Estacionamiento nacional			
Hasta 10 t	USD/h	0,05	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,02	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,02	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,02	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,02	0,02

Nota: Las Tarifas del 2021 corresponden a las Tarifas vigentes.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

280. Considerando que las tarifas propuestas en el presente documento responden a flujos 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.

VI.11.2. Reajuste tarifario por inflación

281. En línea con el criterio seguido por Ositrán (2017), en la Propuesta Tarifaria de Corpac se propone el reajuste automático por la inflación de los EE.UU, considerando que las tarifas propuestas por este han sido formuladas empleando un flujo de caja real en dólares.
282. Al respecto, teniendo en cuenta que los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados a precios constantes y que el WACC empleado se encuentra en términos reales; se considera razonable mantener el criterio seguido por Ositrán (2017). En ese sentido, se plantea un reajuste automático anual por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los EE.UU. (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, toda vez que esta ha sido la fuente empleada para la conversión de los montos de dólares nominales a dólares reales.

VI.11.3. Reajuste tarifario por cambios en la demanda

283. Tal como fue expuesto en la sección V.9.3 del presente informe, Corpac sostiene que la demanda es una variable que se encuentra fuera de su control y del de los usuarios, por lo cual plantea como instrumento el reajuste automático por demanda, a fin de hacer frente a la incertidumbre existente alrededor de la evolución del transporte aéreo debido a la pandemia por COVID-19. De esta manera, busca garantizar la sostenibilidad del servicio, evitando el impacto negativo de las desviaciones de la proyección de tráfico en la entidad prestadora y sus usuarios.
284. Sobre el particular, es preciso señalar en primer lugar que, la Propuesta Tarifaria de Corpac se encuentra expuesta a grandes desviaciones en la proyección de demanda debido a que esta ha sido elaborada considerando el escenario más optimista; mientras que, en el presente informe se ha hecho una estimación de la demanda más aproximada a la realidad, considerando el tráfico observado hasta el mes de octubre del presente año.

285. Asimismo, contrariamente a lo que señala Corpac, debemos subrayar que la sostenibilidad de la prestación de los servicios aeroportuarios no tendría por qué verse afectada, pues cualquier desviación menor en los supuestos considerados en la presente propuesta tarifaria se encuentra absorbida por el riesgo regulatorio contemplado en el beta que forma parte del WACC con el que se descuenta el flujo de caja.
286. En esa línea, debemos resaltar que la formulación de las Tarifas Máximas propuestas no solo depende de la proyección de la demanda por los servicios aeroportuarios, sino también de la proyección de otras variables como las transferencias de LAP, los costos de operación, inversiones, entre otros.
287. En ese orden, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del RETA, en el caso de las Entidades Prestadoras públicas -como Corpac- podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de las tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre **cambios importantes en los supuestos** efectuados para su formulación; por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales debidamente sustentadas.
288. En consecuencia, la propuesta de Corpac de efectuar un reajuste automático únicamente por el cambio en una de las variables consideradas para la formulación de las tarifas no sería compatible con lo establecido en el RETA. Por tanto, la presente propuesta tarifaria no considera tal ajuste por demanda.
289. Sin perjuicio de lo anterior, en el marco de lo previsto en el inciso 8 del artículo 39 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, se recomienda el desarrollo de estudios de monitoreo anual de las variables consideradas en la formulación de las tarifas propuestas en el presente informe, a fin de advertir oportunamente sobre posibles cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación; y, en caso corresponda, proponer, de oficio, el inicio de un procedimiento de revisión extraordinaria de tarifas en el marco de lo dispuesto en el artículo 10 del RETA.

VIII. Conclusiones

1. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.”, se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por Corpac y que “(...) *las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV*”. Dicha Resolución no fijó un plazo de vigencia determinado para las tarifas aprobadas, ni tampoco estableció una periodicidad para su revisión.
2. A solicitud de Corpac, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, y mangas, prestados por Corpac en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.
3. Cabe señalar que, en lo que concierne al Aeródromo “María Reiche Neumann” de Nazca, de los actuados en el presente procedimiento se advierte que, a pesar de contar con la titularidad legal del mencionado aeródromo, actualmente Corpac no brinda servicios de uso del terminal a los pasajeros; sino que más bien, estos son prestados por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, cobrando a dichos efectos el concepto de Tasa Turística o Derecho de Uso Aeroportuario en virtud de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017. En tal sentido, no se incluye a la TUUA correspondiente al Aeródromo de Nazca en la revisión tarifaria efectuada en el presente documento, y en línea con ello, ya no será aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.
4. La metodología empleada para la formulación de las tarifas que se proponen en el presente documento es la de Costo de Servicio. Con dicha 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 mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. A continuación, se resumen las principales consideraciones para la formulación de las Tarifas Máximas:
 - i. Se desarrolla un flujo de caja económico que comprende a los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, y uso de mangas (solo en el aeropuerto de Cusco). En este se incluye como parte de los ingresos las transferencias de LAP por el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA internacional en el AIJCh.
 - ii. Se consideran dos tipos de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables, y por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados. Los primeros son aquellos que pagan la tarifa regulada; mientras que los segundos son aquellos que no pagan las tarifas completas, sino las denominadas: tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial, y tarifa operacional anual para vuelos de prueba y/o entrenamiento.
 - iii. La proyección de los ingresos regulados se realizó a partir de la base de la demanda de los usuarios atribuibles, considerando las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros estimadas por ICF (2021).
 - iv. Con respecto a la proyección de inversiones, del plan de inversiones presentado por Corpac, se excluyeron aquellas que serán ejecutadas en el marco del

Convenio de Cooperación MTC y Corpac⁵⁶, por cuanto dichas inversiones son financiadas con recursos públicos -bajo determinadas condiciones- y no con las Tarifas reguladas. Acorde con ello, tampoco se ha incluido en el flujo de ingresos las transferencias del MTC por este concepto. En cuanto a las inversiones no incluidas en dicho convenio, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), se ha aplicado un ajuste por eficacia de ejecución de las inversiones, equivalente a 72,7%; porcentaje calculado con base en la ejecución efectiva de las inversiones programadas por Corpac en el periodo 2015-2020.

- v. De acuerdo con lo previsto en el RETA, la tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual ha sido estimado en 6,41%. Cabe indicar que para su estimación se ha considerado un ratio de apalancamiento en el que la empresa no mantiene deuda, por lo que las inversiones en capital se financian enteramente con recursos propios.
5. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados en los párrafos precedentes, se proponen las siguientes Tarifas Máximas, a ser cobradas por Corpac a partir del año 2022:

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Nazca	Grupo V
TUUA nacional	USD/Pasajero	4,79	n.a.	3,88
TUUA internacional	USD/Pasajero	13,29	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,64	5,32	2,66
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,30	1,14	0,89
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,87	1,20	0,93
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,99	1,25	0,97
Más de 105 t	USD/t	3,07	1,28	1,00
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	21,27	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,95	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,79	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,04	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	5,16	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,27	0,13	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,53	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	39,88	n.a.	n.a.

n.a.: No aplica

6. Considerando que las tarifas propuestas en el presente documento se encuentran expresadas en dólares reales, estas deberán ser indexadas anualmente por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.

⁵⁶ Suscrito el 7 de junio de 2018.

7. Considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2024, las Tarifas Máximas que se proponen en el presente estudio tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.
8. Finalmente, con respecto al reajuste automático por demanda propuesto por Corpac, se ha determinado que este no resulta compatible con lo establecido en el RETA; motivo por el cual la presente propuesta tarifaria no contempla tal ajuste por demanda. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de las tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación.

IX. Recomendaciones

En virtud de lo expuesto, se recomienda al Consejo Directivo aprobar la presente Propuesta de Revisión de las Tarifas de los servicios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de naves y Uso de mangas, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A. en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI

Gerente de Asesoría Jurídica

Relación de documentos que sustentan la propuesta

ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERII (1999). *A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital*. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

ALMISHER y KISH (2000). *Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market*. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000.

BREALEY, R.; MYERS, S.; y F. ALLEN. (2010). *Principios de Finanzas Corporativas*. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

BRAVO, S. (2008). *Teoría Financiera y Costo de Capital*. ESAN. Lima.

DAMODARAN, A (2014). *Applied Corporate Finance*. 4ta Edición. Wiley.

GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). *Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market*. R. Cont. Fin. – USP, Sao Paulo, v. 23, n. 60, pp. 199-211, set/out/nov/dez. 2012

LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). *Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano*. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2020). *COVID-19. Outlook for Air Transport and the Airline Industry*. Presentación preparada para la Reunión general anual de IATA. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-november-2020---presentation/> Consultado el 22 de noviembre de 2021.

IATA (2021). *Industry Statistics Fact Sheet*. Octubre 2021 Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/industry-statistics/> Consultado el 10 de diciembre de 2021.

ICF (2021). *COVID-19 air traffic recovery update: A view one year into the pandemic*. Junio 2021.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL – OACI (2012). Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, novena edición.

OACI (2021a). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. Montréal, Canada. 3 de abril de 2020. Disponible en: https://www.eraa.org/sites/default/files/icao_coronavirus_2020_04_03_econ_impact.pdf Consultado el 22 de noviembre de 2021.

OSITRÁN (2017). *Informe de “Revisión de Tarifas de los servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.”* aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/consultas-publicas/consultas-tarifarias/> Consultado el 25 de noviembre de 2021.

ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). *Finanzas Corporativas*. Novena Edición. México D.F. McGraw-Hill.

SABAL, J. (2010). “El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes”. En Puig Bastard, P. (2010). *La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española* (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

SWISS ECONOMICS (2020a). *Betas for French airports based on empirical and regulatory evidence*. Disponible en: <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf> Consultado el 17 de diciembre de 2021.

SWISS ECONOMICS (2020b). *Assessment of airport characteristics that capture differences in Beta risk*. Disponible en: <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/weighting-scheme-report-v2-0-redacted.pdf> Consultado el 17 de diciembre de 2021.

ANEXO 1

CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

En este apartado se describen la metodología y los supuestos empleados para el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital o WACC (*Weighted Average Cost of Capital*, por sus siglas en inglés), a efectos de estimar el costo de oportunidad del capital de la empresa con el cual se descuenta el flujo de caja económico en la presente propuesta tarifaria.

La metodología WACC pondera el costo de patrimonio y el costo de deuda de la empresa, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado. Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios regulados, la Entidad Prestadora emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, ya que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiación propia) y prestamistas (financiación ajena).

Debido a que la empresa se financia con dos fuentes que presentan costos distintos, el costo del capital debe ser un promedio de ambos tipos de financiamiento, ponderados por la importancia relativa de cada uno de ellos. Esta última se encuentra determinada por la estructura de financiamiento de la empresa, es decir, la importancia de la financiación propia y ajena sobre el total de recursos requeridos.

En la Ecuación 1 se muestra la fórmula del costo promedio ponderado del capital, así como las variables que intervienen en su cálculo.

Ecuación 1: Fórmula del WACC

$$WACC = r_d * (1 - t) * \frac{D}{V} + r_{kp} * \frac{KP}{V}$$

Donde:

V	:	Suma de la deuda (D) y el capital propio (KP).
$\frac{D}{V}$	:	Ponderador de la deuda.
$\frac{KP}{V}$	:	Ponderador del capital propio.
r_d	:	Costo de endeudamiento de la empresa.
r_{kp}	:	Costo de capital propio.
t	:	Tasa impositiva de la empresa en el Perú.

Para el cálculo del costo de capital propio (r_{kp}), de acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, se emplea el Modelo de Valoración de Activos del Capital (CAPM, por sus siglas en inglés) adaptado a países emergentes⁵⁷, según se especifica a continuación:

Ecuación 2: Fórmula del costo de capital propio

$$r_{kp} = r_f + \beta * (r_m - r_f) + r_{pais}$$

Donde:

r_f	:	Tasa libre de riesgo.
β	:	Beta apalancada (medida del riesgo de la inversión).
r_m	:	Tasa de retorno del mercado.
r_{pais}	:	Tasa de riesgo país donde opera la empresa.

De esta manera, el CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa -la rentabilidad

⁵⁷ El modelo CAPM utilizado para el cálculo del WACC corresponde a un modelo modificado en la medida que, en su formulación original, el CAPM no contempla la inclusión de riesgo país, impuestos, costos de transacción, la ineficiencia del mercado de capitales y el hecho de invertir en una economía emergente.

que un inversor debería obtener al invertir en la empresa- es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado “beta” (β)⁵⁸. En empresas con operaciones similares situadas en países emergentes y de tamaño similar, es usual añadir el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.

Cabe señalar que, de acuerdo con lo previsto en el RETA, la estimación del beta de la empresa (β) debe realizarse sobre la base de una muestra de betas de empresas comparables; esto es, empresas que posean características similares tales como, pertenecer al mismo sector que la empresa sometida al procedimiento tarifario, estar sujetas a una regulación similar, entre otras.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que el beta mide varios tipos de riesgos (el riesgo propio del negocio, el riesgo regulatorio, el riesgo financiero, entre otros); por lo que, para poder realizar comparaciones apropiadas, debe excluirse el riesgo financiero mediante el desapalancamiento de las betas de las empresas comparables. Para tal efecto, el RETA considera la siguiente fórmula:

Ecuación 3: Fórmula para desapalancar betas

$$\beta_{\delta} = \frac{\beta}{(1 + (1 - t) * \frac{D}{KP})}$$

Donde:

β_{δ}	Beta no apalancado, medida de riesgo de la inversión.
β	Beta apalancado de la empresa comparable.
t	Tasa impositiva de la empresa comparable.
D/KP	Ratio deuda-capital propio de la empresa comparable.

Así, en la Ecuación 2, debe tenerse en cuenta que el β está (re)apalancado, es decir, al beta del activo o beta desapalancado -que no tiene en cuenta el riesgo financiero- se le añade el riesgo financiero incluido por el ratio de apalancamiento aplicable al presente caso, esto es, la estructura de financiación de la empresa. En ese orden, el beta se estima sobre la base de una muestra de betas de empresas comparables. Para tal efecto, el RETA considera la siguiente fórmula para apalancar nuevamente:

Ecuación 4: Fórmula para reapalancar betas

$$\beta = \beta_{\delta} \left[1 + (1 - t) * \frac{D}{KP} \right]$$

Donde:

β	Beta reapalancado de la empresa.
β_{δ}	Beta no apalancado, medida de riesgo de la inversión.
t	Tasa impositiva.
D/KP	Ratio deuda-capital propio de la empresa.

Considerando lo anterior, en las siguientes secciones se describe el proceso de estimación de cada uno de los componentes del WACC, tomando en cuenta los criterios metodológicos establecidos en el RETA y la práctica regulatoria.

1. Tasa libre de riesgo

La tasa libre de riesgo es el rendimiento que puede obtener un activo libre de riesgo. Se entiende que un activo es libre de riesgo, si el rendimiento efectivo es siempre igual al

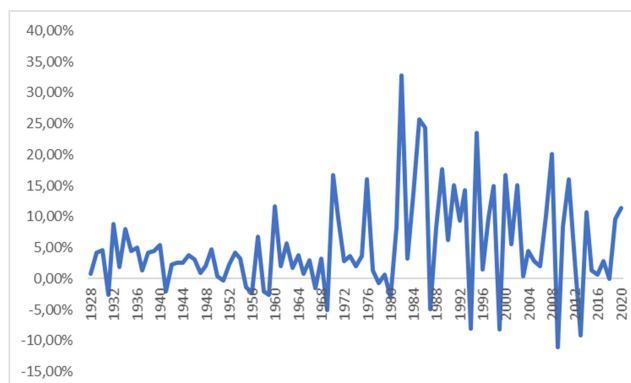
⁵⁸ El beta es la covarianza entre el rendimiento que proporciona la empresa y el rendimiento que proporciona el mercado, entendido como el rendimiento de una cartera eficientemente diversificada, dividido por la varianza del rendimiento del mercado.

esperado, es decir, no conlleva riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. Al respecto, durante las últimas décadas se ha considerado a los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) como el principal activo seguro en todo el mundo. Por ello, siguiendo el criterio empleado en OSITRAN (2017), la variable *proxy* de la tasa libre de riesgo a emplear es el promedio de datos históricos del rendimiento de los *T-Bonds* a 10 años.

Con respecto al tipo de promedio a utilizar, es decir, el promedio aritmético o geométrico, no existe una regla específica que defina cuál de las dos alternativas es mejor. Sobre ello, autores como Ross *et al.* (2012) y Brealey *et al.* (2010) sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, debe emplearse el promedio aritmético y no el geométrico; de lo contrario, se corre el riesgo de subestimar la rentabilidad que un inversionista obtendría por su inversión.

En cuanto a la periodicidad de las variables, de acuerdo con Bravo (2008), la periodicidad empleada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la periodicidad de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería viable que en la tasa libre de riesgo se utilice información mensual y en la prima de riesgo de mercado se emplee data anual. En tal sentido, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los *T-Bonds* a 10 años para el periodo comprendido desde 1928 hasta 2020, lo que da como resultado un 5,21%⁵⁹. En el siguiente gráfico se muestra su evolución.

Gráfico A-1: Rentabilidad de los *T-bonds* a 10 años, 1928-2020



Fuente: Damodaran

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

2. Prima por riesgo de mercado

De acuerdo con Damodaran (2014), la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. En otras palabras, la prima por riesgo de mercado refleja el retorno adicional que esperan los inversores como compensación debido al riesgo al que se exponen por invertir en acciones del mercado con un mayor riesgo que la tasa libre de riesgo.

Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad de las empresas: el riesgo no sistemático (único o específico), que se relaciona con el riesgo específico de un tipo de negocio o mercado; y el riesgo sistemático, que se relaciona con los riesgos de la economía en general, los cuales afectan a todas las empresas. Así, si un inversionista tiene un portafolio diversificado de acciones, en promedio, el buen o mal desempeño de las compañías del portafolio se compensa, y el inversor puede eliminar el riesgo no sistemático por medio de la diversificación; sin embargo, no puede eliminar por completo el riesgo de mercado o riesgo sistemático, ya que éste afecta a todas las empresas. Este último es el que se ve reflejado mediante la prima por riesgo de mercado.

De esta manera, para calcular la prima por riesgo de mercado se utilizan índices compuestos

⁵⁹ Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar>.

por indicadores de varias industrias, a fin de que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso peruano, el índice bursátil más utilizado es el índice de *Standard & Poor's* 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁶⁰. Considerando ello, en la siguiente tabla se muestra la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los *T-Bonds* emitidos por el gobierno de los EE.UU. a 10 años, ambos considerando el periodo 1928-2020.

Tabla A-1: Prima por riesgo de mercado, 1928-2020

Rentabilidad del mercado (S&P 500; 1928-2020)	
	11,64%
Tasa libre de riesgo (T-Bond; 1928-2020)	
	5,21%
Prima por riesgo de mercado	
	6,43%

Nota: Se considera el promedio histórico.

Fuente: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar>.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. Prima por riesgo país

Según López-Dumrauf (2010), existen riesgos asociados a una inversión en un país en desarrollo o emergente, que difieren de aquellos riesgos asociados a una inversión similar en países desarrollados. En consecuencia, existe un riesgo adicional para las empresas situadas en determinados países, por lo cual la inclusión del riesgo país es un factor que debe considerarse en toda evaluación que se realice en un mercado emergente.

Al respecto, Sabal (2010) señala que el riesgo país percibido por los inversionistas depende del grado de confianza que se produzca como resultado de la reputación del país. Es decir, en la medida en que más frecuentemente y más marcadamente un país haya sufrido convulsiones sociales y/o cambiado sus lineamientos de política (o dejado de cumplir sus compromisos), peor será su reputación. De esta forma, a mejor (peor) reputación, mayor (menor) confianza y menor (mayor) riesgo país percibido.

El cálculo de la prima por riesgo país se basa en la elaboración de índices, que sistematizan información cualitativa y cuantitativa, como son las calificaciones de riesgo de las agencias calificadoras, tales como S&P, Moody's, Fitch Ratings, etc. Cabe señalar que la medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los retornos de los bonos emitidos por el país emergente y el retorno de un bono libre de riesgo (por ejemplo: bono emitido por el Gobierno de los EE.UU.). En el caso peruano, la fuente más usada en las valoraciones de empresas es el *Emerging Markets Bonds Index* de Perú (en adelante, EMBI), conocido también como EMBIG+ Perú, el cual es elaborado por el banco de inversión JP Morgan.

En ese orden, siguiendo el criterio empleado por OSITRAN (2017), para el cálculo de la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBI durante los últimos dos años, es decir, para el periodo comprendido entre enero de 2019 y diciembre de 2020; obteniéndose como resultado una prima por riesgo país de 1,51%, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

⁶⁰ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

Tabla A-2: Prima por riesgo país, 2019-2020

Año	Mes	Indice de Bonos de Mercados Emergentes (EMBIG) Perú
2019	Enero	152
2019	Febrero	140
2019	Marzo	136
2019	Abril	122
2019	Mayo	136
2019	Junio	129
2019	Julio	116
2019	Agosto	127
2019	Setiembre	116
2019	Octubre	127
2019	Noviembre	127
2019	Diciembre	116
2020	Enero	114
2020	Febrero	122
2020	Marzo	249
2020	Abril	278
2020	Mayo	222
2020	Junio	180
2020	Julio	169
2020	Agosto	146
2020	Setiembre	160
2020	Octubre	150
2020	Noviembre	147
2020	Diciembre	143
Promedio		151

Nota: 100 Puntos Básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

4. Riesgo sistémico (β)

El valor del beta refleja el riesgo sistemático específico de la firma con respecto al riesgo de mercado. De acuerdo con la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción con respecto al mercado, sobre la base de los cambios en los precios históricos. Asimismo, el beta puede describirse como aquel riesgo que el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.

Para la estimación de este parámetro, pueden utilizarse 3 metodologías:

- Si la empresa cotiza en la bolsa de valores, el beta se estimaría como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y el rendimiento del mercado. Es importante señalar que el periodo de tiempo debe ser lo suficientemente amplio, entre dos y cinco años, dependiendo si las cotizaciones son diarias, semanales, o mensuales, para así obtener una estimación adecuada del parámetro.
- En el caso de que las acciones de la empresa no coticen en bolsa, una segunda metodología consiste en calcular el beta contable de la empresa, para lo cual se utiliza información de libros contables⁶¹. Es decir, se trata de evaluar los niveles de sensibilidad de los retornos contables de la empresa, con respecto al retorno promedio de mercado.
- Una tercera metodología utilizada en la práctica regulatoria para aquellas empresas que, como Corpac, no cotizan en bolsa, es la denominada beta de la empresa comparable (o *benchmarking*). Al respecto, existe un gran número de estudios que estandarizan los criterios para seleccionar las empresas comparables. En este punto, conviene destacar que los criterios utilizados en las finanzas corporativas no necesariamente coinciden con los que se emplean para el caso de las finanzas regulatorias.

⁶¹ Ver Almisher y Kish (2000), y Gambi et al. (2012).

En los diferentes procesos de fijación y revisión tarifaria que ha efectuado el Ositrán, se ha utilizado la metodología de *benchmarking* para la selección de las betas. Con relación a esta metodología, Alexander et al. (1999) sostienen que son cinco los factores que deberían considerarse para homogenizar los riesgos que enfrentan las diferentes empresas y que inciden en el valor del beta: tipo de propiedad de la empresa, régimen regulatorio, nivel de competencia del mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

En el presente caso, no se han encontrado empresas comparables a Corpac en la prestación de servicios aeroportuarios en terminales de la envergadura del aeropuerto de Cusco y los aeródromos de Nazca y el Grupo V, que coticen en el mercado de valores; por lo que, siguiendo el criterio utilizado en OSITRAN (2017), se ha optado por tomar la mejor información disponible. En esa línea, se ha tomado en consideración el estudio sugerido en la Propuesta Tarifaria de Corpac, preparado por la consultora *Swiss Economics* para la Autoridad reguladora de transportes en Francia (Swiss Economics, 2020a), el cual proporciona estimaciones del beta del activo aeroportuario, calculado con un periodo histórico de cinco (05) años.

Cabe señalar que, en el referido estudio se proponen tres betas, uno para cada tipo de aeropuertos según su nivel de riesgo.⁶² Así, se estima un beta de 0,44 para aeropuertos de bajo riesgo, uno de 0,49 para aeropuertos de riesgo medio, y uno de 0,53 para aeropuertos de riesgo alto; tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla A-4: Clasificación de Betas de activos aeroportuarios, según el nivel de riesgo

	Asset Beta (point estimate)	Asset Beta (Range)
Group 1 (Amsterdam Schiphol Airport and Fraport (Frankfurt))	0.44	0.39 – 0.49
Group 2 (Aeroporti di Roma, Aéroports de Paris (Group), and Copenhagen Airport)	0.49	0.44 – 0.53
Group 3 (AENA Aeropuertos, Dublin Airport, London Gatwick Airport, London Heathrow Airport, and Zurich Airport)	0.53	0.49 – 0.58

Fuente: SWISS ECONOMICS (2020), p.3

Considerando ello, en el Informe WACC de Corpac se considera un beta de los activos equivalente al beta estimado por Swiss Economics (2020a) para el grupo 3 (riesgo alto), es decir, un beta de 0,53. Dicha elección la sustenta en las siguientes razones:

- “i. Price cap rígido: las tarifas de CORPAC son extremadamente rígidas, pues no han variado desde el año 2004.*
- ii. Estructura de la demanda con líneas de bajo costo: es la tendencia en el Perú para los próximos años.*
- iii. Estructura de costos en la que predominan los costos fijos.”*

Con relación a ello, Swiss Economics (2020b) realiza una evaluación en la que pondera los diferentes factores que generan diferencias en el riesgo sistémico (beta) entre aeropuertos. Así, de acuerdo con dicha evaluación, la rigidez de las tarifas máximas (**punto i**) tiene un peso muy alto; es decir, es un factor principal que determina estas diferencias. Al respecto, señala que el riesgo de demanda, así como las ganancias y pérdidas relacionadas, se mitigan mediante el restablecimiento periódico de los parámetros regulatorios (los pronósticos de tráfico, costos operativos, base de capital, entre otros); así, siempre que comienza un nuevo periodo regulatorio, los ingresos esperados se alinean con los costos esperados. En ese contexto, señala que cuanto más corto sea el periodo de tiempo entre revisiones tarifarias, menor será el riesgo de demanda para la empresa regulada. Por el contrario, periodos regulatorios estrictos de 4 a 5 años crean incentivos para ser más eficientes con el tiempo, pero transfieren riesgos significativos (al alza y a la baja) a los operadores aeroportuarios.

⁶² Con base en la teoría económica, la investigación documental de precedentes regulatorios, y las respuestas a un cuestionario recibidas de los operadores y usuarios de los aeropuertos franceses regulados, Swiss Economics (2020b) desarrolla una metodología para la clasificación de los aeropuertos por grupos según su nivel de riesgo: En esta, se distinguen tres tipos de factores que tienen incidencia en el nivel de riesgo: Factores relacionados con la regulación, factores relacionados con la demanda, y factores relacionados con la oferta.

En el presente caso, Corpac considera un beta de riesgo alto alegando que sus tarifas máximas son extremadamente rígidas pues no han variado desde el año 2004. Sin embargo, debe tenerse presente que en su Propuesta Tarifaria plantea una vigencia de las tarifas revisadas hasta el año 2024; es decir, tres (03) años de vigencia. Asimismo, debe considerarse que el periodo regulatorio que establezca el Ositrán no es estricto en el sentido que señala Swiss Economics (2020b), pues de acuerdo con el artículo 10 del RETA, es posible realizar una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, bajo determinadas condiciones. En efecto, el inciso iv del mencionado artículo dispone lo siguiente:

*“iv. En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, se podrá llevar a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, **cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.**”*

De esta manera, con una vigencia de las tarifas máximas de tres (03) años y teniendo Corpac la posibilidad de solicitar una revisión extraordinaria cuando corresponda, se mitiga el riesgo regulatorio al que se encuentra expuesto, de acuerdo con lo señalado por Swiss Economics (2020b).

En cuanto a la estructura de la demanda con líneas de bajo costo (**punto ii**), de acuerdo con Swiss Economics (2020b), la medida en que la demanda se correlaciona con la actividad económica general puede diferir entre los aeropuertos según su perfil de usuario y la composición del tráfico. En ese sentido, señala que un análisis interno reciente de la Autoridad de Regulación de Transportes de Francia sugiere que los volúmenes de tráfico que viajan con transportistas de bajo costo (LCC, por sus siglas en inglés) reaccionan más sensibles a los cambios del PBI que los volúmenes de tráfico que viajan con transportistas de servicio completo (FSC, por sus siglas en inglés). Asimismo, apunta que este factor tiene un peso bajo, es decir, menor en importancia que la rigidez de tarifas máximas.

Al respecto, Corpac manifiesta que la demanda con líneas de bajo costo es la tendencia en el Perú para los próximos años; citando un artículo en el que se señala lo siguiente:

“En apenas tres años (desde el 2017, cuando ingresó Viva Air al Perú), el formato ‘low cost’ ha captado el 20% del mercado aerocomercial en nuestro país. Y tamaño despegue, que se ha dado en medio de una recomposición del sector que ya dejó fuera de competencia a dos aerolíneas (Peruvian y LC Perú), parece que llegará más alto: podría cubrir el 30% del ‘market share’ local para el 2021, según Carlos Gutiérrez, gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI).”

Informe WACC de Corpac, p. 14

No obstante, debe tenerse en cuenta que, al evaluar el riesgo sistémico en el presente caso, es preciso considerar la composición del tráfico en los aeropuertos donde Corpac presta servicios aeroportuarios. Al respecto, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustenta la Resolución que aprobó el inicio del presente procedimiento tarifario, durante el periodo⁶³ 2017 a 2019, Corpac atendió un total de 294 218 operaciones de aterrizaje y despegue, de las cuales el 89% correspondieron a vuelos comerciales, 9% a vuelos militares y 2% a vuelos de instrucción; destacándose que el aeropuerto de Cusco y el aeródromo de Nazca concentraron más del 97% de las operaciones comerciales, tal como se muestra en la siguiente tabla:

⁶³ Se consideró este periodo puesto que en el año 2020 las medidas de inmovilización social obligatoria y de cierre temporal de fronteras, adoptadas por el gobierno para mitigar la pandemia del Covid 19, afectaron notablemente las operaciones aeronáuticas en todos los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac.

Tabla A-4: Operaciones en aeropuertos y aeródromos, según tipo, 2017-2019

Aeropuerto/Aeródromo	Operaciones Comerciales		Operaciones de Instrucción		Operaciones Militares		TOTAL	
Andahuaylas	648	93,64%	0	0,00%	44	6,36%	692	100,00%
Atalaya	7 132	96,53%	26	0,35%	230	3,11%	7 388	100,00%
Chimbote	496	15,28%	932	28,71%	1 818	56,01%	3 246	100,00%
Cusco	106 842	99,12%	0	0,00%	949	0,88%	107 791	100,00%
Huánuco	5 414	96,85%	0	0,00%	176	3,15%	5 590	100,00%
Ilo	740	16,28%	0	0,00%	3 805	83,72%	4 545	100,00%
Jaén	4 207	92,48%	0	0,00%	342	7,52%	4 549	100,00%
Jauja	7 509	77,48%	0	0,00%	2 182	22,52%	9 691	100,00%
Juanjuí	60	15,96%	134	35,64%	182	48,40%	376	100,00%
Mazamari	134	0,87%	2	0,01%	15 282	99,12%	15 418	100,00%
Nasca	111 995	97,10%	3 021	2,62%	324	0,28%	115 340	100,00%
Rioja	208	58,43%	102	28,65%	46	12,92%	356	100,00%
Rodríguez de Mendoza	78	90,70%	2	2,33%	6	6,98%	86	100,00%
Saposa	6	7,50%	62	77,50%	12	15,00%	80	100,00%
Tingo María	2 254	75,31%	23	0,77%	716	23,92%	2 993	100,00%
Tocache	456	95,40%	22	4,60%	0	0,00%	478	100,00%
Yurimaguas	14 895	95,49%	637	4,08%	67	0,43%	15 599	100,00%
Total general	263 074	89,41%	4 963	1,69%	26 181	8,90%	294 218	100,00%

Fuente: Tomado del Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN, p. 40

Asimismo, en dicho informe se señaló que el principal usuario que realizó operaciones dentro de los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac durante el referido periodo fue Latam Airlines S.A. (transportista de servicio completo), seguido de las aerolíneas AeroNasca y AeroParacas, las cuales brindan servicios de sobrevuelo en el aeródromo de Nazca. Específicamente, se señaló lo siguiente:

*“140. En ese contexto, considerando las operaciones de entrada y salida de aeronaves, los principales usuarios que demandaron el servicio de A/D prestado por CORPAC durante el 2017 al 2019 fueron **Latam Airlines S.A. (19%)**, **AeroNasca (7,3%)**, **AeroParacas (6,6%)**, **Peruvian Airlines (5,5%)**, **AirMajoro (5,3%)**, entre otros.”*

[El énfasis es nuestro.]

En ese sentido, el argumento de Corpac con respecto a que, la demanda de líneas aéreas de bajo costo “es la tendencia en el Perú para los próximos años” no sería aplicable al presente caso.

En cuanto a la estructura de costos (**punto iii**), Swiss Economics (2020b) refiere que la representatividad de los costos fijos determina cuán expuesto está un aeropuerto a las fluctuaciones de la demanda (y, como tal, a los cambios en el desarrollo económico). Asimismo, indica que un factor importante que determina el nivel de costos fijos es el alcance de las nuevas inversiones; en particular, las grandes expansiones, como nuevos terminales o pistas, pueden dar lugar a un aumento significativo de las tasas de depreciación y, por lo tanto, de los cargos por amortización. Esta opinión -señala- ha sido adoptada por reguladores de otras industrias.

Al respecto, si bien, de manera general, la industria aeroportuaria se caracteriza por la gran importancia de costos fijos; en el presente caso, el alcance de nuevas inversiones es muy limitado para los servicios aeroportuarios prestados por Corpac, pues no se han realizado grandes expansiones en los terminales o las pistas de los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.

Asimismo, del Programa de Inversiones 2020-2024 considerado por Corpac en su Propuesta Tarifaria, se advierte que los gastos de capital no se encuentran ligados a proyectos, sino a la adquisición de maquinarias y equipos, principalmente; tal como fue descrito en la sección V.4.2 del presente informe.

Más aun, cabe señalar que, de las seis (06) inversiones de optimización, reposición y rehabilitación en los aeropuertos de Cusco, Ilo y Moquegua, contempladas en el Convenio suscrito por Corpac con el MTC, cuatro (04) han sido desactivadas permanentemente. Dentro

de estas, se incluye: la remodelación del terminal de pasajeros en el aeropuerto de Cusco; la construcción de torre de control aeroportuaria, infraestructura de servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), y terminal de pasajeros, en el aeropuerto de Moquegua; y reparación de pista de aterrizaje, y construcción de cerco en el aeropuerto de Moquegua; entre otros.

En consecuencia, en el caso concreto de Corpac como prestador de servicios aeroportuarios, no se advierte que la representatividad de sus costos fijos imponga un alto nivel de riesgo en los términos considerados por Swiss Economics (2020b).

En virtud de todo lo expuesto, no resultaría razonable considerar que el riesgo sistémico de Corpac es equivalente al grupo de aeropuertos de riesgo alto (Grupo 3); por lo que se considerará el beta asociado al grupo de riesgo medio (0,49).

5. Apalancamiento

De acuerdo con lo señalado en la Propuesta Tarifaria de Corpac, el ratio de apalancamiento ha sido estimado tomando en cuenta el estado de situación financiera proyectado de Corpac. Así, se señala que, la estructura proyectada de deuda – capital propio ha sido estimada considerando tanto proyecciones de deuda como proyecciones del capital propio, para afrontar las inversiones necesarias; precisándose que dicho estado de situación financiera es diferente del histórico por el hecho de que está previsto reforzar la estructura de capital de la empresa en S/. 325 millones en el 2022, S/. 70 millones en el 2023 y S/. 30 millones en el 2024). No obstante, no ha sustentado las proyecciones de deuda que plantea ni tampoco las proyecciones de aporte de capital propio.

Asimismo, debe considerarse que en el procedimiento tarifario llevado por OSITRAN (2017), Corpac planteó también un ratio objetivo. En dicha oportunidad, declaró que proyectaba solicitar un financiamiento a largo plazo por un valor de USD 62 millones, a recibirse en dos partes, en los años 2019 y 2020, a una tasa efectiva anual (TEA) de 6,00% en dólares americanos. Al respecto, indicó que dicho financiamiento serviría para dar cumplimiento a los programas de inversión de los gastos de capital propuestos por su área de planeamiento y proyectos en coordinación con las áreas usuarias de Corpac. Sin embargo, de la revisión de los Estados Financieros Auditados correspondientes a los ejercicios 2017 a 2020, se advierte que Corpac no ha incurrido en ningún financiamiento de largo plazo.

Más aún, con fecha 29 de diciembre de 2020, se emitió el Decreto de Urgencia N° 141-2020, que autoriza al MTC a realizar transferencias financieras a favor de Corpac, en cuya Exposición de Motivos se afirma que Corpac no es sujeto de crédito. Explícitamente, se señaló lo siguiente:

*“Asimismo, en el Informe GCAF.GF.190.2020.I de fecha 11 de noviembre de 2020, la Gerencia Central de Administración y Finanzas reiteró que para el periodo 2020-2024, CORPAC S.A. requerirá un financiamiento por un importe de S/ 104,09 MM para la adquisición de equipos de Aeronavegación del proyecto “Ampliación del Servicio de Navegación Aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”; sin embargo, **CORPAC S.A. no es sujeto de crédito, motivo por el cual se ve obligada a recurrir a financiamiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Ente Rector Sectorial.**”*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

Por tanto, para efectos del cálculo del WACC, en la presente propuesta se utiliza el ratio de apalancamiento histórico equivalente a cero (0).

6. Costo de deuda

En línea con lo señalado en el punto anterior, no resulta aplicable estimar un costo de deuda.

7. Otros parámetros

Adicionalmente, la aplicación del método WACC considera la necesidad de hacer ajustes para asegurar la consistencia con otros parámetros del cálculo de tarifas, en particular en términos de inflación, impuestos y moneda.

Respecto a la inflación, el cálculo de la tarifa incluye un ajuste por inflación, a fin de asegurar los flujos de la empresa no pierdan valor ante cambios en el nivel de precios. En el caso del presente informe, las tarifas se actualizarán anualmente por un índice de inflación, lo cual implica el uso de flujos de caja en precios constantes y también una tasa de descuento en términos reales. El ajuste necesario para la transformación del WACC nominal al real se realiza empleando la conversión Fisher:

$$WACC_{real} = \frac{1+WACC_{nominal}}{1+i} - 1$$

Donde i representa la tasa de inflación.

La tasa de inflación utilizada en la presente propuesta corresponde a la inflación promedio proyectada de Estados Unidos para el periodo 2021-2024, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI)⁶⁴, la cual asciende a 3,25%.

Con relación a los impuestos, se considera la tasa de impuesto efectiva de 33,03%.

8. Cálculo del WACC

A partir de los estimados realizados en las secciones previas, se obtuvo el costo promedio ponderado de capital (WACC) para Corpac en Soles de 6,41%.

Tabla A-5: Costo Promedio Ponderado De Capital (WACC) para Corpac

Parámetros	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	5,21%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2020 (Damodaran)
Prima por riesgo de mercado	6,43%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2020 (Damodaran)
Beta Desapalancada	0,49	Swiss Economics (2020a)
D/E	0,00%	EE.FF. CORPAC
Beta apalancado	0,49	cálculo
Riesgo país	1,51%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2019-2020) (BRCP)
Costo de patrimonio (USD)	9,87%	cálculo
Apalancamiento	0,00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda	n/a	
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)
WACC nominal (USD)	9,87%	cálculo
Inflación	3,25%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2021-2024 (FMI)
WACC real (USD)	6,41%	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

⁶⁴

Fuente:

<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/01/weodata/weoreptc.aspx?sy=2015&ey=2022&ssd=1&sort=countr&ds=%2C&br=1&pr1.x=59&pr1.y=8&c=111&s=PCIPCH&grp=0&a=> (Consultado en diciembre de 2021)

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° -2022-CD-OSITRAN

Lima, de de 2022

VISTOS:

El Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo y su correspondiente exposición de motivos; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (LMOR), aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establecen que la función reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador;

Que, el citado artículo 17 del REGO, señala que el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios; y la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA), el cual tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (ITUP), ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte;

Que, el artículo 4 del RETA establece que el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia; en estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:43:05 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:19:35 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:16:05 -0500

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:10:02 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:07:08 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:05:37 -0500

Visado por: MORA MUÑANTE Cesar
Ernesto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:03:39 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:00:52 -0500

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Arle FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 17:59:10 -0500

de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Regulador;

Que, el inciso 17.1 del artículo 17 del RETA, la Entidad Prestadora podrá solicitar el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria, para lo cual su solicitud debe contener como mínimo la información descrita en el numeral 17.2 del artículo 17 del RETA. Asimismo, el artículo 18 del RETA establece el procedimiento que se debe seguir para dar trámite a la solicitud de inicio de procedimiento de revisión tarifaria presentado por una Entidad Prestadora;

Que, el 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, se aprobaron los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC) por los servicios aeronáuticos prestados en los aeropuertos bajo su administración, los cuales fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en dichos aeropuertos; precisándose, en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución, que las tarifas propuestas para el Grupo V serían las mismas que aquellas propuestas para el Grupo IV;

Que, el 03 de mayo de 2021, mediante Carta N° GG-311-2021-O/6, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, estos son, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas;

Que, el 12 de agosto de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC. Dicha Resolución, así como el informe que la sustenta, fueron notificados a través de los Oficios N° 0093, 0094 y 0095-2021-SCD-OSITRAN a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), CORPAC y la Municipalidad Distrital de Vista Alegre (MDVA), respectivamente. Asimismo, el 18 de agosto de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN;

Que, con fecha 27 de setiembre de 2021, a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN se solicitó a Latam Airlines Perú S.A., Air Majoro S.A., Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L., Star Up S.A., Aeronasca Perú S.A.C., Aero Palcazu S.A.C. y a Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L. que remitan información referida al: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de CORPAC; incluyendo el sustento de dicha información;

Que, el 30 de setiembre de 2021, a través de los Oficios N° 00144, 00145 y 00146-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la DGAC, CORPAC y la MDVA, respectivamente, que se pronuncien con relación a la titularidad legal de CORPAC para explotar el aeródromo "María Reiche Neuman" de Nazca (Aeródromo de Nazca);

Que, con fecha 1 de octubre de 2021, mediante el Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a Viva Airlines Perú S.A., Sky Airline Perú S.A.C., Aero Paracas S.A. y Aero Transporte S.A. que remitan información referida al: i) número de pasajeros que estima transportar, y ii) movimiento de aeronaves (aterrizaje y despegue) que estima realizar en cada año del periodo 2021-2024, y por cada ruta de operación cuyo origen y/o destino involucre al menos uno de los mencionados aeródromos a cargo de CORPAC; incluyendo el sustento de dicha información;

Que, el 4 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC determinada información con respecto a los gastos de personal contemplados por este en su Propuesta Tarifaria;

Que, mediante Carta S/N recibida el 7 de octubre de 2021, la línea aérea Star Up S.A. remitió información en respuesta al requerimiento formulado a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante la Carta N° GG.880.2021.O/5 recibida el 7 de octubre de 2021, CORPAC se pronunció en atención a las consultas formuladas a través del Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante la Carta N° GG.887.2021.O recibida el 12 de octubre de 2021, CORPAC remitió información en atención al requerimiento formulado a través del Oficio N° 00150-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante Escrito N° 2 recibido el 13 de octubre de 2021, la línea aérea Latam Airlines Perú S.A. (LATAM) remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN; asimismo, solicitó que dicha información sea declarada confidencial bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto por el “Reglamento para la determinación, ingreso, registro y resguardo de la información confidencial presentada ante Ositrán” (en adelante, Reglamento de Confidencialidad), aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD/OSITRAN. Tal confidencialidad fue declarada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00054-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre de 2021; y fue notificada a LATAM y a CORPAC a través de los Oficios N° 00139-2021-SCD-OSITRAN y N° 00140-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 19 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a la DGAC que se sirva atender el requerimiento cursado a través del Oficio N° 00144-2021-GRE-OSITRAN, con relación a la titularidad legal para explotar el Aeródromo de Nazca;

Que, el 26 de octubre de 2021, mediante Carta S/N, la línea aérea Sky Airline Perú S.A.C. (SKY) remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN; asimismo, solicitó que dicha información se declare confidencial bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Confidencialidad. Dicha confidencialidad fue otorgada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00063-2021-CD-OSITRAN de fecha 20 de diciembre de 2021; asimismo, fue notificada a SKY y CORPAC, a través de los Oficios N° 00167-2021-SCD-OSITRAN y N° 00168-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 27 de octubre de 2021, mediante Carta S/N, la línea aérea Viva Airlines Perú S.A. (VIVA) remitió la información solicitada por el Regulador a través del Oficio Circular N° 00003-2021-GRE-OSITRAN; asimismo, solicitó que dicha información se declare confidencial bajo el supuesto de secreto comercial al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Confidencialidad. Cabe señalar que su confidencialidad fue otorgada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00059-2021-CD-OSITRAN de fecha 01 de diciembre de 2021; asimismo, fue notificada a VIVA y CORPAC, a través de los Oficios N° 00162-2021-SCD-OSITRAN y N° 00163-2021-SCD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 28 de octubre de 2021, mediante el Oficio N° 0628-2021-MTC/12.08, la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico del MTC dio respuesta al Oficio N° 00165-2021-GRE-OSITRAN relativo a la titularidad de CORPAC para explotar el Aeródromo de Nazca;

Que, con fecha 08 de noviembre de 2021, mediante el Oficio Circular N° 00004-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a los explotadores aéreos Aeronasca Perú S.A., Air Majoro S.A., Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. y Servicios Aéreos Ruiz E.I.R.L. que remitan información requerida mediante Oficio Circular N° 00002-2021-GRE-OSITRAN; no obstante, a la fecha, dichos explotadores aéreos no han atendido el referido requerimiento;

Que, mediante el Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN del 09 de noviembre de 2021, se requirió que CORPAC remita información respecto a los datos históricos empleados para la proyección de la demanda;

Que, el 10 de noviembre de 2021, mediante el Memorando N° 00205-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia General del Ositrán conceder treinta (30) días hábiles adicionales para remitir la propuesta tarifaria del Regulador, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 19 del RETA. En atención a ello, el 11 de noviembre de 2021, mediante el Memorando N° 00421-2021-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán otorgó la extensión del plazo solicitada;

Que, el 15 de noviembre de 2021, mediante la Carta N° GG.982.2021.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN;

Que, mediante el Oficio N° 00175-2021-GRE-OSITRAN del 19 de noviembre de 2021, se solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC que informe si, durante el periodo 2021-2024, tiene previsto realizar transferencias financieras a CORPAC adicionales a las enmarcadas en el Decreto de Urgencia N° 006-2018, con la finalidad de coadyuvar a mantener la continuidad de la prestación de los servicios aeroportuarios; especialmente, en los aeródromos con escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves. Cabe señalar que, a la fecha, la DGAC no ha brindado respuesta a dicho requerimiento;

Que, el 25 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC la documentación que sustenta la proyección de inversiones considerada en su Propuesta Tarifaria;

Que, el 29 de noviembre de 2021, mediante el Oficio N° 00185-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE información con respecto a la aprobación de las inversiones programadas por CORPAC para el periodo 2021-2024 y a la transferencia de recursos que coadyuven a la sostenibilidad de los aeródromos bajo la administración de CORPAC que registran escaso o nulo movimiento de pasajeros y naves. Cabe señalar que, a la fecha, FONAFE no ha brindado respuesta a dicho requerimiento;

Que, el 7 de diciembre de 2021, mediante la Carta N° GG.1030.2021.O, CORPAC remitió parcialmente la información sobre inversiones solicitada a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN;

Que, el 15 de diciembre de 2021, mediante Oficio N° 0195-2021-GRE-OSITRAN, se consultó al MTC por el aforo de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete de Cusco;

Que, el 21 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 00209-2021-GRE-OSITRAN, se reiteró a CORPAC presentar la información sobre gastos de personal y de mantenimiento solicitada a través del Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, así como la información sobre inversiones faltante solicitada a través del Oficio N° 00181-2021-GRE-OSITRAN;

Que, el 22 de diciembre de 2021, mediante el Oficio N° 0515-2021-MTC/12.04, la DGAC dio respuesta a la consulta formulada a través del Oficio N° 0195-2021-GRE-OSITRAN con respecto al aforo de pasajeros en el Aeropuerto de Lima y el Aeropuerto de Cusco;

Que, el 23 de diciembre de 2021, mediante Carta GG.1065.2021.O, CORPAC atendió el requerimiento del Oficio N° 00186-2021-GRE-OSITRAN, reiterado mediante Oficio N° 00209-2021-GRE-OSITRAN;

Que, de conformidad con el artículo 19 del RETA, mediante el Memorando N° 00245-2021-GRE-OSITRAN de fecha del 30 de diciembre de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe "Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.", así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo que revisa la tarifa regulada, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° -2022-CD-OSITRAN, de fecha de enero de 2022, se dispuso la

publicación en el portal institucional del Ositrán del Informe “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”;

Que, asimismo, dicha Resolución del Consejo Directivo del Ositrán fue publicada en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la revisión tarifaria y su exposición de motivos, así como con la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria;

Que, adicionalmente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° -2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la propuesta tarifaria del Ositrán; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la referida Propuesta Tarifaria, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA;

Que, el de de 2022, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° -2022-CD-OSITRAN y el artículo 25 del RETA, se llevó a cabo la audiencia pública;

Que, mediante el Memorando N° 00245-2022-GRE-OSITRAN, de fecha de de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, que incluye la matriz de comentarios hechos por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario; así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo del Ositrán apruebe los nuevos niveles tarifarios propuestos en el Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de la propuesta de vistos, constituyéndola como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión N° -22-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, según el siguiente detalle:

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Nazca	Grupo V
TUUA nacional	USD/Pasajero	4,79	n.a.	3,88
TUUA internacional	USD/Pasajero	13,29	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,64	5,32	2,66
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,30	1,14	0,89
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,87	1,20	0,93
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,99	1,25	0,97
Más de 105 t	USD/t	3,07	1,28	1,00
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	21,27	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,95	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,79	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,04	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	5,16	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,27	0,13	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,53	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	39,88	n.a.	n.a.

(*) n.a.: No aplicable

Artículo 2º.- Establecer que las Tarifas Máximas establecidas en el artículo 1º precedente entrarán en vigencia una vez cumplidas las disposiciones establecidas en los artículos 48 y 49 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Artículo 3º .- Disponer que las Tarifas Máximas establecidas en el artículo 1º precedente se reajustarán anualmente por la inflación, considerando para ello la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.

Artículo 4º.- Notificar la presente resolución a la empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A.; a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre de la provincia de Nazca, departamento de Ica.

Artículo 5º.- Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el diario oficial El Peruano, así como su difusión en el portal institucional (www.gob.pe/ositrán). Asimismo, disponer la difusión del Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – Corpac S.A.” y sus anexos, en el portal institucional (www.gob.pe/ositrán).

Regístrese, comuníquese y publíquese

ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT

Exposición de motivos

I. Antecedentes

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. (en adelante, Corpac) fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99; siendo su objeto social, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país. Asimismo, Corpac se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por Corpac y que *"(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV"*. Dicha Resolución no fijó un plazo de vigencia determinado para las tarifas aprobadas, ni tampoco estableció una periodicidad para su revisión.
3. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, Corpac solicitó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, y mangas, prestados por Corpac en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.
4. El 12 de agosto de 2021, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por Corpac, al haberse advertido un cambio importante en las condiciones de oferta que sustentaron la formulación de las tarifas por los servicios aeroportuarios aprobadas en el año 2004, como consecuencia de la entrega en concesión de diecisiete aeródromos al sector privado; así como el hecho de que se habría producido un cambio importante en los supuestos efectuados con relación a la demanda para la formulación de dichas tarifas.

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Yumberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:19:30 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:16:01 -0500

II. Propuesta tarifaria de Corpac

5. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, Corpac presentó su propuesta tarifaria para el periodo 2022-2024, la cual se compone de los siguientes documentos:
 - Informe denominado "Propuesta de revisión y reajuste tarifario de los servicios regulados aeroportuarios", elaborado para Corpac en abril de 2021 por el consultor Abel Rodríguez González.
 - Informe denominado "Estimación del costo promedio ponderado del capital (WACC) para los servicios aeroportuarios", elaborado para Corpac por el consultor Abel Rodríguez González.
6. Asimismo, mediante la Carta N° GG.373.2021.O, recibida el 29 de mayo de 2021, Corpac remitió los archivos MS Excel con la formulación detallada de su propuesta tarifaria.
7. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, ni la estructura tarifaria ni las unidades de cobro han sido objeto de modificación; únicamente se propone el cambio del nivel tarifario. Para tal efecto, Corpac ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda por los servicios aeroportuarios (aterrizaje y

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:10:08 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:07:04 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:05:34 -0500

Visado por: MORA MUÑANTE Cesar
Ernesto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:03:37 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:01:00 -0500

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Arlé FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 17:59:06 -0500

despegue, estacionamiento, TUUA y uso de mangas), los costos operativos, el valor de los activos necesario para brindar los referidos servicios (base de capital), el método de depreciación lineal del capital, los impuestos y un costo de oportunidad del capital de 10,0%.

8. Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por Corpac, el nivel tarifario de los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V se incrementaría en 24,11% con respecto a los niveles vigentes. Dicho incremento se aplicaría por igual a las tarifas de los servicios de TUUA, Aterrizaje y Despegue, estacionamiento de aeronaves y uso de Mangas.
9. Además, la Propuesta Tarifaria de Corpac contempla dos reajustes anuales automáticos: i) por la inflación norteamericana, y ii) por demanda. El primero tiene como finalidad mantener el valor real de las tarifas, considerando que el flujo de caja ha sido calculado en dólares reales; mientras que el segundo tiene como finalidad proteger a Corpac y a sus usuarios de las variaciones de la demanda con relación al escenario de tráfico considerado en la revisión tarifaria.

III. Servicios materia de revisión tarifaria

a) Servicios al pasajero: uso del terminal aéreo

10. De acuerdo con el Tarifario de Corpac, el servicio aeroportuario vinculado a la tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA) comprende los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque.
11. Asimismo, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac, este servicio aeroportuario incluye los siguientes servicios:
 - Servicio de salvamento y extinción de incendios
 - Seguridad aeroportuaria
 - Circuito cerrado de televisión
 - Carritos para el transporte de equipajes
 - Servicio de transporte de pasajeros
 - Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo)
 - Iluminación de terminal
 - Salas de embarque y de tránsito
 - Salas de espera (espacio donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto).
 - Salas oficiales para autoridades (Aduanas, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.)
 - Servicio de climatización
 - Servicios de atención médica
 - Pasillos y servicios higiénicos

b) Servicios a la nave: aterrizaje y despegue, estacionamiento y uso de mangas

12. El servicio de aterrizaje y despegue (A/D) comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto (control de movimiento en plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas), así como el uso de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y la plataforma.
13. Además, este servicio comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por Corpac; y, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio también provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y las calles de rodaje.
14. En cuanto al servicio de estacionamiento, este se provee a aquellas aeronaves que requieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por Corpac por un periodo adicional a los 90 minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue.

15. Por su parte, el servicio de uso de Mangas provee de puentes de embarque que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar a los pasajeros. Así, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

IV. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

16. De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA), corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; pudiendo emplear, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho Reglamento, las cuales se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión.
17. En línea con ello, a fin de que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios materia de revisión, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA. Según esta metodología, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.
18. Así, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las Tarifas Máximas que se proponen en el presente Informe han sido determinadas a través de un flujo de caja económico descontado, de tal forma que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos); es decir, generan un Valor Actual Neto (VAN) igual a cero. De esta manera, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios materia de revisión, y se evita la existencia de beneficios económicos extraordinarios.
19. En resumen, las tarifas propuestas en el presente documento han sido determinadas bajo los siguientes supuestos:
 - Se considera un flujo de caja económico que comprende a todos los servicios aeroportuarios materia de revisión, y todos los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de Corpac. 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.
 - El flujo de ingresos comprende tres fuentes: los ingresos por el cobro de las tarifas reguladas; los ingresos provenientes de los “usuarios no atribuibles”, que pagan una tarifa menor que las reguladas; y los ingresos por las transferencias del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las cuales corresponden al 20% de los ingresos del Concesionario de dicho aeropuerto por el cobro de la TUUA a los pasajeros de vuelos internacionales. De estos ingresos totales, se deduce el pago que Corpac realiza al Ositrán por concepto del Aporte por Regulación.
 - Para la valoración de los activos iniciales, se ha considerado la información de los Estados Financieros Regulatorios de Corpac del ejercicio 2020.
 - Sobre el plan de inversiones presentado por Corpac, se han excluido aquellas que serán ejecutadas en el marco del Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Corpac¹, por cuanto dichas inversiones son

¹ Suscrito el 7 de junio de 2018.

financiadas con recursos públicos -bajo determinadas condiciones- y no con las Tarifas reguladas.

- Con respecto a las inversiones no incluidas en el mencionado convenio, se ha aplicado un factor de ajuste, teniendo en cuenta que la gestión de Corpac ha evidenciado un grado de ejecución de inversiones menor que el programado en el periodo 2015-2020 para los servicios aeroportuarios. Así, se ha estimado una ejecución del 72,7% de las inversiones proyectadas por Corpac.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 6,41%.

V. Propuesta tarifaria

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

Servicio	Unidad de cobro	Cusco	Nazca	Grupo V
TUUA nacional	USD/Pasajero	4,79	n.a.	3,88
TUUA internacional	USD/Pasajero	13,29	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,64	5,32	2,66
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,30	1,14	0,89
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,87	1,20	0,93
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,99	1,25	0,97
Más de 105 t	USD/t	3,07	1,28	1,00
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	21,27	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,95	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,79	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,04	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	5,16	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,27	0,13	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,53	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	39,88	n.a.	n.a.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

21. Considerando que las tarifas que se proponen se encuentran expresadas en dólares reales, estas deberán ser indexadas anualmente por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.
22. Por último, considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2024, las Tarifas Máximas que se proponen en el presente estudio tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

Relación de documentos que sustentan la propuesta

ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERII (1999). *A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital*. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

ALMISHER y KISH (2000). *Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market*. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000.

BREALEY, R.; MYERS, S.; y F. ALLEN. (2010). *Principios de Finanzas Corporativas*. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

BRAVO, S. (2008). *Teoría Financiera y Costo de Capital*. ESAN. Lima.

DAMODARAN, A (2014). *Applied Corporate Finance*. 4ta Edición. Wiley.

GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). *Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market*. R. Cont. Fin. – USP, Sao Paulo, v. 23, n. 60, pp. 199-211, set/out/nov/dez. 2012

LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). *Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano*. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2020). *COVID-19. Outlook for Air Transport and the Airline Industry*. Presentación preparada para la Reunión general anual de IATA. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-november-2020---presentation/> Consultado el 22 de noviembre de 2021.

IATA (2021). *Industry Statistics Fact Sheet*. Octubre 2021 Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/industry-statistics/> Consultado el 10 de diciembre de 2021.

ICF (2021). *COVID-19 air traffic recovery update: A view one year into the pandemic*. Junio 2021.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL – OACI (2012). Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, novena edición.

OACI (2021a). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. Montréal, Canada. 3 de abril de 2020. Disponible en: https://www.eraa.org/sites/default/files/icao_coronavirus_2020_04_03_econ_impact.pdf Consultado el 22 de noviembre de 2021.

OSITRÁN (2017). *Informe de “Revisión de Tarifas de los servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.”* aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/consultas-publicas/consultas-tarifarias/> Consultado el 25 de noviembre de 2021.

ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). *Finanzas Corporativas*. Novena Edición. México D.F. McGraw-Hill.

Visado por: CALDAS CABRERA
Aylsi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:16:02 -0500

SABAL, J. (2010). “El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes”. En Puig Bastard, P. (2010). *La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME)* (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 18:07:05 -0500

SWISS ECONOMICS (2020a). *Betas for French airports based on empirical and regulatory evidence*. Disponible en: <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf> Consultado el 17 de diciembre de 2021.

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 17:59:07 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 13:00:21 -0500

Visado por: CORNEJO AMEZAGA
Claudia Beatriz FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 30/12/2021 12:31:39 -0500

SWISS ECONOMICS (2020b). *Assessment of airport characteristics that capture differences in Beta risk*. Disponible en: <https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2020/03/weighting-scheme-report-v2-0-redacted.pdf> Consultado el 17 de diciembre de 2021.