
De: Info OSITRAN
Enviado el: viernes, 4 de febrero de 2022 18:52
Para: Melina Caldas Cabrera; Arlé Quispe Villafuerte
Asunto: RV: CORPAC - Revisión tarifaria CUZ, NAZ y otros aeropuertos
Datos adjuntos: Informe Tarifario CORPAC - AETAI 02.02.22.pdf

Buenas tardes,
Reenvío correo con el Informe tarifario.

Saludos.

De: Carlos Gutiérrez Laguna <gerencia@aetai.org>
Enviado el: viernes, 4 de febrero de 2022 17:33
Para: Info OSITRAN <info@ositran.gob.pe>
Asunto: CORPAC - Revisión tarifaria CUZ, NAZ y otros aeropuertos

Estimados,

En atención a la Resolución N° 002-2022-CD-OSITRAN que aprueba la propuesta de Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., la misma que dispone en su artículo 4°:

***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.*

Es que por medio de la presente remitimos adjunto el informe denominado “REVISIÓN TARIFARIA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS CORRESPONDIENTES AL PRIMER, SEGUNDO Y QUINTO GRUPO DE AEROPUERTOS DE CORPAC” elaborado por el economista Benjamin de La Torre y cuyo contenido lo suscribimos en su totalidad.

En resumen, se **propone una reducción de las tarifas aeroportuarias de CORPAC en 33%, aproximadamente**, las principales discrepancias con la propuesta presentada con el Regulador radican en:

1. **Nivel de gastos de personal:** OSITRAN utiliza presupuestos que fueron remitidos por CORPAC para la presente revisión tarifaria, en contraste, en nuestra propuesta consideramos la información histórica de gastos de personal que fue reportado al Regulador por CORPAC en su debida oportunidad.
2. **Inversiones en los servicios:** En la propuesta de OSITRAN están considerando el valor de los terrenos que fueron revalorizados, lo que en nuestra propuesta no se considera.
3. **Transferencias de LAP:** OSITRAN incorpora el íntegro de las transferencias en la determinación de las tarifas aeroportuarias, incluyendo de esta forma los costos e inversiones de la oficina de Lima. En nuestro caso, primero determinamos el monto de las transferencias que serán requeridas por la oficina de Lima y posteriormente, los saldos son asignados a la red aeroportuaria de CORPAC.
4. **Demanda del servicio:** OSITRAN aplica tasas diferenciadas de crecimiento de la demanda para los vuelos nacionales e internacionales. En nuestro caso utilizamos la misma tasa para ambos, es decir, la que público ICF. La razón es que

son varias las empresas a nivel internacional que coinciden con los pronósticos de ICF, tal y como se encuentra reseñada en el presente informe.

Se adjunta el informe para su revisión y asimismo, sírvanse confirmar la recepción del presente correo.

Saludos y gracias,

Carlos



Carlos Gutiérrez Laguna
Gerente General
Schell 319, Of. 703, Miraflores
Lima 15074, Perú

☎ ++ (51 1) 444 0861

✉ gerencia@aetai.org

🌐 www.aetai.org

**PROPUESTA TARIFARIA DE ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL- AETAI**

**REVISIÓN TARIFARIA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS
CORRESPONDIENTES AL PRIMER, SEGUNDO Y QUINTO
GRUPO DE AEROPUERTOS DE CORPAC**

Benjamín De La Torre

Cecilia Morote

Febrero, 2022

Contenido

I.	INTRODUCCIÓN	3
II.	MARCO CONCEPTUAL.....	3
III.	MODELO PROPUESTO.....	5
III.1	COSTOS DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS	5
III.2	INVERSIONES	10
III.2.1	CON RESPECTO AL ACTIVO BASE	10
III.2.2	CON RESPECTO AL PLAN DE INVERSIONES 2021-2024.....	11
III.3	PROYECCIONES DE DEMANDA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	13
III.4	INGRESOS POR SERVICIO AEROPORTUARIOS	15
III.5	MARGEN BRUTO OPERATIVO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS	16
III.6	COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL.....	17
III.7	TRANSFERENCIA DE LAP DEL 20% DE LA TUUA INTERNACIONAL	17
III.8	DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS	19
	CONCLUSIONES.....	23

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por finalidad presentar una propuesta tarifaria para los servicios aeroportuarios de embarque de pasajeros, aterrizaje y despegue y puentes de embarque, en los aeropuertos correspondientes al Grupo I (Cuzco), Grupo III (Nazca) y Grupo V (Atalaya, Andahuaylas, Huánuco, Yurimaguas, Juanjuí, Chimbote, Tocache, Jauja, Ilo, Rioja, Moyobamba, Mazamari, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Breu, Uchiza, Iberia, Intuto, Requena, Moquegua, Pampa Hermosa, Vilcashuaman, Patria, Puerto-Esperanza, Caballococha, Ciro Alegría, El Estrecho, Galilea, Iñapari, Jaén, Quincemil, Teresita, Gueppi, Pacasmayo, El Valor)

Nuestra propuesta tarifaria se encuentra dividida en dos secciones, en la primera presentamos el marco conceptual, mientras en la segunda sección se presenta el modelo para determinar las tarifas. Por las características de la información que tiene CORPAC actualmente, consideramos que ***lo más adecuado es utilizar un modelo de costos***.

Cabe precisar, que para la elaboración del presente documento se utilizó como fuentes de información la Contabilidad Regulatoria de CORPAC que fue proporcionada por OSITRAN a AETAI, a solicitud de esta última. También se utilizó como fuente de información los modelos tarifarios que fueron presentados por CORPAC a OSITRAN y que se encuentran en la página web del Regulador. Por último, se ha utilizado información de demanda del servicio que fue proporcionada por OSITRAN a AETAI.

Por último, se debe señalar, que el proceso de revisión tarifario que fue solicitado por CORPAC es bastante particular por el hecho que no todos los aeropuertos que forman parte de la red de CORPAC son autosostenibles desde el punto de vista de la demanda. Este aspecto es tomado en cuenta en el presente documento con la finalidad de hacer sostenible y viable la operación de estos aeropuertos.

II. MARCO CONCEPTUAL

Un principio básico en la teoría de la regulación económica es que el regulador debe buscar la eficiencia en los costos. Es decir, debe hacer sus máximos esfuerzos por reducir costos y ofrecer un servicio de calidad. Sobre el particular Gines de Rus et.al (2003)¹ señalan: *“La idea de eficiencia que se emplea en Economía es relativamente sencilla: una empresa se considera eficiente cuando lleva a cabo una producción determinada con la mínima cantidad de recursos que sea factible. La decisión de cuánto producir puede haber sido tomada por la propia empresa, o en otros casos, por parte del sector público, si este actúa como regulador de la empresa”*.

¹ Gines de Rus, Campo J y Nombela G (2003) “Economía del Transporte” pp 54-55. Antoni Boch Editor. España.

Los mismos autores señalan que existen dos tipos de eficiencia: eficiencia técnica (o productiva) y la eficiencia económica. Sobre esta última dicen lo siguiente: “(...) Se define así un segundo concepto que la eficiencia económica y que cuestiona si una empresa está minimizando los costes para llevar a cabo la producción. Generalmente, sólo en uno de los puntos de una curva isocuanta va ser la combinación óptima de factores desde el punto de vista de la eficiencia económica”. Es decir, como líneas arriba se dijo, las empresas son eficientes si minimizan sus costos de producción.

Al respecto, Coelli et.al² (2003) señalan lo siguiente:

“[...] El decreto que crea esta agencia reguladora y especifica sus obligaciones sugiere de forma clara la promoción de la eficiencia en varias formas es una de las principales responsabilidades. Este mandato particular incluye:

- *El interés de los usuarios sea tenido en cuenta en las decisiones de producción de los operadores. En la práctica, esto significa que los reguladores deben verificar que los operadores minimizan el costo de proveer servicios, al tiempo que cumplen con las obligaciones contractuales. En términos más técnicos, significa que el regulador debe controlar la eficiencia de costos.*
[...]

Es decir, como la literatura en regulación económica lo señala, el **Regulador debe controlar “la eficiencia de costos”** (o costo eficiente), con la finalidad de aproximarse a las condiciones de un mercado en competencia. En este contexto, las tarifas de los servicios de aterrizaje y despegue, mangas y TUUA para los Grupos I, III y V de CORPAC debe reflejar los “costos eficientes” y no aquellos que podrían estar distorsionados por comportamientos estratégicos. Con este fin, se utilizó la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, correspondiente al período 2017 – 2020³.

Sin embargo, bajo un esquema de regulación por costos, como es el caso de las tarifas, existe el riesgo del “cost padding”. En efecto, como dicen Bougheas y Worrall (2009)⁴ existe la posibilidad que exista una diferencia entre el “costo real” y el “costo observado” de la empresa regulada (*cost padding*). Estos autores refieren que las empresas reguladas pueden participar del “cost padding” o de “artilugios contables” para incrementar sus costos y de esta manera obtener una mejor remuneración por parte del Regulador. Entre las opciones que tienen para realizar el “cost padding”, estos autores señalan: **EL INCREMENTO DE SALARIOS Y GASTOS GENERALES**, el incremento de los costos de los proyectos, entre otros. Al respecto Niemeier⁵ (2004) señala que uno de los efectos de la regulación por costos en los aeropuertos de Alemania fue la “ineficiente selección de los inputs”, o en otras palabras, se presentaron “altos incentivos para el cost padding⁶ reflejándose en ineficiencias productivas”. En ese mismo sentido Posner⁷ (1992) señala “(...) En la medida en que alcance su objetivo formal de colocar

² Coelli, T, Estache A, Perelman S y Trujillo L (2003) “Una introducción a las medidas de eficiencia para reguladores de servicios públicos y de transporte”. PP. 1. Alfaomega. Banco Mundial.

³ OSITRAN remitió la referida información a AETAI mediante correo electrónico. Ver Apéndice 1.

⁴ “Cost Padding in Regulated Monopolies” extraído de <http://timworrall.com/wpapers/costpadjan09.pdf>

⁵ “Capacity Utilization, Investment and Regulatory Reform of German Airports” en “The Economic Regulation of Airports”. Pag N°175. Ed. GARS. Gran Bretaña.

⁶ Costos Inflados o Rellenados

⁷ “El análisis económico del derecho”. Fondo de Cultura Económica. Pag. N°332. México

los precios de la empresa de servicio público sobre una base de costos más un beneficio, reducirá el incentivo de la empresa para minimizar sus costos (...)”.

En este contexto, si bien es cierto que, desde el punto de vista regulatorio, los costos se asignan por cada servicio prestado, sin embargo, no debe perderse la perspectiva que lo que recauda por concepto de estas tarifas CORPAC, va a una bolsa común, que financia los costos que enfrenta, sin distinguir por servicio aeroportuario. De esta forma, sobre este grupo de tarifas reguladas, se debe garantizar que CORPAC no obtenga rentas, cuando se contraste los ingresos totales provenientes de todos los servicios, con respecto a los costos totales.

III. MODELO PROPUESTO

El modelo para la determinación de las tarifas para los aeropuertos de Cuzco, Nazca y el Grupo V utiliza la metodología de costos, es decir, las tarifas son determinadas en función de los costos que son inherentes al servicio que se está revisando la tarifa. En este contexto, en el análisis se considera aquellos costos e inversiones que se hayan realizado durante el período de la revisión tarifaria y que en efecto tengan un impacto la provisión del servicio.

III.1 COSTOS DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

(i) Propuesta OSITRAN

Se observa que en la propuesta de OSITRAN se consideran los costos de operación y mantenimiento que están reportados por CORPAC en la Contabilidad Regulatoria, con excepción de los gastos de personal, los cuales son tomadas por OSITRAN de presupuestos entregados por CORPAC.

Con respecto a los costos de personal que está tomando OSITRAN tenemos el siguiente comentario, no queda claro por qué el Regulador utiliza *Gastos de Personal* diferentes a los que CORPAC oportunamente reportó en la Contabilidad Regulatoria. Esta situación genera graves inconsistencias entre la información histórica y prospectiva de los costos de personal. De esta forma, entre los años 2020 y 2021, los gastos de personal se habrían incrementado en más de 50%, lo cual no guarda relación con la información histórica y tampoco con la demanda de servicios aeroportuarios que se dio en el año 2021.

Los costos proyectados para OSITRAN hacia el año 2023, se encuentran 38% por encima que el 2019, a pesar de que los niveles de demanda de servicios aeroportuarios para esos años van a estar por debajo que los del año 2019. Es decir, esta situación no tendría mucho sentido.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gastos de Personal Total (en Soles)	26,210,973	30,884,221	35,243,504	26,093,599	41,399,092	47,755,444	48,710,553	50,678,459
Incremento de los costos de OSITRAN					59%	83%	87%	94%
Crecimiento Demanda Nacional como % del 2019- Supuesto OSITRAN						78%	96%	102%
Crecimiento Demanda Internacional como % del 2019- Supuesto OSITRAN						37.30%	78.30%	100%

(ii) Propuesta AETAI

Según la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, la estructura de costos de los servicios aeroportuarios para los Grupo I, III y V se encuentra conformado por: gastos de personal, servicios prestados por terceros, suministros y materiales, tributos y seguros, así como otros.

Al analizar los costos reportados por CORPAC para los diferentes aeropuertos donde ha solicitado la revisión tarifaria se observa que estos se incrementaron de manera importante en el período 2017 – 2020. Los gastos de personal son los que tienen mayor participación en la estructura de costos de CORPAC. Usualmente, en este rubro CORPAC incluye gastos que no tienen relación directa con la prestación del servicio, por ejemplo, bonos por el día de la Madre o el Padre. No obstante, al depurar estos gastos, los costos de personal aún siguen siendo bastante altos, en promedio representan más del 40% de los costos totales, lo cual, está por encima de los parámetros internacionales. **En efecto, según Vogel⁸ (2019), si bien la industria aeroportuaria es intensiva en mano de obra, no obstante, en la estructura de costos, el gasto de personal no debe superar el 35% del total de los costos** (Ver Figura N° 1).

Figura N° 1

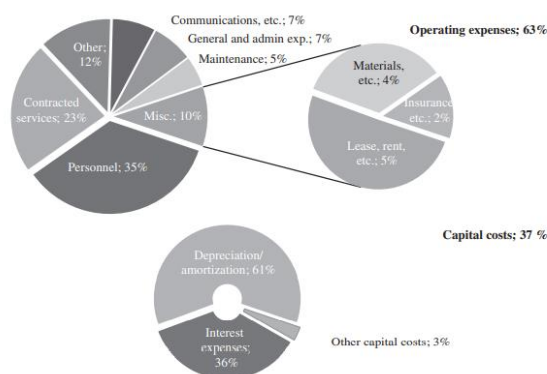


Figure 4.9 Detailed average cost structure 2011–15.
Source: Author based on ACI data.

Fuente: Vogel (2019)

⁸ "Foundations of Airports Economic and Finance". pp. 56. Elsevier.

De manera similar en Halpern y Graham (2021)⁹ señalan que los costos de personal no debería superar el 34% de los costos totales (Ver Figura N° 2).

Figura N° 2

Table 7.1 Worldwide airport operating costs, 2018

Cost item	%
Personnel	33.9
Contracted services	24.9
Communication, utilities, energy, waste	6.6
Lease, rent, concession fees	5.7
Maintenance	5.6
General and administration	4.0
Materials, equipment, supplies	3.3
Insurance, claims, settlements	1.2
Other	14.8

Data source: ACI (2020)

Fuente: Halpern y Graham (2021)

Sin embargo, como se observa, los gastos de personal de CORPAC reportados en la Contabilidad Regulatorio a OSITRAN están bastante por encima de los estándares internacionales, en promedio estos costos representan el 54% de los costos totales, es decir, pareciera que estamos en un fenómeno del tipo “*cost padding*” (Ver Cuadro N° 1.1).

⁹ “*Airport Marketing*”. Pp 195. Second Edition. Routledge.

Cuadro N° 1.1: Estructura de Costos de Servicios Aeroportuarios de CORPAC (en S/.)

Aeropuerto	Servicio	Estructura de Costos	2017	2018	2019	2020	PROMEDIO	Estructura Actual	Estructura Optima
Cuzco	Mangas	Costos Total de Servicio	584,833	629,158	716,039	642,269	742,981	72%	35%
		Gastos de Personal	422,015	542,815	591,942	509,138	532,489		
		Servicios Prestados por Terceros	138,535	146,184	194,506	181,633	170,336		
		Suministros y Materiales	6,299	12,596	4,074	3,891	6,923		
		Tributos y Seguros	9,971	9,585	9,353	10,919	10,266		
		Mantenimiento	58,411	1,174	2,585	7,041	17,839		
		Otros	7,856	4,578	4,230	3,232	5,128		
	Pista y Rodadura	Costo Total de Servicio	8,510,485	11,059,246	12,888,931	12,612,870	11,626,929	48%	35%
		Gastos de Personal	4,159,802	5,219,507	7,052,130	5,142,779	5,560,755		
		Servicios Prestados por Terceros	2,543,647	3,132,952	3,463,058	3,512,447	3,261,080		
		Suministros y Materiales	261,588	233,032	245,096	3,009,389	966,332		
		Tributos y Seguros	241,665	305,707	321,329	365,498	318,115		
		Mantenimiento	674,325	1,853,145	1,330,989	633,049	1,157,686		
		Otros	373,253	357,660	496,345	180,933	362,961		
	TUUA	Costo Total de Servicio	3,442,205	3,213,450	4,028,897	2,700,856	3,639,698	44%	35%
		Gastos de Personal	1,418,512	1,657,878	1,861,755	1,303,225	1,608,713		
		Servicios Prestados por Terceros	1,334,177	1,248,098	1,501,039	1,176,708	1,355,771		
		Suministros y Materiales	62,706	82,179	49,535	17,945	54,737		
		Tributos y Seguros	87,355	80,478	84,419	81,045	85,908		
		Mantenimiento	432,963	223,345	606,871	205,080	378,444		
		Otros	231,306	149,184	154,829	70,408	156,126		
Nazca	Pista y Rodadura	Costo Total de Servicio	2,635,260	2,813,798	3,034,821	2,044,990	2,748,159	69%	35%
		Gastos de Personal	1,719,214	2,099,840	2,204,204	1,304,893	1,888,831		
		Servicios Prestados por Terceros	559,388	512,468	623,206	603,215	592,381		
		Suministros y Materiales	40,344	33,241	27,748	35,395	35,242		
		Tributos y Seguros	60,288	72,686	66,641	69,873	69,461		
		Mantenimiento	93,306	62,663	62,602	76,785	76,128		
		Otros	122,978	114,125	72,508	24,497	86,117		
	TUUA	Costo Total de Servicio	283,563	304,259	413,732	367,045	390,337	57%	35%
		Gastos de Personal	177,404	235,507	287,518	169,901	224,328		
		Servicios Prestados por Terceros	99,459	81,820	142,818	142,962	120,385		
		Suministros y Materiales	1,291	1,061	1,891	1,396	1,453		
		Tributos y Seguros	7,285	6,444	7,347	9,788	7,955		
		Mantenimiento	5,228	3,333	5,321	38,353	13,464		
		Otros	18,628	18,562	16,620	34,464	22,752		
Grupo V	Pista y Rodadura	Costo Total de Servicio	14,705,662	15,110,799	19,107,659	14,507,838	17,095,149	52%	35%
		Gastos de Personal	7,346,366	8,970,144	10,282,233	8,049,908	8,930,690		
		Servicios Prestados por Terceros	3,803,058	4,470,282	5,325,336	5,044,537	4,805,288		
		Suministros y Materiales	607,218	296,687	453,499	280,609	422,198		
		Tributos y Seguros	646,571	614,048	591,564	727,647	664,951		
		Mantenimiento	1,662,843	926,449	1,012,065	985,814	1,182,343		
		Otros	903,822	748,294	2,309,220	266,320	1,089,679		
	TUUA	Costo Total de Servicio	6,842,538	7,402,382	8,709,093	7,723,369	8,577,409	46%	35%
		Gastos de Personal	2,951,693	4,138,257	4,726,865	3,378,803	3,916,670		
		Servicios Prestados por Terceros	2,703,800	2,872,748	3,789,049	3,947,616	3,431,480		
		Suministros y Materiales	247,348	225,603	173,087	133,132	200,831		
		Tributos y Seguros	210,372	243,793	246,394	291,898	255,806		
		Mantenimiento	773,012	287,298	188,715	361,563	415,129		
		Otros	398,565	424,490	405,288	158,629	357,492		
Lima	Pista y Rodadura	Costo Total de Servicio	10,524,736	11,065,957	12,641,245	8,866,231	11,108,553	46%	35%
		Gastos de Personal	8,015,966	8,020,273	8,236,856	6,234,952	7,863,449		
		Servicios Prestados por Terceros	1,353,845	1,763,637	1,544,856	1,231,513	1,519,140		
		Suministros y Materiales más mantto	180,067	445,724	1,281,724	463,829	611,214		
		Tributos y Seguros	791,907	683,380	851,778	880,607	826,778		
		Mantenimiento							
		Otros	182,950	152,943	726,031	55,329	287,972		

Fuente: CORPAC. Elaboración: Consultor.

A partir de los costos promedio (2017 – 2020) de cada componente del costo, se procede a proyectar los costos para el período bajo análisis (2022 – 2025). Cabe precisar, que el costo promedio ajustado por la inflación de Perú (publicada en la propuesta de OSITRAN) corresponden al año 2021. Posteriormente, todos los años se ajustan por las proyecciones de inflación para el período 2022 – 2025.

Por último, se debe señalar que en los costos se está considerando el mantenimiento adicional que se realizó en el año 2021 y la que se prevé realizar en el 2022, en los aeropuertos del Grupo I y Grupo V (Ver Cuadro N° 1.2).

Cuadro N° 1.2: Proyección de Costos de los Servicios Aeroportuarios (en S/.)

		3.1%	2.8%	2.8%	2.2%	2.2%
AEROPUERTO	COSTOS POR SERVICIO	2021	2022	2023	2024	2025
Cuzco	Mangas	742,981	763,784	785,170	802,444	820,098
	Gastos de Personal	532,489	547,398	562,725	575,105	587,758
	Servicios Prestados por Terceros	170,336	175,106	180,009	183,969	188,016
	Suministros y Materiales	6,923	7,117	7,316	7,477	7,641
	Tributos y Seguros	10,266	10,553	10,849	11,087	11,331
	Mantenimiento	17,839	18,339	18,852	19,267	19,691
	Otros	5,128	5,272	5,420	5,539	5,661
	Pista y Rodadura	11,626,929	20,126,915	12,287,152	12,557,470	12,833,734
	Gastos de Personal	5,560,755	5,716,456	5,876,517	6,005,800	6,137,928
	Servicios Prestados por Terceros	3,261,080	3,352,390	3,446,257	3,522,075	3,599,560
	Suministros y Materiales	966,332	993,389	1,021,204	1,043,670	1,066,631
	Tributos y Seguros	318,115	327,022	336,179	343,575	351,133
	Mantenimiento	1,157,686	1,190,102	1,223,424	1,250,340	1,277,847
	Mantenimiento Adicional*		8,174,433			
	Otros	362,961	373,124	383,572	392,010	400,634
	TUUA (en PAX)	3,639,698	3,741,610	3,846,375	3,930,995	4,017,477
	Gastos de Personal	1,608,713	1,653,757	1,700,062	1,737,464	1,775,688
	Servicios Prestados por Terceros	1,355,771	1,393,732	1,432,757	1,464,277	1,496,491
	Suministros y Materiales	54,737	56,270	57,845	59,118	60,419
	Tributos y Seguros	85,908	88,313	90,786	92,783	94,824
	Mantenimiento	378,444	389,040	399,933	408,732	417,724
	Mantenimiento Adicional*	0				
	Otros	156,126	160,498	164,992	168,621	172,331
Nazca	Pista y Rodadura	2,748,159	2,825,107	2,904,210	2,968,103	3,033,401
	Gastos de Personal	1,888,831	1,941,718	1,996,086	2,040,000	2,084,880
	Servicios Prestados por Terceros	592,381	608,968	626,019	639,791	653,867
	Suministros y Materiales	35,242	36,228	37,243	38,062	38,899
	Tributos y Seguros	69,461	71,406	73,405	75,020	76,670
	Mantenimiento	76,128	78,260	80,451	82,221	84,030
	Otros	86,117	88,528	91,007	93,009	95,055
	TUUA	390,337	401,266	412,502	421,577	430,851
	Gastos de Personal	224,328	230,609	237,066	242,281	247,611
	Servicios Prestados por Terceros	120,385	123,755	127,221	130,019	132,880
	Suministros y Materiales	1,453	1,494	1,536	1,570	1,604
	Tributos y Seguros	7,955	8,178	8,407	8,592	8,781
	Mantenimiento	13,464	13,841	14,228	14,541	14,861
	Otros	22,752	23,389	24,044	24,573	25,114
	Pista y Rodadura (en movimientos)	17,095,149	30,023,719	18,065,880	18,463,329	18,869,522
	Gastos de Personal	8,930,690	9,180,749	9,437,810	9,645,442	9,857,642
	Servicios Prestados por Terceros	4,805,288	4,939,836	5,078,151	5,189,871	5,304,048
	Suministros y Materiales	422,198	434,019	446,172	455,988	466,019
	Tributos y Seguros	664,951	683,570	702,710	718,169	733,969
	Mantenimiento	1,182,343	1,215,449	1,249,482	1,276,970	1,305,063
	Mantenimiento Adicional*		12,449,907			
	Otros	1,089,679	1,120,190	1,151,555	1,176,889	1,202,781
	TUUA	8,577,409	12,181,791	9,064,469	9,263,887	9,467,693
	Gastos de Personal	3,916,670	4,026,337	4,139,075	4,230,134	4,323,197
	Servicios Prestados por Terceros	3,431,480	3,527,562	3,626,334	3,706,113	3,787,647
	Suministros y Materiales	200,831	206,454	212,235	216,904	221,676
	Tributos y Seguros	255,806	262,969	270,332	276,279	282,357
	Mantenimiento	415,129	426,753	438,702	448,353	458,217
	Mantenimiento Adicional*		3,364,214			
	Otros	357,492	367,502	377,792	386,104	394,598
Otros	Pista y Rodadura (en movimientos)	17,095,149	30,023,719	18,065,880	18,463,329	18,869,522
	Gastos de Personal	8,930,690	9,180,749	9,437,810	9,645,442	9,857,642
	Servicios Prestados por Terceros	4,805,288	4,939,836	5,078,151	5,189,871	5,304,048
	Suministros y Materiales	422,198	434,019	446,172	455,988	466,019
	Tributos y Seguros	664,951	683,570	702,710	718,169	733,969
	Mantenimiento	1,182,343	1,215,449	1,249,482	1,276,970	1,305,063
	Mantenimiento Adicional*		12,449,907			
	Otros	1,089,679	1,120,190	1,151,555	1,176,889	1,202,781
	TUUA	8,577,409	12,181,791	9,064,469	9,263,887	9,467,693
	Gastos de Personal	3,916,670	4,026,337	4,139,075	4,230,134	4,323,197
	Servicios Prestados por Terceros	3,431,480	3,527,562	3,626,334	3,706,113	3,787,647
	Suministros y Materiales	200,831	206,454	212,235	216,904	221,676
	Tributos y Seguros	255,806	262,969	270,332	276,279	282,357
	Mantenimiento	415,129	426,753	438,702	448,353	458,217
	Mantenimiento Adicional*		3,364,214			
	Otros	357,492	367,502	377,792	386,104	394,598

Fuente: Contabilidad Regulatoria CORPAC. Elaboración: Consultores

Finalmente, se muestra los costos totales de los servicios aeroportuarios para los Grupos I, III y V convertidos al tipo de cambio real en dólares, que fue estimado por OSITRAN en su propuesta (Ver Cuadro N° 1.3).

Cuadro N° 1.3: Proyección de Costos de Servicio Aeroportuarios (US\$)

SI	2022	2023	2024	2025
Gastos de Personal	23,297,025	23,949,341	24,476,227	25,014,704
Servicios Prestados por Terceros	14,121,349	14,516,747	14,836,115	15,162,510
Suministros y Materiales	1,734,971	1,783,551	1,822,789	1,862,890
Tributos y Seguros	1,452,010	1,492,666	1,525,505	1,559,066
Mantenimiento	3,331,782	3,425,072	3,500,424	3,577,433
Mantenimiento Adicional	23,988,553			
Otros	2,138,503	2,198,381	2,246,745	2,296,174
US\$ TC	3.98	4.07	4.15	4.15
Gastos de Personal	5,850,443	5,887,701	5,891,565	6,021,179
Servicios Prestados por Terceros	3,546,210	3,568,794	3,571,136	3,649,701
Suministros y Materiales	435,693	438,468	438,755	448,408
Tributos y Seguros	364,635	366,957	367,198	375,276
Mantenimiento	836,691	842,019	842,572	861,108
Mantenimiento Adicional	6,024,103			
Otros	537,029	540,449	540,804	552,702

Fuente: CR CORPAC. Elaboración: Consultores

III.2 INVERSIONES

III.2.1 CON RESPECTO AL ACTIVO BASE

Al analizar el activo base de CORPAC para los aeropuertos de los Grupos I, III y V se observa que varios de estos activos no tienen ningún valor debido a que han sido adquiridos hace más de 30 años. Por consiguiente, somos de la idea que únicamente deben considerarse los activos fijos que aún no han sido completamente depreciados a la fecha de la revisión tarifaria. En consecuencia, las edificaciones o equipamientos cuyo período útil de vida ha concluido, no serán tomados en cuenta en la presente propuesta tarifaria. En este orden de ideas, para determinar las tarifas aeroportuarias únicamente se van a considerar los activos fijos no depreciados al año 2022.

Con respecto a los terrenos, estos tampoco han sido considerados en la propuesta a diferencia de lo que propone OSITRAN porque se trata de activos que fueron adquiridos en 1950, por lo tanto, estos ya se encuentran completamente financiados por CORPAC y por consiguiente no requieren ser retribuidos con tarifas. Las tarifas no pueden fijarse en torno a revaloraciones de los activos, sino en función de inversiones que se hayan realizado con la finalidad de prestar los servicios aeroportuarios.

Si se acepta el proceso de revaluación de activos se estaría generando un “incentivo perverso” para que el Regulado incremente sus tarifas, sin renovar infraestructura o equipamiento o sin tener ningún plan de expansión aeroportuaria (por ejemplo, adquisición de terrenos para este fin), con lo cual, se está generando un rezago tecnológico, que perjudica gravemente la calidad del servicio que es brindado a los usuarios por esta empresa aeroportuaria. En términos generales, la “revaluación de activos” estaría premiando “la especulación” de la empresa regulada, es decir, sin

ningún esfuerzo por reducir costos y hacer mejoras tecnológicas en sus servicios, la regulada sólo tendría que esperar que pasen los años para los “*activos se revaloren*” y así cobrar mayores tarifas.

Adicionalmente, no estamos de acuerdo con la inclusión de los terrenos en la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC, por las siguientes razones:

- (i) Los terrenos donde se desenvuelve la actividad aeroportuaria de CORPAC podrían haber sido cedidos o adquiridos por el Estado, es decir, se trataría de activos que no necesariamente han sido comprados por CORPAC con la finalidad de prestar servicios aeroportuarios. Por consiguiente, no involucraría una inversión adicional para CORPAC.
- (ii) Como se señala OACI y es posición de IATA¹⁰, las tarifas únicamente deben reflejar los costos de operación de usar los terrenos para la provisión de los servicios aeronáutico y no su valor contable o de mercado. En el caso particular de CORPAC, sólo se estarían considerando el valor del terreno porque está registrado en su Balance General, sin embargo, este valor no está asociado con ningún proyecto de expansión que CORPAC haya implementado en alguno de sus aeropuertos. Tampoco responde a alguna renta que este pagando por la utilización de estos terrenos.
- (iii) En la experiencia internacional, usualmente los terrenos son considerados en los activos base (o *Regulatory Asset Base – RAB*) para la determinación de las tarifas, cuando se adquiere el aeropuerto (que incluye la adquisición de los terrenos) o en su defecto, cuando se compra terrenos para ejecutar proyectos de expansión aeroportuaria. En ambos casos, se justificaría la inclusión de estos activos en la determinación de las tarifas.

III.2.2 CON RESPECTO AL PLAN DE INVERSIONES 2021 – 2024

CORPAC presenta su “Plan de Inversiones” para los servicios aeroportuarios que se oferta en los aeropuertos del Grupo I, Grupo III y Grupo V. Según CORPAC, su nivel de ejecución estaría alrededor del 88%. Sin embargo, y de acuerdo con el comportamiento histórico que ha sido analizado con bastante detalle por OSITRAN, su nivel de ejecución

¹⁰ IATA POSITION

Airlines should not pay for the investment value of land and infrastructure used by airports or ANSPs. As per ICAO guidance, the charges paid by airlines should reflect the operational cost of using the land to provide aeronautical services and not its market value. ICAO further recognizes that land is a store of value for airports or ANSPs, unlike depreciating assets such as terminal buildings, as it does not deteriorate, and its useful life is not limited. Charges should only be adjusted in consultation with users where an additional cost is incurred in purchasing new land to expand or improve services, and this land is in operational use.

“Land and Infrastructure Asset Revaluation. Upward land and infrastructure revaluations should not lead to higher charges at the direct expense of airlines and their passengers”. IATA.

<https://www.iata.org/contentassets/4eae6e82b7b948b58370eb6413bd8d88/land-asset-revaluation.pdf>

para el caso de los servicios aeroportuarios alcanza en promedio el **72.72%** para el período 2015 – 2020.

Por lo tanto, si se tiene en cuenta los activos base que se considerarán para el flujo de caja, así como el nivel de ejecución de las inversiones, se puede establecer las inversiones que deberán ser consideradas para la determinación de las tarifas (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2: Activo Neto e Inversiones para Servicios de Pista – Rodadura y Mangas

Pista y Rodadura Cusco (Expresado en US\$)					
Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	13,033,731				
Activo nuevo (Proyectado)	2,351	40,956	0	0	0
Activo total	13,036,082	40,956	0	0	0
Depreciación Activo Existente		1,847,926	1,787,468	1,724,863	1,329,283
Depreciación Activo nuevo		235	4,331	4,331	4,331
Depreciación Activo Total	0	1,848,161	1,791,798	1,729,194	1,333,614
Activo (CAPEX) Acumulado	13,036,082	13,077,038	13,077,038	13,077,038	13,077,038
Depreciación Acumulada	0	1,848,161	3,639,959	5,369,153	6,702,767
CAPEX Neto	13,036,082	11,228,877	9,437,079	7,707,885	6,374,271
Inversiones realizadas	13,033,731				
Plan de Inversiones	2,351	40,956	0	0	0
Recuperación Inversión					6,374,271
Pista y Rodadura Nasca					
Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	1,091,460				
Activo nuevo (Proyectado)	1,087	11,318.66	679.64	210,382.06	0
Activo total	1,092,548	11,319	680	210,382	0
Depreciación Activo Existente		105,950	102,517	98,989	76,110
Depreciación Activo nuevo		109	468	536	7,571
Depreciación Activo Total	0	106,059	102,986	99,525	83,681
Activo (CAPEX) Acumulado	1,092,548	1,103,866	1,104,546	1,314,928	1,314,928
Depreciación Acumulada	0	106,059	209,045	308,570	392,251
CAPEX Neto	1,092,548	997,807	895,501	1,006,358	922,677
Inversiones realizadas	1,091,460				
Plan de Inversiones	1,087	11,319	680	210,382	0
Recuperación Inversión					922,677
Pista y Rodadura Otros					
Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	16,472,596				
Activo nuevo (Proyectado)	22,683	383,133	278,135	794,636	0
Activo total	16,495,279	383,133	278,135	794,636	0
Depreciación Activo Existente		2,361,626	2,284,474	2,204,669	1,698,458
Depreciación Activo nuevo		2,268	22,059	36,641	105,603
Depreciación Activo Total	0	2,363,894	2,306,532	2,241,311	1,804,060
Activo (CAPEX) Acumulado	16,495,279	16,878,412	17,156,547	17,951,183	17,951,183
Depreciación Acumulada	0	2,363,894	4,670,426	6,911,737	8,715,797
CAPEX Neto	16,495,279	14,514,517	12,486,121	11,039,446	9,235,386
Inversiones realizadas	16,472,596				
Plan de Inversiones	22,683	383,133	278,135	794,636	-
Recuperación Inversión					9,235,386
Mangas (Expresado en miles de US\$)					
Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	371,537				
Activo nuevo (Proyectado)	0	0	0	0	0
Activo total	371,537	0	0	0	0
Depreciación Activo Existente		52,677	50,953	49,169	37,892
Depreciación Activo nuevo		0	0	0	0
Depreciación Activo Total	0	52,677	50,953	49,169	37,892
Activo (CAPEX) Acumulado	371,537	371,537	371,537	371,537	371,537
Depreciación Acumulada	0	52,677	103,630	152,799	190,691
CAPEX Neto	371,537	318,861	267,907	218,739	180,846
Inversiones realizadas	371,537				
Plan de Inversiones		0	0	0	0
Recuperación Inversión					180,846

Fuente: CORPAC. Elaboración: Consultor.

Cuadro N° 3: Activo Neto e Inversiones para Servicio de Embarque de Pasajeros

TUUA Cusco

(Expresado en US\$)

Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	790,099				
Activo nuevo (Proyectado)	156,604	103,196	1,072,648	0	0
Activo total	946,703	103,196	1,072,648	0	0
Depreciación Activo Existente		112,020	108,355	104,560	80,581
Depreciación Activo nuevo		15,660	25,980	133,245	133,245
Depreciación Activo Total	0	127,681	134,335	237,805	213,825
Activo (CAPEX) Acumulado	946,703	1,049,899	2,122,547	2,122,547	2,122,547
Depreciación Acumulada	0	127,681	262,016	499,822	713,647
CAPEX Neto	946,703	922,218	1,860,531	1,622,726	1,408,900
Inversiones realizadas	790,099				
Plan de Inversiones	156,604	103,196	1,072,648	0	0
Recuperación Inversión					1,408,900

TUUA Nasca

Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	703104				
Activo nuevo (Proyectado)	12775	78767	4684	50837	0
Activo total	715879	78767	4684	50837	0
Depreciación Activo Existente		17607	17036	16450	12648
Depreciación Activo nuevo		1,277	5,438	5,906	10,990
Depreciación Activo Total	0	18,884	22,474	22,356	23,637
Activo (CAPEX) Acumulado	715879	794646	799329	850167	850167
Depreciación Acumulada	0	18,884	41,358	63,713	87,351
CAPEX Neto	715879	775762	757972	786453	762816
Inversiones realizadas	703104				
Plan de Inversiones	12775	78767	4684	50837	0
Recuperación Inversión					762816

TUUA Otros

Servicio	2021	2022	2023	2024	2025
Activo Existente	4,135,206				
Activo nuevo (Proyectado)	564,983	162,212	1,358,249	276,090	0
Activo total	4,700,189	162,212	1,358,249	276,090	0
Depreciación Activo Existente		562735	544502	525760	404243
Depreciación Activo nuevo		56,498	72,720	185,126	212,735
Depreciación Activo Total	0	619,233	617,221	710,886	616,978
Activo (CAPEX) Acumulado	4,700,189	4,862,401	6,220,650	6,496,740	6,496,740
Depreciación Acumulada	0	619,233	1,236,455	1,947,341	2,564,319
CAPEX Neto	4,700,189	4,243,168	4,984,195	4,549,400	3,932,421
Inversiones realizadas	4,135,206				
Plan de Inversiones	564,983	162,212	1,358,249	276,090	0
Recuperación Inversión					3,932,421

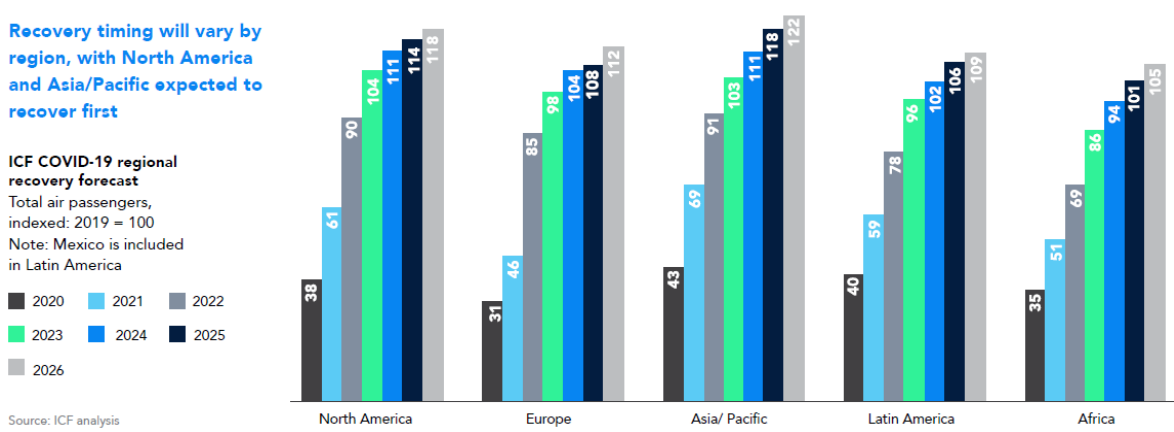
Fuente: CORPAC. Elaboración: Consultor.

III.3 PROYECCIONES DE DEMANDA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

La significativa caída de la demanda limita la posibilidad de realizar proyecciones lineales a partir del año 2020, para el período 2021 – 2025. En este contexto, para realizar las estimaciones de la demanda por los servicios aeroportuarios se ha tomado como referencia los pronósticos que realiza ICFC (june 2021) sobre el número de pasajeros aéreos, en su documento titulado “COVID-19 air traffic recovery update: A view one year into the pandemic”. En el referido documento se proyecta el ritmo de

recuperación de la industria aérea por regiones en función del tráfico de pasajeros del año 2019 (Ver Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1



Extraído de ICFC (2021)

Sobre la base de las proyecciones de ICFC que también han sido utilizadas por el Regulador se proyectó la demanda de los diferentes servicios aeroportuarios. Sin embargo, en el caso de OSITRAN, los supuestos de demanda para el período 2021 – 2024 cambian para los vuelos internacionales. Al respecto, consideran que en el año 2022 sólo llegará al 37.7% del 2019, mientras que en el 2023 será 78.3% y en el 2024 recién se alcanzará los niveles del 2019. Al respecto, somos de la idea que las proyecciones de ICFC deben mantenerse para los vuelos nacionales e internacionales. La afirmación se sustenta en las proyecciones demanda que han realizado otras entidades locales e internacionales que coinciden plenamente con ICFC, particularmente con el año de recuperación: a partir del año 2023 (Ver Figura N° 3).

Figura N° 3: Comparativo entre las Previsiones de Demanda

Escenario / Entidad	% 2020 con respecto a 2019	% 2021 con respecto a 2019	Año de recuperación
Previsión base LAP	28 %	43 %	2023-24
Previsión optimista LAP	29 %	57 %	2022-23
Previsión pesimista LAP	26 %	33 %	2025-26
IATA Base	27 %	72 %	2023-24
IATA Optimista	27 %	74 %	2022-23
IATA Pesimista	19 %	50 %	2025-26
Fitch Early Vaccine	37 %	77 %	2023
Fitch Rating	36 %	66 %	2024
Fitch Stress	33 %	50 %	2025
Eurocontrol 1	44 %	73 %	2023-24
Eurocontrol 2	44 %	51 %	2024-25
Eurocontrol 3	44 %	50 %	2025-26
Moody's	32 %	37 %	2024-25
S&P	30 %	50 %	2023
ACI	37 %	63 %	2023

Fuente: Steer

Extraído de: “Previsiones de tráfico del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Dic-2021. Documento Elaborado por *Leadin* para LAP.

En este contexto, siguiendo el procedimiento de OSITRAN se procede a proyectar la demanda para los servicios aeroportuarios ofertados por CORPAC (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4: Proyección de Demanda de Servicios Aeroportuarios

	Servicio	Descripción Servicio	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	PAX Salida							Ratio PAX/TM						
										2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019	2020	2021				
Grupo I	A/D Nacional	Hasta 10 TM (operaciones)	3,116	1,074	2,874	5,644	6,946	7,380	7,670	7,875	1,483	4,276	8,397	10,335	10,980	11,411	2.53	1.38	1.49				
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM TM	3,051	446	2,822	5,541	6,820	7,246	7,530	0.41%	0.30%	0.57%	850	44	188	369	454	483	502	0.28	0.10	0.07	
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM TM	500,003	68,454	57,881	113,661	139,891	148,634	154,463	0.04%	0.01%	0.02%	404,066	49,635	45,829	89,995	110,763	117,685	122,300	0.81	0.73	0.79	
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM TM	1,694,728	495,130	790,942	1,553,177	1,911,602	2,031,077	2,110,727	21.29%	10.19%	6.08%	1,485,164	435,985	703,431	1,381,330	1,700,099	1,806,355	1,877,192	0.88	0.88	0.89	
	A/D Nacional	Mas de 105 TM TM			365	717	882	937	974	78.25%	89.50%	93.31%			160	314	387	411	427			0.44	
	A/D Internacional	Hasta 10 TM (operaciones)	41	8	3	32	39	42	43	0.00%	0.00%	0.02%											
	A/D Internacional	Más de 10 TM hasta 35 TM TM	18,703	337	42	14,588	17,955	19,077	19,825														
	A/D Internacional	Más de 35 TM hasta 70 TM TM	28,362	10,351	367	22,122	9,937	374	23,450														
	A/D Internacional	Más de 70 TM hasta 105 TM TM	66,587	23,438		51,938	22,500	0	55,054														
A/D Internacional	Mas de 105 TM TM	1	-																				
Grupo III	A/D Nacional	Hasta 10 TM (operaciones)	36,204	6,660	10,324	33,481	41,207	43,782	45,499	97,506	15,711	23,452	76,055	93,606	99,456	103,356	2.69	2.36	2.27				
Grupo V	A/D Nacional	Hasta 10 TM (operaciones)	7,670	5,841	8,334	11,694	14,392	15,292	15,892	19,140	13,884	22,772	31,952	39,326	41,784	43,423	2.50	2.38	2.73				
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM TM	44,828	21,930	62,041	87,052	107,141	113,838	118,302	33,926	17,449	62,434	87,604	107,820	114,559	119,052	0.76	0.80	1.01				
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM TM	160,257	47,045	67,690	94,979	116,897	124,203	129,074	121,266	36,215	49,343	69,236	85,213	90,539	94,089	0.76	0.77	0.73				
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM TM	179,241	68,725	175,933	246,859	303,827	322,816	335,476	155,996	55,696	49,078	68,864	84,755	90,053	93,584	0.87	0.81	0.28				
Grupo I		TUUA NACIONAL (PAX)	1,897,955	487,147	753,884					1,897,955	487,147	753,884	1,480,405	1,822,037	1,935,914	2,011,832							
		TUUA INTERNACIONAL (PAX)	71,530	22,558	0					71,530	22,558	0	55,793	68,669	72,961								
Grupo III		TUUA NACIONAL (PAX)	97,506	15,711	0					97,506	15,711	0	76,055	93,606	99,456	103,356							
Grupo V		TUUA NACIONAL (PAX)	330,328	123,244	183,627					330,328	123,244	183,627	257,656	317,115	336,935	350,148							
Grupo I		Mangas (Horas)	13,004	2,431						13,004	2,431	7,672	10,143	12,484	13,264	13,784							

Fuente: OSITRAN. Elaboración: Consultores.

Con respecto, la proyección de la demanda del servicio de estacionamiento para los aeropuertos del Grupo I, Grupo III y Grupo V se utiliza la misma información y metodología del Regulador (Ver Cuadro N° 5)

Cuadro N° 5: Proyección de Demanda de Servicios de Estacionamiento

Grupo I	Estacionamiento Nacional	naves que usan el serv. de estac. en % - 2019		Operaciones														
		1:30-2:30	>2:30	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
	Hasta 10 t (operaciones)	0.13	0.25	3115	1074	2,874	5,644	6,946	7,380	3,302	1,963	677	1,811	3,556	4,376	4,650	2,080	
	Más de 10 t hasta 35 t TM	0.13	0.25	201	31	211	414	510	542	213	127	20	133	261	322	342	134	
	Más de 35 t hasta 70 t TM	0.13	0.25	7726	980	832	1,634	2,011	2,137	8,190	4,927	625	531	1,042	1,282	1,363	5,223	
	Más de 70 t hasta 105 t TM	0.13	0.26	22199	6474	10,325	20,275	24,954	26,514	23,531	14,231	4,150	6,619	12,998	15,997	16,997	15,085	
	Más de 105 t TM	0.00	0.00								0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Estacionamiento Internacional			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
	Hasta 10 t (operaciones)	0.17	0.33	41	8	5	15	32	41	43	34	7	4	13	27	34	36	
	Más de 10 t hasta 35 t TM	0.13	0.25	785	27	4	296	615	785	832	501	17	3	189	392	501	531	
	Más de 35 t hasta 70 t TM	0.25	0.50	416	294	9	157	326	416	441	521	368	11	196	408	521	552	
	Más de 70 t hasta 105 t TM	0.19	0.08	875	1813	1	330	685	875	928	305	633	0	115	239	305	324	
	Más de 105 t TM	0.00	0.00															
Grupo III	Hasta 10 t (operaciones)	0.13	0.26	36187	6660	10,324	31,808	39,148	41,595	38,358	23,216	4,273	6,623	20,406	25,115	26,685	24,609	
Grupo V	Hasta 10 t (operaciones)	0.13	0.26	7462	5841	8,334	11,694	14,392	15,292	7,910	4,786	3,747	5,346	7,501	9,232	9,809	5,073	
	Más de 10 t hasta 35 t TM	0.13	0.25	2274	1352	3,132	4,395	5,409	5,747	2,410	1,417	843	1,952	2,739	3,371	3,582	1,502	
	Más de 35 t hasta 70 t TM	0.13	0.25	2498	674	967	1,357	1,670	1,774	2,648	1,592	430	616	865	1,064	1,131	1,688	
	Más de 70 t hasta 105 t TM	0.13	0.26	2359	899	2,301	3,229	3,974	4,222	2,501	1,509	575	1,471	2,065	2,541	2,700	1,599	
	Más de 105 t TM	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Fuente: OSITRAN. Elaboración: Consultores.

III.4 INGRESOS POR SERVICIO AEROPORTUARIOS

Con respecto a los ingresos aeroportuarios, se observa que el aeropuerto de Cuzco (Grupo I) es el que presenta los mayores ingresos. Sin embargo, los ingresos que obtienen los aeropuertos del Grupo III y V no son muy significativos en comparación con el resto de los grupos (no superan el 5% de los ingresos del Grupo I), a pesar de estar

conformado por un número importante de aeropuertos. Esto se debe a que los niveles de tráfico aéreo con origen o destino a estos aeropuertos es poco significativo en comparación con el Grupo I (Ver Cuadro N° 6).

Cuadro N° 6: Ingresos por Concepto de Servicios Aeroportuarios CORPAC (en USD)

Grupo	Servicio	2017	2018	2019	2020
Grupo I	Pista y Rodadura	2,592,765	2,839,594	2,814,517	732,160
	Mangas	321,330	381,352	422,717	71,885
	TUUA	6,389,048	7,173,942	7,737,849	1,992,063
Grupo III	Pista y Rodadura	3,367	89,915	72,596	12,840
	Mangas	0	0	0	0
	TUUA	0	0	0	0
Grupo V	Pista y Rodadura	103,176	124,476	149,463	60,527
	Mangas	0	0	0	0
	TUUA	716,834	841,148	978,735	360,676

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Elaboración: Consultores.

Cabe precisar que en los ingresos no se está considerando las transferencias que recibe CORPAC de LAP, que corresponde a un 20% de lo que recauda por concepto de TUUA internacional.

III.5 MARGEN BRUTO OPERATIVO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Al analizar los márgenes brutos de ganancia se observa que el Grupo I es el que genera los mayores márgenes, particularmente en el servicio de embarque de pasajeros y mangas. Pista y Rodadura no obtiene márgenes positivos a diferencia de los anteriores servicios.

En el Grupo III se observa que el desbalance entre los ingresos y costos estaría atribuido a que los niveles de demanda no permitirían generar los ingresos que permitan financiar los costos. Lo que recauda CORPAC por concepto de aterrizaje y despegue llega a cubrir como máximo el 10% de los costos de operación. Mientras que en el caso del TUUA no existe recaudación.

En similar situación se encuentra el Grupo V, lo que recauda por concepto de aterrizaje y despegue sólo cubre en el mejor de los casos el 2% de los costos. Es decir, existe un fuerte desbalance entre los ingresos y costos. Este desequilibrio está asociado con la insuficiente demanda en las zonas donde se presta el servicio. Algo parecido se da con la tarifa de embarque de pasajeros, donde los ingresos provenientes de la TUUA recaudan como máximos 33% de los costos del servicio (Ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7: Márgenes Operativos de Ganancia de Aeropuertos de CORPAC (en USD)

Grupo	Servicio	Cuenta	2017	2018	2019	2020
Grupo I	Pista y Rodadura	Ingresos	2,592,765	2,839,594	2,814,517	732,160
		Costos	2,493,740	3,343,977	3,876,561	3,701,468
		Margen Bruto	99,025	-504,383	-1,062,044	-2,969,308
	Mangas	Ingresos	321,330	381,352	422,717	71,885
		Costos	194,286	215,943	242,249	206,298
		Margen Bruto	127,043	165,409	180,467	-134,414
	TUUA	Ingresos	6,389,048	7,173,942	7,737,849	1,992,063
		Costos	1,077,649	1,036,495	1,278,813	822,597
		Margen Bruto	5,311,399	6,137,447	6,459,036	1,169,466
Grupo III	Pista y Rodadura	Ingresos	3,367	89,915	72,596	12,840
		Costos	784,145	871,995	917,990	609,412
		Margen Bruto	-780,778	-782,080	-845,394	-596,572
	TUUA	Ingresos	0	0	0	0
		Costos	93,443	104,436	138,593	114,370
		Margen Bruto	-93,443	-104,436	-138,593	-114,370
Grupo V	Pista y Rodadura	Ingresos	103,176	124,476	149,463	60,527
		Costos	4,522,622	4,827,080	5,998,173	4,425,025
		Margen Bruto	-4,419,446	-4,702,603	-5,848,710	-4,364,498
	TUUA	Ingresos	716,834	841,148	978,735	360,676
		Costos	2,200,843	2,467,527	2,861,681	2,383,758
		Margen Bruto	-1,484,009	-1,626,379	-1,882,946	-2,023,083

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC- Costos sin ajustar por factor de 35%. Elaboración: Consultores

Los resultados muestran que, en el caso del Grupo I, el déficit que pueda tener el servicio de pista y rodadura podría ser financiado con los ingresos provenientes de la TUUA y del servicio de mangas. En el caso particular del Grupo III y Grupo V, el déficit que presentan no puede ser financiado con los recursos que recaudan provenientes de la operación aeroportuaria. En ese sentido, se podría intuir que la operación de estos grupos es sostenida con los recursos provenientes de las transferencias de LAP (20% de las TUUA Internacional). Sin embargo, no existe una regla específica al respecto en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC de cómo debe ser su asignación.

III.6 COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

Con respecto al Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC) estamos de acuerdo con la propuesta de OSITRAN, en todos los extremos. En consecuencia, nuestra propuesta tarifaria utiliza como tasa de descuento **6.43%**.

III.7 TRANSFERENCIA DE LAP DEL 20% DE LA TUUA INTERNACIONAL

Con respecto a la transferencia de LAP, como se dijo antes, no existe ninguna regla específica de cómo debe ser distribuida por CORPAC. Sin embargo, en la Contabilidad Regulatoria que CORPAC reporta a OSITRAN se puede apreciar dos cosas:

- (i) La transferencia de LAP del 20% del TUUA Internacional únicamente se encuentra registrado en las oficinas de Lima de CORPAC. En el resto de los aeropuertos regionales no aparece ningún monto vinculado con esta transferencia.
- (ii) Lo que corresponde a las oficinas de Lima de CORPAC, según la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, sería el servicio de pista y rodadura. Sin embargo, a este servicio no se le asigna ningún ingreso, sólo los costos de operación y mantenimiento. Por consiguiente, según la Contabilidad Regulatoria ninguna de las tarifas aeroportuarias puede ser utilizadas para financiar los costos de esta oficina. Este es el motivo por el cual no lo incluimos en el flujo de caja donde se determinan las tarifas de los servicios aeroportuarios.
- (iii) Teniendo en cuenta los puntos (i) y (ii) se puede inferir que las transferencias de LAP se destinan a financiar las oficinas de Lima en CORPAC. El saldo que queda se destinaría a sufragar los costos e inversiones de la red aeroportuaria de CORPAC.

Teniendo en cuenta los puntos (i), (ii) y (iii) procedimos construir el flujo de caja de la oficina de Lima, teniendo en cuenta que únicamente percibe los ingresos que proviene de la transferencia de LAP. Estos ingresos se proyectan a partir de los pasajeros de salida de LAP, es decir, se calcula una transferencia por pasajero (Costo S/. por PAX) promedio y posteriormente, se multiplica por el número de pasajeros TUUA internacional proyectado de LAP, utilizando las proyecciones de ICF (Ver Cuadro N° 8.1).

Cuadro N° 8.1: Proyecciones de Transferencia de LAP a CORPAC (en S/.)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Transferencia Total	61,502,393	67,573,194	75,019,694	16,884,224	41,715,821	57,084,807	70,258,224	74,649,363	77,576,789
Transferencia para oficinas de Lima (en S/)	15,749,075	17,303,641	19,210,486	4,323,587	10,682,277	14,617,853	17,991,204	19,115,654	19,865,287
Transferencia para Grupo III y Grupo V (en S/)	45,753,317	50,269,553	55,809,209	12,560,638	31,033,543	42,466,954	52,267,020	55,533,709	57,711,502
PAX SALIDA LAP	3,626,346	3,937,378	4,300,123	1,022,671	2,451,070	3,354,096	4,128,118	4,386,125	4,558,130
Costo por PAX (en S/)	16.96	17.16	17.45	16.51	17.02	17.02	17.02	17.02	17.02

Fuente: CR de CORPAC. Elaboración: Consultores.

El monto de la transferencia que percibe la oficina de Lima es de 25.61%. Este porcentaje le permite cubrir los costos e inversiones que CORPAC realizará en la oficina de Lima, en los próximos cuatros años. Resulta importante notar que la oficina de Lima es administrativa, por lo tanto, CORPAC tendría que realizar el esfuerzo por optimizar o ajustar los costos en los que incurre en esta oficina, por lo tanto, debería esperarse que el porcentaje de 25.61% disminuya en el transcurso del tiempo, lo que permitirá contar con tarifas aeroportuarias más competitivas, particularmente, en el Grupo III y Grupo V (Ver Cuadro N° 8.2).

Cuadro N°8.2: Flujo de Caja de Oficina de Lima – CORPAC

	2021	2022	2023	2024	2025
Transferencia LAP	2,728,092	3,634,185	4,378,724	4,555,232	4,733,869
TC	3.9	3.98	4.07	4.15	4.15
Costos de Operación	-2,865,612	-2,945,850	-3,028,333	-3,094,957	-3,163,046
Utilidad Operativa		688,336	1,350,391	1,460,276	1,570,823
Depreciación	0	133,711	174,176	249,196	390,059
Utilidad antes de Impuesto Renta		554,625	1,176,215	1,211,080	1,180,764
Impuesto a la Renta		183,165	388,445	399,959	389,947
Utilidad después de Impuesto Renta		371,460	787,770	811,121	790,817
Inversión	-2,743,711	-292,389	-602,525	-1,292,320	0
Activo Base	-2,272,497	0	0	0	
Maquinaria y Equipo	-91,321	-114,091	-334,068	-1,034,765	
Equipos Informatica	-133,545	-178,298	-219,289	-209,414	
Otros	-246,347	0	-49,168	-48,141	
Valor Residual					1,910,857
Flujo de Caja Económico (en USD)	-2,743,711	212,782	359,421	-232,004	3,091,733
VNA	0				

Fuente: CR de CORPAC. Elaboración: Consultores.

Con respecto a los ingresos no atribuibles se aplica la misma información y metodología utilizada por el Regulador para realizar las proyecciones (Ver Cuadro N° 9).

Cuadro N° 9: Ingresos No Atribuibles CORPAC – USD

Servicio	Moneda	2017	2018	2019	2020	2021*	2022	2023	2024	2025
Pista y rodadura	USD	1,409	1,518	2,055	1,456	1,213	1,603	1,398	1,237	1,699
Total ingresos por usuarios no atribuibles		1,409	1,518	2,055	1,456	1,213	1,603	1,398	1,237	1,699

Fuente: CR de CORPAC. Elaboración: Consultores.

III.8 DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS

Utilizando la metodología de costos se determinan las tarifas para los servicios de aterrizaje- despegue, puentes de embarque y embarque de pasajeros los aeropuertos del Grupo I, Grupo III y Grupo V. El flujo de caja se construye para el período 2021 – 2025, en términos reales que son descontados al costo promedio ponderado de capital de 6.43%. Cabe precisar, que la metodología que se está utilizando es la misma que ha sido propuesta por el Regulador sólo se considera los ingresos, costos e inversiones de los servicios aeroportuarios que están bajo revisión tarifaria y como se dijo antes, se excluye transferencia, costos e inversiones pertenecientes a la oficina de Lima (Ver Cuadro N° 10).

Cuadro N° 10: Flujo de Caja de Determinación de las Tarifas Aeroportuarias (en USD)

		2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos Totales			18,565,795	22,426,064	23,456,769	24,572,413
Grupo I	Mangas		204,592	251,805	267,543	278,035
	Pista y Rodadura		2,769,025	3,260,652	3,378,888	3,707,167
	TUUA		3,958,386	4,871,860	5,176,351	5,379,345
Grupo III	Pista y Rodadura		91,415	112,511	119,543	124,021
	TUUA		149,315	183,773	195,258	202,916
Grupo V	Pista y Rodadura		221,122	272,150	289,159	300,293
	TUUA		505,864	622,602	661,515	687,456
Transferencia de LAP (20% TUUA Internacional)			10,664,473	12,849,314	13,367,275	13,891,481
Ingresos No Atribuibles			1,603	1,398	1,237	1,699
Aporte por Regulación			-185,658	-224,261	-234,568	-245,724
Costos de Operación y Mantenimiento			-17,594,804	-11,644,388	-11,652,029	-11,908,374
Gastos de Personal			-5,850,443	-5,887,701	-5,891,565	-6,021,179
Servicios Prestados por Terceros			-3,546,210	-3,568,794	-3,571,136	-3,649,701
Suministros y Materiales			-435,693	-438,468	-438,755	-448,408
Tributos y Seguros			-364,635	-366,957	-367,198	-375,276
Mantenimiento			-836,691	-842,019	-842,572	-861,108
Mantenimiento Adicional			-6,024,103			
Otros			-537,029	-540,449	-540,804	-552,702
Margen Operativo Total			785,333	10,557,415	11,570,172	12,418,315
Depreciación			-5,136,589	-5,026,300	-5,090,245	-4,113,689
Grupo I	Mangas		-52,677	-50,953	-49,169	-37,892
	Pista y Rodadura		-1,848,161	-1,791,798	-1,729,194	-1,333,614
	TUUA		-127,681	-134,335	-237,805	-213,825
Grupo III	Pista y Rodadura		-106,059	-102,986	-99,525	-83,681
	TUUA		-18,884	-22,474	-22,356	-23,637
Grupo V	Pista y Rodadura		-2,363,894	-2,306,532	-2,241,311	-1,804,060
	TUUA		-619,233	-617,221	-710,886	-616,978
Utilidad antes de Impuesto			-4,351,255	5,531,115	6,479,927	8,304,626
Impuesto a la Renta			0	-1,826,651	-2,139,996	-2,742,603
Utilida después de impuesto a la renta			-4,351,255	3,704,464	4,339,931	5,562,023
Valor inicial de los activos			-36,597,733			
Grupo I	Mangas		-371,537			
	Pista y Rodadura		-13,033,731			
	TUUA		-790,099			
Grupo III	Pista y Rodadura		-1,091,460			
	TUUA		-703,104			
Grupo V	Pista y Rodadura		-16,472,596			
	TUUA		-4,135,206			
Inversion bruta			-760,484	-779,583	-2,714,395	-1,331,946
Grupo I	Mangas		0	0	0	0
	Pista y Rodadura		-2,351	-40,956	0	0
	TUUA		-156,604	-103,196	-1,072,648	0
Grupo III	Pista y Rodadura		-1,087	-11,319	-680	-210,382
	TUUA		-12,775	-78,767	-4,684	-50,837
Grupo V	Pista y Rodadura		-22,683	-383,133	-278,135	-794,636
	TUUA		-564,983	-162,212	-1,358,249	-276,090
Recuperacion de inversion						22,817,318
Grupo I	Mangas					180,846
	Pista y Rodadura					6,374,271
	TUUA					1,408,900
Grupo III	Pista y Rodadura					922,677
	TUUA					762,816
Grupo V	Pista y Rodadura					9,235,386
	TUUA					3,932,421
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO			-37,358,216	5,751	6,016,369	32,493,030
VAN			0			
WACC			6.43%			

Elaboración: Consultores.

A partir del flujo anterior se determina nuestra propuesta tarifaria. En promedio **proponemos una reducción de las tarifas aeroportuarias de CORPAC en 33%, aproximadamente**, las principales discrepancias con la propuesta del Regulador son:

1º. **Nivel de gastos de personal:** OSITRAN utiliza presupuestos que fueron remitidos por CORPAC para la presente revisión tarifaria, en contraste, en nuestra propuesta

consideramos la información histórica de gastos de personal que fue reportado al Regulador por CORPAC en su debida oportunidad.

- 2º. **Inversiones en los servicios:** En la propuesta de OSITRAN están considerando el valor de los terrenos que fueron revalorizados. En nuestra propuesta no consideramos los terrenos por las razones antes expuestas.
- 3º. **Transferencias de LAP:** OSITRAN incorpora el integro de las transferencias en la determinación de las tarifas aeroportuarias, incluyendo de esta forma los costos e inversiones de la oficina de Lima, en el referido flujo. En nuestro caso, primero determinamos el monto de las transferencias que serán requeridas por la oficina de Lima y posteriormente, los saldos son asignados a la red aeroportuaria de CORPAC.
- 4º. **Demanda del servicio:** OSITRAN aplica tasas diferenciadas de crecimiento de la demanda para los vuelos nacionales e internacionales. En nuestro caso utilizamos la misma tasa para ambos, es decir, la que público ICF. La razón es que son varias las empresas a nivel internacional que coinciden con los pronósticos de ICF, tal y como se encuentra reseñada en el presente informe.

En el Cuadro N° 11 se presenta la propuesta de tarifas para los servicios aeroportuarios del Grupo I, Grupo III y Grupo V.

Cuadro N°11: Propuesta de Tarifas Aeroportuarias de CORPAC para el Grupo I, Grupo III y Grupo V (en USD)

Aeropuerto	Tipo de Servicio	Descripción	Tarifa Vigente	Pond.	Tarifa Propuesta AETAI
Grupo I	A/D Nacional	Hasta 10 TM	8.00		5.38
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	1.73	0.22	1.16
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	2.16	0.27	1.45
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	2.25	0.28	1.51
	A/D Nacional	Más de 105 TM	2.31	0.29	1.55
	A/D Internacional	Hasta 10 TM	16.00	2.00	10.76
	A/D Internacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	2.97	0.37	2.00
	A/D Internacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	3.60	0.45	2.42
	A/D Internacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	3.79	0.47	2.55
	A/D Internacional	Más de 105 TM	3.88	0.49	2.61
	Estacionamiento	-		0.00	0.00
	Mangas	-	30	3.75	20.17
	TUUA Nacional	-	3.6	0.45	2.42
	TUUA Internacional	-	10	2.78	6.72
Grupo III (Nazca)	A/D Nacional	Hasta 10 TM	4.00	0.50	2.69
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	0.86	0.22	0.58
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	0.90	0.23	0.61
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	0.94	0.24	0.63
	A/D Nacional	Más de 105 TM	0.96	0.24	0.65
	TUUA Nacional	-	2.92	0.73	1.96
	TUUA Internacional	-			
Grupo V	A/D Nacional	Hasta 10 TM	2.00	0.25	1.34
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	0.67	0.34	0.45
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	0.70	0.35	0.47
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	0.73	0.37	0.49
	A/D Nacional	Más de 105 TM	0.75	0.38	0.50
	A/D Internacional	Hasta 10 TM	4.00	2.00	2.69
	A/D Internacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	0.86	0.43	0.58
	A/D Internacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	0.90	0.45	0.61
	A/D Internacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	0.94	0.47	0.63
	A/D Internacional	Más de 105 TM	0.96	0.48	0.65
	TUUA Nacional	-	2.92	0.37	1.96
	TUUA Internacional	-	10.00	3.42	6.72
Grupo I	Estacionamiento Nacional	Hasta 10 t	0.20		0.13
		Más de 10 t hasta 35 t	0.04		0.03
		Más de 35 t hasta 70 t	0.05		0.04
		Más de 70 t hasta 105 t	0.06		0.04
		Más de 105 t	0.06		0.27
	Estacionamiento Internacional	Hasta 10 t	0.40		0.05
		Más de 10 t hasta 35 t	0.07		0.06
		Más de 35 t hasta 70 t	0.09		0.06
		Más de 70 t hasta 105 t	0.09		0.07
		Más de 105 t	0.10		0.00
Grupo III	Estacionamiento Nacional	Hasta 10 TM	0.1		0.07
Grupo V	Estacionamiento Nacional	Hasta 10 t	0.05		0.03
		Más de 10 t hasta 35 t	0.02		0.01
		Más de 35 t hasta 70 t	0.02		0.01
		Más de 70 t hasta 105 t	0.02		0.01
		Más de 105 t	0.02		0.01

CONCLUSIONES

Del análisis anterior se desprende lo siguiente:

- 1º. **La estructura de costos de operación de los servicios aeroportuarios de CORPAC, no está acorde con los estándares internacionales.** Como se ha señalado previamente, a nivel internacional los costos de personal no representan más del 35% de los costos totales, mientras que, en el caso de CORPAC, estos costos representan más del 50%. Inclusive esta situación se mantiene en los registros contables del 2020, lo cual es bastante particular porque en la mayor parte de los aeropuertos del mundo, los costos de personal se redujeron de forma drástica como consecuencia de la pandemia.

En este orden de ideas, para proyectar los costos de los servicios aeroportuarios se utiliza la información histórica de contabilidad regulatoria que fue reportada por CORPAC a OSITRAN, en el período 2017 – 2020.

- 2º. Con respecto a las **inversiones**, en el plan del período 2021 – 2024 se distinguen en dos tipos de inversiones “Con Convenio” y “Sin Convenio”, las primeras están al amparo del Decreto de Urgencia N° 006-2018. Para la determinación de las tarifas se ha excluido aquellas inversiones que serán financiadas con fondos del Estado y **sólo se han considerado las que deberán ser financiadas con las tarifas propuestas.**

Adicionalmente, **en los montos de inversión únicamente se está considerando las inversiones que tienen un período de vida útil vigente y no aquellas que han sido “revaluadas”.** La razón es que se quiere evitar el incentivo perverso que tendría el Regulador de dejar de invertir para incrementar sus ganancias a través de la reevaluación de activos, tal y como sucede con los terrenos, los cuales fueron adquiridos por CORPAC en el año 1950.

Asimismo, en las inversiones programadas para el período 2021 – 2024, únicamente se está considerando que CORPAC realizará una **ejecución del 72.72% de la inversión que está proponiendo.** Esto se justifica en el comportamiento histórico que ha tenido CORPAC, según la información que detalladamente fue elaborada por el Regulador.

- 3º. **Las transferencias de LAP (el 20% del TUUA Internacional) a CORPAC** son considerados en dos momentos en nuestro modelo: (i) en el primero, se utiliza para financiar la oficina de Lima, para guardar consistencia con la estructura de la contabilidad regulatoria reportada por CORPAC a OSITRAN; (ii) posteriormente, los saldos que quedan son destinados a financiar la operación aeroportuaria de CORPAC.
- 4º. Con respecto a la **proyección de demanda**, se ha tomado como referencia los pronósticos que realiza ICF sobre el número de pasajeros aéreos para

Latinoamérica en el periodo 2022 – 2025, las que son consistentes con otras proyecciones realizadas por diferentes entidades internacionales.

- 5°. Para el ***costo promedio ponderado de capital se aceptan lo valores propuestos por OSITRAN***. La propuesta de OSITRAN guarda coherencia con anteriores pronunciamientos que el Regulador ha realizado al respecto.
- 6°. Teniendo en cuenta lo anterior, ***nuestra propuesta tarifaria prevé una reducción en las tarifas aeroportuarias en 33%***. En consecuencia, nuestra propuesta tarifaria es la siguiente:

Aeropuerto	Tipo de Servicio	Descripción	Tarifa Vigente	Pond.	Tarifa Propuesta AETAI
Grupo I	A/D Nacional	Hasta 10 TM	8.00		5.38
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	1.73	0.22	1.16
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	2.16	0.27	1.45
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	2.25	0.28	1.51
	A/D Nacional	Mas de 105 TM	2.31	0.29	1.55
	A/D Internacional	Hasta 10 TM	16.00	2.00	10.76
	A/D Internacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	2.97	0.37	2.00
	A/D Internacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	3.60	0.45	2.42
	A/D Internacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	3.79	0.47	2.55
	A/D Internacional	Mas de 105 TM	3.88	0.49	2.61
	Estacionamiento	-		0.00	0.00
	Mangas	-	30	3.75	20.17
	TUUA Nacional	-	3.6	0.45	2.42
	TUUA Internacional	-	10	2.78	6.72
Grupo III (Nazca)	A/D Nacional	Hasta 10 TM	4.00	0.50	2.69
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	0.86	0.22	0.58
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	0.90	0.23	0.61
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	0.94	0.24	0.63
	A/D Nacional	Mas de 105 TM	0.96	0.24	0.65
	TUUA Nacional	-	2.92	0.73	1.96
	TUUA Internacional	-			
Grupo V	A/D Nacional	Hasta 10 TM	2.00	0.25	1.34
	A/D Nacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	0.67	0.34	0.45
	A/D Nacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	0.70	0.35	0.47
	A/D Nacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	0.73	0.37	0.49
	A/D Nacional	Mas de 105 TM	0.75	0.38	0.50
	A/D Internacional	Hasta 10 TM	4.00	2.00	2.69
	A/D Internacional	Más de 10 TM hasta 35 TM	0.86	0.43	0.58
	A/D Internacional	Más de 35 TM hasta 70 TM	0.90	0.45	0.61
	A/D Internacional	Más de 70 TM hasta 105 TM	0.94	0.47	0.63
	A/D Internacional	Mas de 105 TM	0.96	0.48	0.65
	TUUA Nacional	-	2.92	0.37	1.96
	TUUA Internacional	-	10.00	3.42	6.72
Grupo I	Estacionamiento Nacional	Hasta 10 t	0.20		0.13
		Más de 10 t hasta 35 t	0.04		0.03
		Más de 35 t hasta 70 t	0.05		0.04
		Más de 70 t hasta 105 t	0.06		0.04
		Más de 105 t	0.06		0.27
	Estacionamiento Internacional	Hasta 10 t	0.40		0.05
		Más de 10 t hasta 35 t	0.07		0.06
		Más de 35 t hasta 70 t	0.09		0.06
		Más de 70 t hasta 105 t	0.09		0.07
		Más de 105 t	0.10		0.00
Grupo III	Estacionamiento Nacional	Hasta 10 TM	0.1		0.07
Grupo V	Estacionamiento Nacional	Hasta 10 t	0.05		0.03
		Más de 10 t hasta 35 t	0.02		0.01
		Más de 35 t hasta 70 t	0.02		0.01
		Más de 70 t hasta 105 t	0.02		0.01
		Más de 105 t	0.02		0.01