

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



INFORME

**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

Lima, 06 de abril de 2022

Índice

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Resumen Ejecutivo | 4 |
| I. Antecedentes | 9 |
| II. Marco legal y normativo aplicable | 17 |
| II.1. De la función reguladora del Ositrán..... | 17 |
| II.2. Del procedimiento de revisión tarifaria..... | 19 |
| II.3. De los principios y metodologías aplicables para la revisión tarifaria..... | 20 |
| III. Definición de los servicios objeto de la revisión tarifaria | 22 |
| III.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros | 22 |
| III.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas..... | 22 |
| IV. Cuestión Previa: Revisión tarifaria de la TUUA correspondiente al Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca | 24 |
| V. Estructura tarifaria vigente de los servicios materia de revisión..... | 36 |
| VI. Propuesta tarifaria de CORPAC | 41 |
| V.1. Proyección de demanda realizada por CORPAC | 42 |
| V.2. Proyección de ingresos realizada por CORPAC..... | 44 |
| V.3. Proyección de costos operativos realizada por CORPAC | 46 |
| V.4. Base de capital estimada por CORPAC | 47 |
| V.4.1. Activos iniciales | 47 |
| V.4.2. Proyección de inversiones realizada por CORPAC..... | 48 |
| V.5. Depreciación..... | 50 |
| V.6. Proyección de impuestos por CORPAC | 50 |
| V.7. Recuperación de pérdidas por servicios aeroportuarios prestados en el año 2020 | 50 |
| V.8. Tasa de descuento..... | 51 |
| V.9. Propuesta de revisión y reajustes tarifarios de CORPAC..... | 52 |
| VII. Propuesta tarifaria del Ositrán | 55 |
| VI.1. Metodología..... | 55 |
| VI.2. Supuestos generales considerados | 57 |
| VI.3. Proyección de demanda..... | 58 |
| VI.4. Proyección de ingresos | 66 |
| VI.5. Proyección de ingresos netos | 72 |
| VI.6. Costos operativos..... | 73 |
| VI.7. Base de capital e inversiones..... | 84 |
| VI.8. Impuestos | 92 |
| VI.9. Tasa de descuento..... | 92 |
| VI.10. Flujo de caja | 93 |
| VI.11. Propuesta tarifaria | 94 |
| VIII. Conclusiones | 98 |
| IX. Recomendaciones | 101 |

| | |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| Relación de documentos que sustentan la propuesta..... | 102 |
| ANEXO 1..... | 104 |
| CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL..... | 104 |

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.
5. El 7 de enero de 2022, se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2022-CD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados a la DGAC, Corpac y la MDVA mediante los Oficios N° 0005, 0006 y 0007-2022-SCD-OSITRAN. Asimismo, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 14 de enero de 2022.
6. Del 27 de enero al 11 de febrero de 2022, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de parte de Corpac, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETA I y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA Perú.

II. Propuesta tarifaria de Corpac

7. 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.

8. 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.
9. 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%.
10. 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.
11. 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. Tarifas materia de revisión

a) Servicios al pasajero: Tarifa única por uso del terminal aéreo (TUUA)

12. De acuerdo con el Tarifario de Corpac, la tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA) comprende los servicios aeroportuarios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque.
13. Asimismo, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac, esta tarifa 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: Tarifa de aterrizaje y despegue, tarifa de estacionamiento y tarifa por uso de mangas

14. La tarifa 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.
15. Además, esta tarifa 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, esta tarifa incluye también la provisión de iluminación y señales en la pista de aterrizaje y las calles de rodaje.
16. En cuanto a la tarifa de estacionamiento, este se cobra 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.
17. Por su parte, la tarifa por el 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, esta tarifa corresponde a 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

18. 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.
19. 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.
20. 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, base de capital, 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.
21. 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 Máximas aprobadas entrarán en vigor en el año 2022 y en el 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 un monto menor que las tarifas 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, de acuerdo con el Anexo II del RETA, se han considerado aquellos montos que se encuentran aprobados. Asimismo, 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% del plan de inversiones de 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

22. 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:

¹ Suscrito el 7 de junio de 2018.

| Servicios | Unidad de cobro | Cusco | Nazca | Grupo V |
|--------------------------------------------|-----------------|-------|-------|---------|
| TUUA Nacional | USD/Pasajero | 4,76 | n.a | 3,86 |
| TUUA Internacional | USD/Pasajero | 13,23 | n.a | n.a |
| Aterrizaje y despegue nacional | | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 10,59 | 5,29 | 2,65 |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 2,29 | 1,14 | 0,89 |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 2,86 | 1,19 | 0,93 |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 2,98 | 1,24 | 0,97 |
| Más de 105 t | USD/t | 3,06 | 1,27 | 0,99 |
| Aterrizaje y despegue Internacional | | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 21,17 | n.a | n.a |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 3,93 | n.a | n.a |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 4,76 | n.a | n.a |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 5,02 | n.a | n.a |
| Más de 105 t | USD/t | 5,13 | n.a | n.a |
| Estacionamiento nacional | | | | |
| Hasta 10 t | USD/h | 0,26 | 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 | 39,70 | n.a | n.a |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. 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.
24. 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

25. 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.
26. 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.
27. 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.
28. 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.
29. 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.
30. 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.
31. 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.
32. 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.

33. 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.
34. 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.
35. 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.
36. 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.
37. 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.
38. 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.
39. 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.
40. 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.
41. 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.
42. El 18 de agosto de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN.
43. 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.

44. 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.
45. 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.
46. 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.
47. 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.
48. 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.
49. 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.
50. 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.
51. 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.
52. 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.
53. 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.
54. 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.

55. 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.
56. 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.
57. 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.
58. 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.
59. 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.
60. 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.
61. 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.

62. 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.
63. 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.
64. 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.
65. El 15 de noviembre de 2021, mediante la Carta N° GG.982.2021.O, Corpac dio respuesta al Oficio N° 00170-2021-GRE-OSITRAN.
66. 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.
67. 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.
68. 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.
69. 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.
70. 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.
71. 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.
72. 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.
73. 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.

74. 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.
75. 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.
76. 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.
77. El 30 de diciembre de 2021, mediante el Memorando N° 00245-2021-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General del Ositrán los siguientes documentos:
 - i. La Propuesta de Revisión Extraordinaria de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por Corpac,
 - ii. El proyecto de Resolución de Consejo Directivo que apruebe la propuesta tarifaria, la Exposición de Motivos del mencionado proyecto de resolución, y
 - iii. La relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria.
78. El 7 de enero de 2022, en la Sesión Ordinaria N° 755-2022-CD-OSITRAN, se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2022-CD-OSITRAN, que dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de los documentos señalados en el numeral anterior. Dicha Resolución y los documentos fueron notificados a la DGAC, Corpac y la MDVA mediante los Oficios N° 0005, 0006 y 0007-2022-SCD-OSITRAN. Asimismo, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 14 de enero de 2022.
79. El 27 de enero de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, Corpac remitió el Oficio N° GG.073.2022.O/6, a través del cual formula comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
80. El 31 de enero de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, Corpac remitió el Oficio N° GG.077.2022.O/6, a través del cual formula comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
81. Con fecha 1 de febrero de 2022, se efectuó la publicación del Aviso de Convocatoria de la Audiencia Pública “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por Corpac” en el Boletín Oficial del diario oficial El Peruano, la cual se desarrolló de manera virtual el día 9 de febrero de 2022 a las 10:00am a través de la plataforma informática Microsoft Teams.
82. El 4 de febrero de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI presentó comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán, adjunto el informe denominado “Revisión Tarifaria de los Servicios Aeroportuarios correspondientes al primer, segundo y quinto grupo de aeropuertos de Corpac”, elaborado por los consultores Benjamín de la Torre y Cecilia Morote.
83. El 10 de febrero de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, Corpac presentó comentarios respecto del informe remitido por AETAI.

84. El 11 de febrero de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, Corpac presentó el Oficio N° GG.098.2022 a través del cual formula comentarios respecto del informe remitido por AETAI.
85. El 11 de febrero de 2022, mediante Carta S/N, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA Perú, remitió comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrان.
86. El 28 de febrero de 2022, mediante Oficio N° 1359-2022-MTC/19, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC dio respuesta al Oficio N° 00175-2021-GRE-OSITRAN, a través del cual se le solicitó 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.
87. El 28 de febrero de 2022, a través del Oficio N° 00049-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a IATA Perú el documento tomado como fuente de los datos de la recuperación de la demanda de pasajeros en Perú, considerados en sus comentarios presentados.
88. El 28 de febrero de 2022, a través del Oficio N° 00050-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac información de sustento con respecto a los comentarios formulados por este en relación con las inversiones proyectadas en la Propuesta Tarifaria del Ositrان.
89. El 1 de marzo de 2022, a través del Oficio N° 00054-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a Corpac información de sustento con respecto a los comentarios formulados por este con relación al gasto de personal proyectado en la Propuesta Tarifaria del Ositrان.
90. El 2 de marzo de 2022, mediante el Memorando N° 00047-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia General del Ositrان un plazo adicional de quince (15) días hábiles para remitir el informe que sustenta la Resolución que aprueba las tarifas máximas en el presente procedimiento.
91. El 3 de marzo de 2022, mediante la Carta N° GG.159.2022.O/6, Corpac dio respuesta al requerimiento de información formulado a través del Oficio N° 00050-2022-GRE-OSITRAN.
92. El 3 de marzo de 2022, mediante el Memorando N° 00113-2022-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrان concedió la ampliación de plazo solicitada, en el marco del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento General de Tarifas del Ositrان.
93. El 14 de marzo de 2022, mediante Carta S/N, IATA Perú dio respuesta al Oficio N° 00049-2022-GRE-OSITRAN, sin remitir el documento solicitado mediante dicho oficio.
94. El 23 de febrero de 2022, se llevó a cabo una audiencia privada con IATA donde esta expuso los principales criterios metodológicos de su estimación de la recuperación de la demanda de pasajeros en Perú.
95. El 25 de marzo de 2022, mediante Memorando N° 0065-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General, entre otros, 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.” emitido en esa misma fecha, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrان, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28 del RETA.
96. Con fecha 28 de marzo de 2022, mediante correo electrónico, IATA remitió el documento denominado “Annex - Overview of Forecasting Framework”, el cual contiene el marco global de sus pronósticos y tiene como base el año 2019⁶.

⁶ Cabe señalar que, en su comunicación electrónica, IATA formuló un pedido de confidencialidad respecto a la información suministrada. Sobre ello, debe indicarse que dicho pedido se encuentra en evaluación conforme al

97. En la Sesión del Consejo Directivo del 06 de abril de 2022, se estimó pertinente la inclusión del documento remitido por IATA indicado en el párrafo previo al Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, remitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos a la Gerencia General el día 25 de marzo de 2022, así como también realizar precisiones adicionales las cuales han sido incorporadas al presente documento.

procedimiento previsto en el Reglamento para el ingreso, determinación, registro y resguardo de la información confidencial presentada ante el Ositrán aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN. Asimismo, debe precisarse que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 14 de dicho Reglamento, la información materia de un pedido de confidencialidad debe ser tratada como tal en tanto no quede consentida en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario.

II. Marco legal y normativo aplicable

II.1. De la función reguladora del Ositrán

98. 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.
99. 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.
100. 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.]

101. 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.
102. 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.
103. 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.
104. 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.
105. La definición de ITUP contenida en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO⁷, 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.
106. Asimismo, en línea con la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley N° 26917⁸, 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.
107. 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.
108. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los

⁷ 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.

⁸ *"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.
109. En esa línea, el artículo 11⁹ 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.
110. 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

111. 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 dichos servicios.
112. Conforme a lo establecido en el artículo 19 del RETA, la Gerencia de Regulación y

⁹ **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 RETA¹⁰. 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 vencía el 30 de diciembre de 2021; por lo que en dicha fecha se remitió el Informe conteniendo la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

113. Una vez recibido dicho Informe, en un plazo de cinco (05) días hábiles, la Gerencia General debe evaluarlo y, en caso de otorgar su conformidad, someterlo 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 otorga un plazo no menor de quince (15) ni mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la propuesta tarifaria.
114. Asimismo, en virtud de los artículos 22 a 25 del RETA, con posterioridad a la publicación de la propuesta tarifaria, debe llevarse 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.
115. 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. Cabe indicar que, en el presente caso, el plazo para ello vence el 25 de marzo. 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

116. 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*

¹⁰ **“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) Audiencia(s) 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.”

117. 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. Tarifas materia de la revisión

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

- Servicios al pasajero: Tarifa Única por Uso del terminal de pasajeros (TUUA)
- Servicios a la nave: Tarifa de Aterrizaje y Despegue, Tarifa de Estacionamiento y Tarifa por uso de Mangas.

III.1. Servicios al pasajero: Tarifa Única por Uso del terminal de pasajeros (TUUA)

119. De acuerdo con el Tarifario de Corpac, esta tarifa comprende los servicios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Así, de acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac¹¹ (en adelante, MCR), esta tarifa única comprende 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: Tarifa de Aterrizaje y Despegue, Tarifa de Estacionamiento y Tarifa por Uso de Mangas

120. La tarifa 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).

121. 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, esta tarifa incluye la provisión de iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje.

122. En cuanto a la tarifa de **estacionamiento**, de acuerdo con el MCR, esta se cobra por 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, la tarifa de estacionamiento se cobra 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.

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

123. Por su parte, la tarifa por uso de **puentes de embarque** se cobra únicamente en el aeropuerto de Cusco, por la provisión de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, esta tarifa corresponde a la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

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

124. 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.
125. En ese contexto, con relación a los requerimientos de información a la DGAC¹², 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.
126. De otro lado, en atención a los pedidos de información del Ositrán, Corpac manifestó, mediante Cartas N° GCAP.GGAP.0006.2021.C¹³ y N° GCAP.GGAP.0008.2021.C¹⁴ que,

¹² 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.

¹³ 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.”

¹⁴ 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 los 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.
- (...)

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, 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.

127. 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”.
128. De otro lado, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, a través del Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM¹⁵ 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 una “Tasa Única Aeroportuaria”.
129. 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 denominada “Tasa Única Aeroportuaria” en virtud de 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.
130. 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

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, 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.”

¹⁵ 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 sobrevuelen las Líneas de Nazca en mérito a la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA de fecha 26 de diciembre de 2016.”

anterior, se dejó establecido que, como resultado de la evaluación que realice el Regulador en las siguientes etapas del procedimiento, dicha calificación podría variar.

131. 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.
132. 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 con relación al cobro de los denominados “Derecho de Pago por Uso del Aeródromo”, “tasa turística municipal”, “Uso de las instalaciones del Aeropuerto” y “Tasa Única Aeroportuaria (TUA)”, y que además, remita la documentación en virtud de la cual sostiene que viene cobrando el concepto asociado a dichas denominaciones.. 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 solicit[ó] 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*

cuál 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.”*

133. Sobre dicho requerimiento de información, es pertinente indicar que, a la fecha de emisión del informe que contenía la Propuesta Tarifaria del Regulador, no se había recibido respuesta y/o comunicación alguna por parte de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre. Ello, aun cuando este Regulador puso 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 su informe de sustento¹⁶.

134. Por otro lado, con fecha del 30 de septiembre de 2021, mediante Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN se 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.”

135. 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].

136. 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 dicha Entidad Prestadora, según el cual existiría un proceso de transferencia

¹⁶ Cabe señalar que, mediante Oficio N° 0007-2022-SCD-OSITRAN notificado con fecha 20 de enero de 2022, también se remitió a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre una copia de la Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2022-CD-OSITRAN, del proyecto de resolución que aprueba la propuesta de revisión tarifaria, de la Exposición de Motivos, de la relación de documentos que sustentan dicha propuesta, así como 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 inició otorgándole a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre la explotación aeroportuaria, situación que no se había resuelto y por la cual Corpac no podía realizar el cobro de la TUUA ni de la playa de estacionamiento, se le solicitó a la DGAC que se pronuncie al respecto.

137. No obstante, 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”.

138. Como puede observarse, en esta oportunidad nuevamente la DGAC no atendió debidamente el requerimiento cursado por 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

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;

(...).”

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 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”.

139. 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.

140. 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). Específicamente, 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.”

141. 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.

142. A fin de contextualizar lo antes mencionado, si bien el conflicto presenta diversas aristas, con 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.
143. 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.
144. 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.
145. 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.

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].

146. 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, inclusive, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre viene efectuando el cobro de la mencionada tasa²³.
147. 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”*.
148. 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.
149. 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

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 TRIBUTO, 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 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.

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.

150. Por las consideraciones antes expuestas, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán, se indicó que se revisarían las tarifas aplicables en el aeródromo de Nazca (Estacionamiento, Aterrizaje y Despegue); y que se excluiría del presente procedimiento la TUUA aplicable a dicho aeródromo, y en línea con ello, ya no sería aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.
151. Con relación a lo anterior, mediante la Carta N° GG.077.2022.O/6, Corpac señaló que este incurre en costos por la provisión de determinados servicios relacionados con la TUUA²⁵ en el aeródromo de Nazca; específicamente señaló que ofrece el servicio de salvamento y extinción de incendios, seguridad y provisión de salas de embarque; costos que no están siendo considerados en el flujo de caja para el periodo 2021-2024. Según indicó, la Propuesta Tarifaria de Ositrán excluye del procedimiento dichos costos y considera únicamente el gasto operativo de Pista y Rodadura para Nazca.
152. Así, señaló que los gastos operativos del aeródromo de Nazca por los mencionados servicios asociados a la TUUA comprenden: a) Suministros y Materiales, b) Servicios Prestados por Terceros (excepto mantenimiento), c) Mantenimiento (costo base), d) Seguros y Tributos y e) Otros Costos, los cuales al 2020 ascienden a S/ 226,963 soles²⁶, gasto descrito en el Estado Financiero Regulatorio Corpac 2020 que son auditados por Ositrán; sin embargo, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideró únicamente a Aterrizaje y Despegue y no consideró los costos por TUUA dentro de la proyección de crecimiento vegetativo del 2%.
153. En cuanto a este comentario es preciso recordar que, a lo largo del procedimiento se cursaron diversos requerimientos, entre ellos, a Corpac, a efectos de verificar si dicha empresa actualmente brinda los servicios que integran la TUUA en el aeródromo de Nazca, para determinar si corresponde revisar dicha tarifa en el marco de este procedimiento.
154. De manera particular, es preciso señalar que, el 30 de septiembre de 2021, mediante Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN se le solicitó a Corpac, entre otros, pronunciarse respecto a lo que manifestó la Municipalidad Distrital de Vista Alegre a través del Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM, recibido el 23 julio de 2021. En dicha oportunidad se 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

²⁵ En este punto, CORPAC señala lo siguiente: “Según Manual de Contabilidad Regulatoria aprobado con R.C.D 003-2005-CD/OSITRAN define el servicio aeroportuario vinculado a la tarifa única por uso de aeropuerto (TUUA) como aquel que permite la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y al momento posterior a su desembarque, tales como los servicios: i) servicios de salvamento y extinción de incendios, ii) seguridad aeroportuaria, iii) iluminación de terminal, entre otros.

²⁶ Según indica CORPAC, para el periodo 2021 a noviembre, los costos por TUUA para el grupo III (Nazca) por los rubros: a) Suministros y Materiales, b) Servicios Prestados por Terceros (excepto mantenimiento), c) Mantenimiento (costo base), d) Seguros y Tributos y e) Otros Costos ascienden a S/ 164,693.17 soles.

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.**”

155. En respuesta a ese requerimiento, mediante Carta GG.880.2021.O/5 del 07 de octubre de 2021, Corpac manifestó textualmente lo siguiente:

“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.]

156. Como puede observarse de los documentos antes citados, Corpac señaló que no cobra por el concepto de TUUA desde el año 2008, indicando de manera explícita que los servicios de uso de instalaciones del aeródromo de Nazca los brinda la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, por los cuales esta última entidad cobra un determinado monto en aplicación de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA (ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017).
157. Por ello, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se planteó la exclusión de la TUUA del presente procedimiento de revisión tarifaria y, en línea con ello, se propuso dejar sin efecto la TUUA que se estableció mediante Resolución del Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, toda vez que no quedó acreditado en este procedimiento que fuera Corpac la Entidad Prestadora que brinde los servicios que integran la TUUA.
158. Ahora bien, en sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, Corpac no cuestiona que se excluya la TUUA del presente procedimiento de revisión tarifaria, sino que se excluya del flujo de caja del periodo 2021 a 2024, algunos costos en los cuales estaría incurriendo dicha empresa asociados a la TUUA.
159. Al respecto, cabe señalar que, en la medida que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se planteó excluir la TUUA por los fundamentos antes expuestos (en particular, considerando que Corpac manifestó que no brinda los servicios por los cuales se puede cobrar un concepto único de TUUA, y que en esa línea no cobran TUUA desde el año 2008), de manera coherente con ello no correspondía incorporar en el flujo de caja los costos aludidos por la referida empresa.
160. En este punto, es preciso recordar que el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac -cuya última versión ha sido aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2017-CD-OSITRAN- establece los servicios que componen la TUUA, siendo importante resaltar que los usuarios pagan ese único concepto por la prestación de todos esos servicios. De este modo, los servicios que integran la TUUA conforme al referido Manual son los siguientes:
- 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
161. Sobre ello, a lo largo del procedimiento, Corpac ha reconocido que no brinda la integridad de los servicios que componen ese pago único (TUUA) en el aeródromo de Nazca. Por el contrario, Corpac ha manifestado de manera reiterada que no brinda los servicios que integran la TUUA, razón por la cual no cobra dicho monto a los usuarios del aeródromo de Nazca desde el año 2008, precisando, incluso, que la Municipalidad de Vista Alegre es quien brinda los servicios por uso de las instalaciones del aeródromo. En otras palabras, en el presente procedimiento, Corpac no ha demostrado ser la Entidad Prestadora que brinde los servicios comprendidos en la TUUA -conforme se define en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC- en el aeródromo de Nazca.
162. Al respecto, el Anexo II del RETA dispone que el punto de partida para la estimación de los costos operativos son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos *ad hoc* efectuados por el Regulador; remarcándose que ***“no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.”***
163. Por tanto, considerando que los costos que se reconocen en el flujo de caja son aquellos que cuentan con el debido sustento; y que, en este caso, los costos en cuestión no cuentan con el debido sustento por los fundamentos antes expuestos, no corresponde incluirlos en el flujo de caja para el periodo 2021 al 2024. En efecto, carece de sustento reconocer en el flujo de caja los costos asociados a la TUUA en los cuales estaría incurriendo Corpac, cuando no ha quedado demostrado durante el desarrollo del presente procedimiento, que se encuentre brindando los servicios TUUA -conforme se define en el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac- en el aeródromo de Nazca.
164. Sin perjuicio de lo anterior, considerando los hechos advertidos en el presente procedimiento, resulta oportuno invocar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Autoridad Aeronáutica Civil ejercida a través de la DGAC, a que pueda adoptar las acciones que correspondan vinculadas con la explotación del aeródromo de Nazca. Ello, teniendo en cuenta que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil –anteriormente citado-, la DGAC es la autoridad competente, entre otros, para otorgar, modificar, suspender o revocar los Certificados de Explotador, así como otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados. De igual manera, es competente para aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas; en dicha línea, de acuerdo con la Regulación Aeronáutica del Perú 314 – Aeródromos (RAP 314)²⁷, en concordancia con la RAP 139²⁸, la DGAC es la autoridad

²⁷ **Regulación Aeronáutica del Perú 314 - Aeródromos (RAP 139)**

(...)

1.5 Certificación de aeródromos

(...)

1.5.2 Los aeródromos disponibles para el uso público o privado (a los que les sea aplicable), deben ser certificados con los requerimientos y exigencias establecidas en la RAP 139 y en la presente Regulación.

²⁸ **Regulación Aeronáutica del Perú 139 - Certificación de Aeródromos (RAP 139)**

“139.005 Definiciones y abreviaturas

(...)

que otorga las certificaciones, habilitaciones y aprobaciones para los aeródromos de uso público.

165. En línea con lo anterior, el artículo 11²⁹ de la Ley de Aeronáutica Civil dispone que la DGAC tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas. En concordancia con ello, el artículo 13³⁰ del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil³¹ señala que la DGAC tiene por obligación controlar, vigilar, supervisar, inspeccionar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas de los aeródromos, entre otros. En tal sentido, corresponderá que la DGAC, en ejercicio de sus competencias en materia de Aeronáutica Civil, tome las acciones que estime pertinentes con el fin de resguardar el cumplimiento de las disposiciones relativas a la seguridad en la explotación del aeródromo de Nazca.
166. En virtud de lo expuesto, debe desestimarse el comentario de Corpac sobre este aspecto.

(7) Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Es el organismo nacional de la República Peruana que, a través del conjunto de las funciones que realiza como autoridad de aplicación otorga las certificaciones, habilitaciones y aprobaciones que garantizan de por sí la confiabilidad del personal y material de vuelo así como todo lo conexo, necesarios para la seguridad operativa de la actividad aeronáutica civil."

*"139.020 Obligatorio del Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios
Ningún explotador de aeródromo podrá operar un aeropuerto internacional, si no cuenta con la Resolución Directoral que otorgue la autorización de funcionamiento, así como el Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios otorgados por la DGAC".*

- ²⁹ **"Artículo 11.- De las facultades de supervisión e inspección de la Dirección General de Aeronáutica Civil**
11.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.
11.2 Los explotadores, así como las entidades públicas y privadas del ámbito aeronáutico, están obligados a permitir y facilitar a la Dirección General de Aeronáutica Civil el cumplimiento de sus funciones, las que se llevan a cabo a través de inspectores debidamente identificados.
11.3 Los explotadores están obligados a entregar toda la información o documentación técnica, legal y económico-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que les sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a ley.

- ³⁰ **"Artículo 13.- Es obligación de la DGAC el control, vigilancia, supervisión, inspección, fiscalización y sanción de todas las actividades aeronáuticas de Aviación Civil, tales como las actividades de aviación comercial o general, aeródromos y aeropuertos, aeroclubes, paracaidismo, ultraligeros, planeadores, globos aerostáticos, dirigibles, talleres de mantenimiento aeronáutico y estaciones reparadoras, así como las escuelas de aviación de tripulantes técnicos y centros de instrucción de despachadores de vuelo, controladores de tránsito aéreo y de técnicos de mantenimiento".**

- ³¹ Aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC.

V. Estructura tarifaria vigente de los servicios materia de revisión

167. 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.
168. 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.
169. 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 Ositrán³².
170. 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.
171. 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,

³² 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 Corpac³³.
172. 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*

173. 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 definidas³⁴.
174. 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

³³ 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.

³⁴ 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 concededor del negocio aeroportuario, se determinó que debe tener libertad para asignar y gestionar dichos recursos de la mejor manera posible.

175. 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 aeroportuaria, 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*³⁵ y proyectadas por Corpac hasta el año 2008.

176. 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.³⁶

177. 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.

178. A continuación, se muestra la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada por el Regulador en el año 2004.³⁷

³⁵ 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.

³⁶ 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.

³⁷ 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.

179. 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.
180. Cabe indicar que las Tarifas Máximas por los servicios de A/D y Estacionamiento citadas en el cuadro precedente, aprobadas por el Regulador en el año 2004, no son aplicables para las siguientes actividades aéreas de carácter permanente y circunstancial³⁸ que se señalan en el tarifario de Corpac:

Actividades de carácter permanente:

- i) Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR);

- 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).

³⁸ En estos casos, se aplica el pago de USD 1,00 por concepto de SNAR, Aproximación, A/D, Estacionamiento y Sobrevuelo.

- ii) Aeronaves militares y policiales del Estado Peruano, que no realicen actividades de carácter comercial o empresarial;
- 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

181. 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 V³⁹. Para tal efecto, adjuntó, entre otros, los siguientes documentos⁴⁰:
- 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).
182. 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.”*
183. 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.
184. 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.

³⁹ Estos son: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

⁴⁰ 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.ositran.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 AIJCh⁴¹, 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%.
185. 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

186. 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.
187. 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.
188. 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.
189. 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

⁴¹ 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.

190. 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

191. 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

192. 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.

193. 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.
194. 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 nacionales⁴².
195. 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 internacionales⁴³.
196. 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° 006-2018⁴⁴. Así, en el flujo de caja se consideran ingresos provenientes de esta fuente para los años 2021 y 2022.
197. 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.

⁴² 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%).

⁴³ 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%).

⁴⁴ **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

198. 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.
199. 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”.
200. 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.
201. 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.
202. De esta manera, y tomando en consideración el tipo de cambio real⁴⁵ para convertir los montos en soles a dólares reales, se obtiene la proyección de costos que se muestra en la siguiente tabla.

⁴⁵ 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 'FlujoDeCajaAeroporuario' del modelo Excel).

203. 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 sedes⁴⁶ 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

204. 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

205. 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".

⁴⁶ Estas sedes se ubican en Breu, Caballococha, El Estrecho, Puerto Esperanza y Rodriguez 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

206. 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

207. 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.

208. 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%.

209. 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.
210. 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.

211. 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.
212. 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

213. 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.

214. 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.
215. 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

216. 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

217. 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.

218. 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.

219. 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

220. 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.

221. Así, Corpac estima un WACC de 9,90% en dólares nominales, equivalente a 7,45% en dólares reales⁴⁷; con este último descuenta el flujo de caja económico.

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

222. 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

223. 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.

⁴⁷ 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.

224. 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

225. 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

226. 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.

227. 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.”*

228. 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.

229. 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.

230. 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.⁴⁸
- 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.

⁴⁸ 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

231. En la presente sección, se exponen la metodología, principios y supuestos empleados para la formulación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, publicada en el diario oficial El Peruano el 14 de enero de los corrientes. Asimismo, se analizan los comentarios recibidos con posterioridad a dicha publicación, a efectos de determinar los nuevos niveles máximos de las tarifas de los servicios de Aterrizaje y despegue, estacionamiento, TUUA y uso de mangas, prestados por Corpac.

VI.1. Metodología

232. 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.

233. 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]

234. 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.]

235. 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.]

236. 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

237. 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)⁴⁹.

238. 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.

239. En el presente caso, se ha elaborado un flujo de caja para todos los servicios aeroportuarios materia de revisión, prestados tanto en el Aeropuerto de Cusco (Grupo 1), como en el aeródromo de Nazca⁵⁰ (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.
240. A continuación, se detallan los supuestos y proyecciones utilizados en el presente estudio.

VI.2. Supuestos generales considerados

VI.2.1. Horizonte de tiempo

241. De acuerdo con la Propuesta Tarifaria de Corpac, el flujo de caja económico considera 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.
242. 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.
243. 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 vigentes⁵¹.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Con excepción del servicio de TUUA, por las razones expuestas líneas arriba.

⁵¹ En este punto, cabe precisar que la Propuesta Tarifaria de Corpac incluye dentro del flujo de caja los resultados operativos negativos obtenidos en el año 2020, señalando que dichas pérdidas obedecen a circunstancias exógenas, cuyo riesgo no puede ser asignado a Corpac. Al respecto, teniendo en cuenta que el horizonte temporal del flujo de caja empleado para la formulación de las Tarifas Máximas así como el periodo regulatorio para su vigencia abarca desde el año 2021 hasta el 2024, no corresponde considerar los resultados positivos o negativos

VI.2.2. Moneda

244. 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.
245. 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&sc=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

246. 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.
247. 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

de los ejercicios previos, toda vez que no forman parte de dicho periodo regulatorio ni es objeto de la revisión tarifaria compensar las utilidades o pérdidas registradas en los años anteriores a la revisión.

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.

248. 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.
249. 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 máxima correspondiente a cada servicio aeroportuario recibido para efectuar un vuelo comercial, y ii) los usuarios no atribuibles, aquellos que pagan un monto menor por un paquete de servicios, ya sea que se trate de vuelos recreativos, deportivos o de instrucción, o de operaciones de carácter permanente y circunstancial que no son comerciales.
250. 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 2019⁵², 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% |
| Saposoa | 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.

251. Considerando lo anterior, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), las proyecciones de demanda se basan en los usuarios atribuibles a fin de estimar la demanda proveniente de vuelos comerciales. 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.

⁵² 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

252. Conforme fue expuesto en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la proyección de tráfico del 2021 fue elaborada tomando en cuenta los datos observados hasta el mes de octubre de dicho año, y asumiendo que el tráfico de pasajeros en los meses de noviembre y diciembre es el mismo que en octubre.
253. Así, con base en las estimaciones de noviembre y diciembre de 2021, se proyectó 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 proyectó 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.
254. Con relación al tráfico de 2022, IATA (2021) reporta que, en este año, 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 | 2022F | 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.

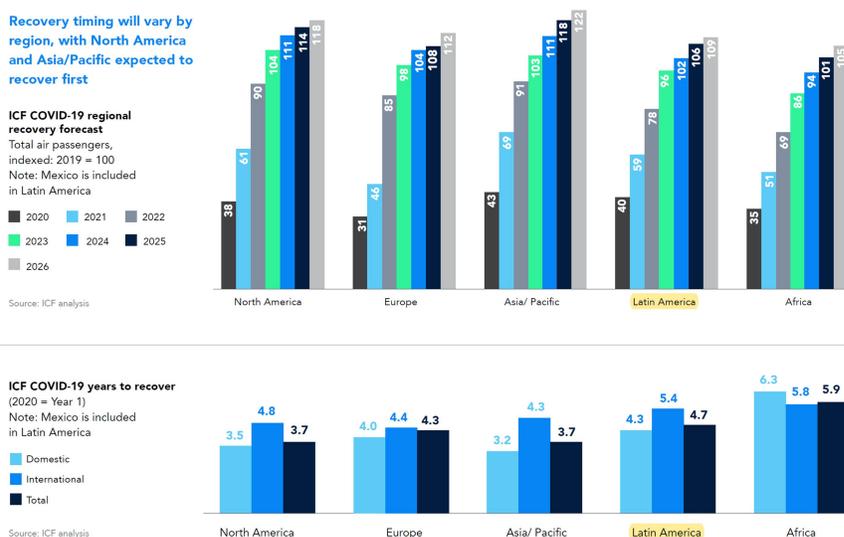
Updated: 10/2021

Fuente: IATA (2021).

255. 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 Corpac⁵³, 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.

⁵³ 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).

256. 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, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán se consideraron para los años 2022 a 2024 los porcentajes de recuperación estimados por ICF (2021) al ser la mejor información disponible.
257. En el caso de la demanda de pasajeros de vuelos internacionales, los supuestos fueron ajustados considerando que, hasta el mes de noviembre, no se registró tráfico en el aeropuerto de Cusco. Así, se asumió que no habrá demanda por el servicio de TUUA internacional en el año 2021. A partir del 2022, se asumió 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%⁵⁴; 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.
258. 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 que fueron efectuadas.

Tabla 18: Proyección de demanda de pasajeros por grupo de aeropuertos según la Propuesta Tarifaria del Ositrán, 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 | 1 897 955 | 487 147 | 753 884 | 1 480 404 | 1 822 036 | 1 935 914 |
| TUUA INTERNACIONAL | 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.

⁵⁴ Ello teniendo en cuenta que ya ha reanudado sus operaciones en vuelos internacionales.

259. 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 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 estimó 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 según la Propuesta Tarifaria del Ositrán, 2021-2024

| Servicio / Rango de PMD | Unidad | Histórico | | Pronósticos | | | |
|--------------------------------------------|-----------|-----------|---------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| | | 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) | | 160 257 | 47 045 | 67 690 | 94 979 | 116 897 | 124 203 |
| (>70-105) | TM | 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) | | 500 042 | 68 454 | 57 881 | 113 661 | 139 890 | 148 634 |
| (>70-105) | TM | 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) | | 28 401 | 10 351 | 367 | 10 707 | 22 237 | 28 401 |
| (>70-105) | TM | 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) | | - | - | - | - | - | - |
| (>70-105) | TM | - | - | - | - | - | - |
| (>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.

260. 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 consideraron 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 según la Propuesta Tarifaria del Ositrán, 2021-2024

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

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

261. Con relación a las proyecciones de demanda, AETAI, Corpac y IATA formularon diversos comentarios, los cuales se analizan a continuación.

a) Tasas diferenciadas entre vuelos nacionales e internacionales

262. Mediante el correo electrónico recibido el 4 de febrero, AETAI señala que "Ositrán 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

publicó 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.”

263. Al respecto, AETAI adjunta el informe denominado “Revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios correspondientes al primer, segundo y quinto grupo de aeropuertos de Corpac”, elaborado por el economista Benjamín De la Torre. En dicho documento, se señala que las proyecciones de ICF deben mantenerse para los vuelos nacionales e internacionales, debido a que otras entidades locales e internacionales coinciden con ICF. Así, se presenta el cuadro comparativo que se muestra a continuación.

Ilustración 3: Cuadro comparativo entre las previsiones de demanda elaborado por AETAI

| 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.

264. De la revisión del cuadro comparativo presentado por AETAI, puede advertirse que las tasas y años de recuperación de la demanda son previstas de manera general, sin distinguir entre tráfico nacional e internacional. Cabe resaltar que dicho cuadro ha sido extraído de un documento elaborado para LAP; por lo que aun cuando no se detalla cuál es la muestra de aeropuertos para las que cada entidad ha elaborado sus previsiones, es posible inferir que se trata de aeropuertos comparables con el AIJCh.
265. Con relación a lo anterior, es preciso remarcar que la composición del tráfico entre nacional e internacional en el AIJCh no es comparable con la de los aeropuertos administrados por Corpac. En efecto, en el año 2019 el tráfico de pasajeros en el AIJCh estaba conformado por 56% en vuelos nacionales y 44% en vuelos internacionales (incluyendo tránsito y transferencia). A diferencia de ello, en el caso de los aeropuertos administrados por Corpac, el tráfico de pasajeros en el año 2019 estuvo conformado por 97% nacional y apenas 3% internacional; además, en el año 2021 apenas se movilizaron 89 pasajeros en vuelos internacionales, representando escasamente el 0,1% de lo registrado en 2019.
266. En consecuencia, para este Regulador no resulta razonable asumir que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales se recuperará de la misma manera que el tráfico nacional. Por tanto, se desestima el comentario de AETAI.

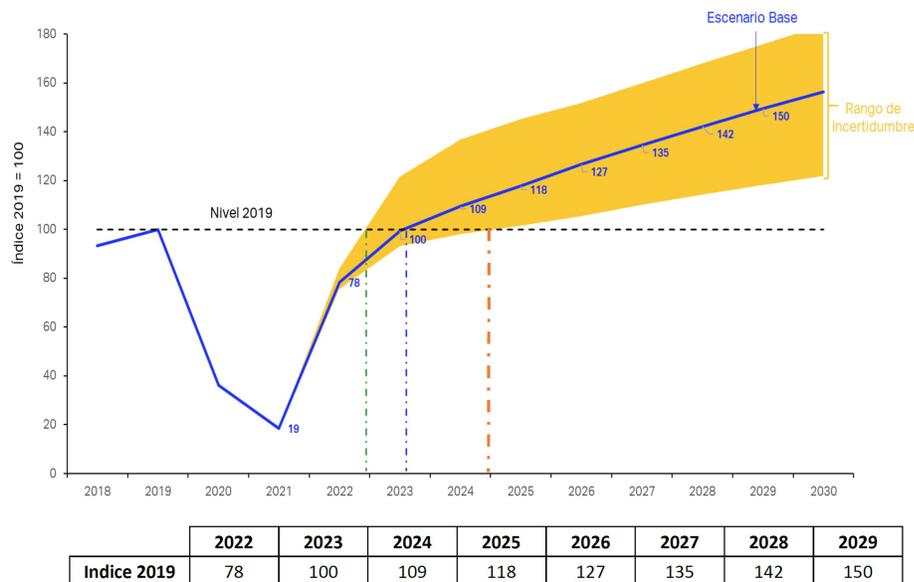
b) Recuperación de la demanda en el año 2023

267. Mediante Carta S/N recibida el 11 de febrero, la IATA señala que “el mercado de transporte aéreo en la región viene recuperándose satisfactoriamente, presentando una

clara tendencia positiva en los últimos meses (véase Gráfica 1). Esto se debe a los esfuerzos realizados por la industria y niveles tarifarios ciertamente estables que cooperan a proyectar una recuperación de los niveles de pasajeros en el mercado peruano para el año 2023 y, a partir de ese momento, una evolución positiva del mismo una vez superada la pandemia (véase Gráfica 2).”

268. Al respecto, IATA presenta la siguiente gráfica de recuperación de la demanda de pasajeros en Perú:

Ilustración 4: Recuperación de la demanda de pasajeros en Perú según IATA



Fuente: IATA/Tourism Economics APF, noviembre 2021

269. De la revisión de la gráfica presentada por IATA puede advertirse que sus estimaciones presentan un escenario base que considera una recuperación del 100% del tráfico registrado en el 2019 en el año 2023 y 109% en el 2024. No obstante, esta muestra también un rango de incertidumbre cuyo límite inferior implica una recuperación de la demanda de menos del 100% en 2023 y 100% entre el año 2024 y 2025.⁵⁵ En ese sentido, las estimaciones de ICF consideradas en la Propuesta Tarifaria del Ositrán (recuperación de 96% en 2023 y 102% en 2024) se encuentran dentro del rango estimado por la IATA para la recuperación de la demanda de pasajeros en Perú.⁵⁶

270. Sin perjuicio de lo anterior, se vio por conveniente revisar los datos observados en los meses de noviembre y diciembre de 2021, a fin de verificar si en los aeropuertos administrados por Corpac se mantiene una tendencia creciente en los últimos meses, como refiere IATA. Sin embargo, los datos observados contradicen la afirmación de IATA, pues en noviembre se registraron 245 103 pasajeros y en diciembre, 243 002 pasajeros; representando caídas de 5 y 6%, respectivamente, con relación al tráfico de

⁵⁵ Cabe señalar que, mediante Oficio N° 00049-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a IATA el documento citado como fuente de la gráfica presentada en su comunicación (IATA/ Tourism Economics APF, noviembre 2021), sin que dicho documento haya sido remitido a la fecha. Cabe mencionar que, para el año 2021 la recuperación de la demanda de pasajeros CORPAC se acerca a lo planteado por ICF (59% de los niveles de 2019) y se espera que siga presentando una recuperación gradual para el 2022 y 2023, en un escenario de aún incertidumbre del tráfico aéreo, producto del Covid 19.

⁵⁶ Sobre el particular, mediante correo electrónico remitido el 28.03.2022, IATA precisó que los pronósticos realizados no incluyen gran parte de la información del impacto del COVID-19 y que la última actualización del pronóstico (realizada en noviembre) solo dispone de datos a nivel internacional y que no han sido actualizados los datos particulares a cada país. En tal sentido, dicha nueva información presentada por IATA no modifica el análisis efectuado en el presente Informe.

octubre. En ese sentido, se considera pertinente actualizar el tráfico del 2021, toda vez que esto refleja la demanda real en dicho año.

271. Así, para este Regulador no se cuenta con el sustento debido para afirmar que la recuperación de la demanda vaya a darse según lo que plantea IATA (100% en el 2023 y 109% en el 2024); por lo que se desestima también su comentario. De este modo, las proyecciones de demanda de usuarios atribuibles por cada servicio se muestran en las siguientes tablas.

Tabla 21: Demanda del servicio TUUA por grupo de aeropuertos, 2019-2024 (pasajeros de salida)

| | Tráfico observado | | | Tráfico proyectado | | |
|--------------------|-------------------|----------------|----------------|--------------------|------------------|------------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| GRUPO V | 330 328 | 123 244 | 186 492 | 257 655 | 317 114 | 336 934 |
| TUUA Nacional | 330 328 | 123 244 | 186 492 | 257 655 | 317 114 | 336 934 |
| CUSCO | 1 969 485 | 509 705 | 746 147 | 1 507 370 | 1 878 043 | 2 007 444 |
| TUUA Nacional | 1 897 955 | 487 147 | 746 143 | 1 480 404 | 1 822 036 | 1 935 914 |
| TUUA Internacional | 71 530 | 22 558 | 4 | 26 966 | 56 007 | 71 530 |

Nota: No se considera demanda en el aeródromo de Nazca habida cuenta que Corpac no cobra TUUA en dicha infraestructura.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 22: Demanda del servicio de aterrizaje y despegue por grupo de aeropuertos, 2019-2024

| Servicio / Rango de PMD | Unidad | Tráfico observado | | | Tráfico proyectado | | |
|--------------------------------------------|-----------|-------------------|---------|---------|--------------------|-----------|-----------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 1.1 GRUPO V | | | | | | | |
| Aterrizaje y Despegue nacional | | | | | | | |
| (>0-10) | Operación | 7 462 | 5 841 | 8 221 | 11 358 | 13 979 | 14 853 |
| (>10-35) | TM | 44 828 | 21 930 | 62 926 | 86 938 | 107 001 | 113 688 |
| (>35-70) | TM | 160 257 | 47 045 | 67 727 | 93 570 | 115 164 | 122 361 |
| (>70-105) | TM | 179 241 | 68 725 | 170 956 | 236 190 | 290 696 | 308 865 |
| (>105) | TM | - | - | - | - | - | - |
| 1.2 CUSCO | | | | | | | |
| Aterrizaje y Despegue nacional | | | | | | | |
| (>0-10) | Operación | 3 115 | 1 074 | 2 584 | 5 126 | 6 310 | 6 704 |
| (>10-35) | TM | 3 064 | 446 | 3 000 | 5 936 | 7 317 | 7 778 |
| (>35-70) | TM | 500 042 | 68 454 | 68 180 | 135 273 | 166 491 | 176 896 |
| (>70-105) | TM | 1 694 728 | 495 130 | 785 877 | 1 559 239 | 1 919 064 | 2 039 006 |
| (>105) | TM | - | - | 365 | 723 | 890 | 947 |
| Aterrizaje y Despegue internacional | | | | | | | |
| (>0-10) | Operación | 41 | 8 | 3 | 15 | 32 | 41 |
| (>10-35) | TM | 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) | TM | 66 587 | 23 438 | - | 25 102 | 52 136 | 66 586 |
| (>105) | TM | - | - | - | - | - | - |
| 1.3 NAZCA | | | | | | | |
| Aterrizaje y Despegue nacional | | | | | | | |
| (>0-10) | Operación | 36 187 | 6 660 | 9 986 | 34 813 | 42 847 | 45 525 |
| (>10-35) | TM | 25 | - | - | - | - | - |
| (>35-70) | TM | - | - | - | - | - | - |
| (>70-105) | TM | - | - | - | - | - | - |
| (>105) | TM | - | - | - | - | - | - |

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

Fuente: Formato de Declaración Estadística Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 23: Demanda del servicio de mangas prestado en el Aeropuerto de Cusco, 2019-2024

| | Unidad | Tráfico observado | | | Tráfico proyectado | | |
|--------|--------|-------------------|-------|-------|--------------------|--------|--------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Mangas | Horas | 13 004 | 2 431 | 4 677 | 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

272. A partir de la demanda estimada para el periodo 2021-2024, los ingresos regulados se obtienen multiplicando las cantidades por el respectivo nivel tarifario; así, dichos ingresos corresponden a los usuarios atribuibles. Cabe señalar que, en el año 2021 se consideran las tarifas vigentes y a partir del año 2022 en adelante, se consideran las tarifas resultantes al aplicar el porcentaje de variación que hace que el VAN del flujo de caja sea cero.
273. 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 24: Proyección de ingresos regulados en los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac, 2021-2024 (USD reales)

| Servicios aeroportuarios | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| TUUA nacional | 3 230 671 | 8 048 684 | 9 906 074 | 10 525 209 |
| TUUA internacional | 40 | 356 869 | 741 199 | 946 630 |
| Aterrizaje y despegue nacional | 2 212 951 | 5 705 937 | 7 022 724 | 7 461 657 |
| Hasta 10 t | 77 058 | 268 622 | 330 616 | 351 278 |
| Más de 10 t hasta 35 t | 47 351 | 90 678 | 111 629 | 118 612 |
| Más de 35 t hasta 70 t | 194 678 | 473 367 | 582 607 | 619 021 |
| Más de 70 t hasta 105 t | 1 893 022 | 4 871 059 | 5 995 152 | 6 369 851 |
| Más de 105 t | 843 | 2 211 | 2 720 | 2 894 |
| Aterrizaje y despegue internacional | 1 494 | 204 943 | 425 673 | 543 661 |
| Hasta 10 t | 48 | 318 | 678 | 868 |
| Más de 10 t hasta 35 t | 125 | 27 710 | 57 554 | 73 508 |
| Más de 35 t hasta 70 t | 1 321 | 51 011 | 105 943 | 135 310 |
| Más de 70 t hasta 105 t | - | 125 904 | 261 498 | 333 975 |
| Más de 105 t | - | - | - | - |
| Estacionamiento nacional | 1 746 | 5 326 | 6 555 | 6 964 |
| Hasta 10 t | 1 266 | 4 138 | 5 093 | 5 411 |
| Más de 10 t hasta 35 t | 40 | 76 | 93 | 99 |
| Más de 35 t hasta 70 t | 44 | 94 | 116 | 124 |
| Más de 70 t hasta 105 t | 396 | 1 017 | 1 252 | 1 331 |
| Más de 105 t | - | - | - | - |
| Estacionamiento internacional | 2 | 63 | 131 | 168 |
| Hasta 10 t | 1 | 7 | 14 | 18 |
| Más de 10 t hasta 35 t | 0 | 19 | 39 | 49 |
| Más de 35 t hasta 70 t | 1 | 23 | 49 | 62 |
| Más de 70 t hasta 105 t | - | 14 | 30 | 38 |
| Más de 105 t | - | - | - | - |
| Uso de Mangas | 140 310 | 402 698 | 495 601 | 526 609 |
| Total ingresos regulados | 5 587 215 | 14 724 520 | 18 597 957 | 20 010 898 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

274. 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

275. 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 “usuarios atribuibles”) y los que pagan un monto menor por dichos servicios (llamados “usuarios no atribuibles”). Con relación a los últimos, cabe señalar que estos también hacen uso de los servicios aeroportuarios, así como de los servicios de aeronavegación; así de acuerdo con el tarifario de Corpac, existen dos casos de este tipo:

- **Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial⁵⁷:** Comprende los servicios de SNAR (nacional e internacional), Aproximación, Aterrizaje, Despegue, Estacionamiento, y Sobrevuelo; y,
- **Tarifa operacional anual para vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por Corpac⁵⁸:** Tarifa que forma parte de la política comercial implementada por Corpac, la cual comprende un paquete de servicios (SNAR nacional, Aproximación, Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento).

276. 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 25: 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.

277. 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.

278. 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.

⁵⁷ Según la denominación consignada en el Tarifario de Corpac.

⁵⁸ Ídem.

Tabla 26: 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 | 4 240 | 3 564 | 6 231 | 5 334 |
| | Aproximación | 1 458 | 1 384 | 2 345 | 1 895 |
| | Pista y Rodadura | 880 | 881 | 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.

279. 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 27: 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

280. 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 28: 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 | |

| Servicios / Instalaciones | Corpac | LAP |
|-------------------------------------------------------------------------|--------|-----|
| 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 | | |
| 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 aviaro | | 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.

281. 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.⁵⁹

282. 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

⁵⁹ 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%.

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, 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 Retribución⁶⁰ 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.
- 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.

283. Siguiendo el criterio adoptado en Ositrán (2017), en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se consideró 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 proyectaron los ingresos recibidos por LAP para el periodo 2021-2024 y sobre dichos montos, se aplicó el 20%.

284. Así, en el año 2021, se consideraron los ingresos facturados por LAP hasta el mes de noviembre y se estimaron los ingresos de diciembre.⁶¹ Para los años 2022 a 2024, se realizó 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 calcularon 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 29: Proyección de las transferencias de LAP a Corpac según la Propuesta Tarifaria del Ositrán (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 |

⁶⁰ 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.

⁶¹ 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.

Fuente: Formatos de Declaración Estadística de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

285. Con respecto a la estimación de las transferencias provenientes del AIJCh, AETAI y Corpac formularon diversos comentarios, los cuales se analizan a continuación.
286. Mediante el correo electrónico recibido el 4 de febrero, AETAI señala que “*Ositrán 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.*”
287. Al respecto, en el informe remitido por AETAI mediante su comunicación electrónica, se señala que, de la revisión de la Contabilidad Regulatoria que Corpac reporta al Ositrán, puede advertirse lo siguiente:
- “(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, solo 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.***
- [El énfasis y subrayado son nuestros]
288. Teniendo en cuenta lo anterior, AETAI construye un flujo de caja para la sede de Lima, considerando que dicha sede solo percibe ingresos provenientes de las transferencias de LAP. De esta manera, AETAI estima un porcentaje que permitiría cubrir los costos e inversiones que Corpac realice en la sede de Lima durante los próximos cuatro (4) años, y la diferencia es considerada como transferencia en el flujo de caja de los servicios aeroportuarios. Asimismo, resalta 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 (...)*”.
289. Por su parte, mediante correo electrónico de fecha 11 de febrero, Corpac remite el Oficio N° GG.098.2022.O/6, a través del cual formula comentarios respecto del informe elaborado por AETAI, rechazando enfáticamente la propuesta de reducción de las tarifas aeroportuarias en 33%. Específicamente, con relación a las transferencias de LAP, señala lo siguiente:
- “1. *En la Propuesta de CORPAC S.A se ha empleado el 100% de las transferencias por TUUA internacional en el cálculo de la tarifa de servicios aeroportuarios tal como ha dispuesto el regulador en las últimas revisiones tarifarias. Esta asignación es la que produce una menor tarifa para los usuarios de los aeropuertos considerados en la propuesta.*
- (...)
3. *Los ingresos que percibe Corpac S.A. se encuentran establecidos en el numeral 10 del Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de Obligaciones y Responsabilidades celebrado entre Lima Airport Partners S.R.L. y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., con la*

intervención del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y la Dirección General de Aeronáutica Civil suscrito con fecha 14.02.2001, que señala lo siguiente:

“En contraprestación por los servicios de Aeronavegación y otros que se detallan en la Cláusula 5.1 a cargo y responsabilidad de CORPAC, y en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Anexo N° 9 del Contrato de Concesión, el Concesionario se obliga a entregar a CORPAC: el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de Aterrizaje y Despegue brindados a todas las Aerolíneas y demás usuarios del Aeropuerto, y el 20% del importe correspondiente al total de stickers vendidos por concepto de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto que corresponde a Pasajeros Internacionales (TUUA-Internacional)”

(...)

4. En la sede Lima se prestan servicios de navegación aérea incluido la fase operacional del Aterrizaje y despegue, servicio de aproximación, servicio de sobrevuelo y el SNAR, LAP no financia oficinas de Corpac S.A., existe un error y desconocimiento de parte de AETAI. Las transferencias que realiza LAP a Corpac S.A. constituye la contraprestación de los servicios de navegación aérea que Corpac S.A. Lima presta como: el servicio aterrizaje y despegue la parte operacional y el servicio de aproximación, y que Corpac S.A. no factura en razón al contrato de Concesión. (...)

[El énfasis y subrayado son nuestros]

290. Con relación a los comentarios de AETAI, es preciso señalar que en el flujo caja elaborado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, únicamente se han incluido los costos de operación y mantenimiento correspondientes a los aeropuertos de Cusco, Nazca y el Grupo V. Dicho flujo de caja no considera los costos de la sede Lima, toda vez que de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh, estos están vinculados a la prestación de los servicios de aeronavegación a cargo de Corpac en dicho aeropuerto, los cuales se encuentran detallados en la Tabla 28 del presente documento. En ese sentido, dichos costos serán evaluados en el marco del procedimiento de revisión tarifaria iniciado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN⁶². Por tanto, se desestima el comentario de AETAI.
291. En cuanto a los comentarios formulados por Corpac, cabe señalar que estos están referidos a los comentarios expresados previamente por AETAI, efectuando además aclaraciones con respecto a su propia propuesta tarifaria presentada junto con su solicitud. Al respecto, es preciso recordar que, de acuerdo con el artículo 21 del RETA, **“los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán”**. Sin perjuicio de ello, de la revisión de dichos comentarios, se advierte que estos no representan una sugerencia de cambio o ajuste respecto de las proyecciones efectuadas por el Regulador; por el contrario, se encuentran en línea con el análisis efectuado en el presente acápite.
292. Acorde con lo anterior, en el presente procedimiento, se mantiene la proyección de transferencias por concepto de 20% de la TUUA internacional del AIJCh.

VI.5. Proyección de ingresos netos

293. 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.

⁶² Mediante dicha Resolución, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de tarifas solicitado por Corpac, sobre los siguientes servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos públicos ubicados en el territorio nacional: servicio de navegación aérea en ruta (SNAR) nacional e internacional, aproximación, y sobrevuelo.

Tabla 30: Proyección de ingresos netos, 2021-2024 (dólares reales)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Total de ingresos | 12 815 559 | 31 060 159 | 38 703 360 | 41 372 888 |
| Ingresos regulados | 5 587 215 | 14 724 520 | 18 597 957 | 20 010 898 |
| Transferencias AJCh | 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 | 128 156 | 310 602 | 387 034 | 413 729 |
| Ingresos netos | 12 687 404 | 30 749 558 | 38 316 326 | 40 959 159 |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6. Costos operativos

294. Para la proyección de los costos operativos de los servicios materia de revisión, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se tomó 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 son: i) gastos de personal, 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 31: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados según la Propuesta Tarifaria del Ositrán, 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.

295. De la tabla anterior puede observarse que, los gastos de personal ocuparon la mayor proporción 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%⁶³. Le siguen en importancia los servicios prestados por terceros (34% de los costos operativos), los cuales representaron 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.

296. 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 considera un factor de incremento vegetativo de 2% anual, tomando como base los costos del año 2020. Al respecto, señala que no se consideró un incremento de estos costos relacionado con el crecimiento de la demanda debido a que se prevén incrementos en la demanda muy fuertes.

297. 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 considera una proyección de costos incrementales con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de los servicios aeroportuarios regulados. Del mismo modo, realiza sus

⁶³ Cabe indicar que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se consideraron los costos relacionados con la prestación de servicios al pasajero.

proyecciones de gastos de personal con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de dichos servicios.

298. 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.⁶⁴ En ese sentido, no sería razonable asumir que los costos operativos se incrementarán en la misma medida; por lo que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se considera válido un incremento vegetativo de 2% anual, en línea con el supuesto planteado por Corpac. En la siguiente tabla, se muestran las proyecciones.

Tabla 32: Proyección de costos operativos base, según la Propuesta Tarifaria de Ositrán (soles)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Suministros y Materiales | 3 549 967 | 3 620 967 | 3 693 386 | 3 767 254 |
| Servicios de terceros excepto mnto. | 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

299. En línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), para la formulación de las tarifas máximas, se consideró en el flujo de caja las proyecciones de gasto de personal para los años 2021 y 2022 que fueron remitidas por Corpac mediante correo electrónico de fecha 22 de diciembre de 2021, las cuales se encuentran sustentadas en los presupuestos aprobados por FONAFE.⁶⁵ 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 estimaron estos gastos considerando la misma tasa de 2% anual -crecimiento vegetativo- empleada para los demás rubros de gastos operativos.
300. Asimismo, 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 33: Proyección de gastos de personal de los servicios aeroportuarios según la Propuesta Tarifaria de Ositrán, 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.

301. Con respecto a la estimación de los gastos de personal, AETAI y Corpac formularon diversos comentarios, los cuales se analizan a continuación.

⁶⁴ 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.

⁶⁵ 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.

a) Comentarios de Corpac

302. Mediante correo electrónico de fecha 27 de enero de 2022, Corpac remitió el Oficio N° GG.073.2022.O/6, a través del cual formula los comentarios que se analizan a continuación.

- i) “La Corporación tiene responsabilidad de operador de aeródromo en quince (15) sedes aeroportuarias, incluyendo el aeropuerto internacional de Cusco, ante ese hecho, somos responsables de servicios directos de la Corporación y que no pueden ser tercerizados por normativa nacional; Ley de Seguridad de la Aviación Civil N° 28404 y su Reglamento para el caso de los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria y Regulación Aeronáutica del Perú 314 para el caso de los Bomberos de Aeródromo (...)

Los servicios aeroportuarios de Oficiales de Seguridad de la Aviación Civil (OSA) y Bomberos de Aeródromo (SEI) a nivel nacional están adoleciendo de falta de personal de acuerdo con los requerimientos sustentados por el Área de Seguridad desde el año 2017, situación que se ha visto agravada con la pandemia por COVID 19 y la restricción al trabajo presencial del grupo de riesgo ante el citado virus. (...)”

- ii) “**Personal requerido en aeropuertos con servicios implementados**
La relación de aeropuertos administrados por Corpac S.A. que precisan con urgencia incremento de personal, por cuanto las operaciones aéreas regulares así lo exigen:

1. Personal de oficiales de seguridad y bomberos de aeródromo requerido en aeropuertos con servicios implementados

| SEDE | SERVICIO | | OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIOS | | | BOMBEROS DE AERODROMO | | |
|-------------|------------|-------|---------------------------------------|--------|----------|-----------------------|--------|----------|
| | FRECUENCIA | HORAS | REQUERIDO 2022 | ACTUAL | FALTANTE | REQUERIDO | ACTUAL | FALTANTE |
| ANDAHUAYLAS | LU - DO | 08 | 7 | 4 | 3 | 6 | 5 | 1 |
| ATALAYA | LU - DO | 08 | 7 | 5 | 5 | 5 | 4 | 1 |
| CHIMBOTE | LU - SA | 08 | 7 | 2 | 5 | 5 | 4 | 1 |
| CUSCO | LU - DO | 18 | 58 | 26 | 32 | 42 | 15 | 27 |
| HUANUCO | LU - DO | 08 | 7 | 4 | 3 | 6 | 6 | 0 |
| ILO | LU - SA | 08 | 7 | 1 | 6 | 6 | 4 | 2 |
| JAEN | LU - DO | 08 | 7 | 5 | 2 | 6 | 6 | 0 |
| JAUJA | LU - DO | 12 | 11 | 6 | 5 | 10 | 7 | 3 |
| JUANJUI | LU - SA | 08 | 7 | 1 | 6 | 6 | 3 | 3 |
| MAZAMARI | LU - SA | 08 | 7 | 2 | 5 | 6 | 3 | 3 |
| MOQUEGUA | LU - SA | 08 | 7 | 1 | 6 | 6 | 2 | 4 |
| NAZCA | LU - DO | 12 | 11 | 2 | 9 | 10 | 5 | 5 |
| RIOJA | LU - SA | 08 | 7 | 2 | 5 | 6 | 5 | 1 |
| TINGO MARIA | LU - DO | 08 | 7 | 4 | 3 | 6 | 5 | 1 |
| YURIMAGUAS | LU - DO | 12 | 11 | 5 | 6 | 10 | 5 | 5 |
| | | | 168 | 67 | 101 | 137 | 76 | 61 |

(...)

- iii) “**Implementación de servicios en aeropuertos con vuelos subsidiados por el MTC – no regulares**

Para la implementación de estos servicios en nuevas sedes donde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha considerado operar, la Corporación requiere ampliar la contratación directa de personal que cumple las funciones de Oficiales de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y Bomberos Aeronáuticos (SEI), dado que su relación contractual con el Operador Aeroportuario (Corpac S.A.) está establecido en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil N° 28404 y la Regulación Aeronáutica del Perú 314 Volumen I, respectivamente. Los costos de

estas contrataciones deberá determinarlas la Gerencia de Gestión del Talento Humano. Nuestra necesidad de personal se muestra en el siguiente cuadro:

| SEDE | OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA | | | BOMBEROS DE AERÓDROMO | | |
|----------------------|--------------------------------------|--------|----------|-----------------------|--------|----------|
| | REQUERIDO | ACTUAL | FALTANTE | REQUERIDO | ACTUAL | FALTANTE |
| Breu | 4 | 0 | 4 | 5 | 0 | 5 |
| Caballococha | 4 | 0 | 4 | 5 | 0 | 5 |
| El Estrecho | 4 | 0 | 4 | 5 | 0 | 5 |
| Puerto Esperanza | 4 | 0 | 4 | 5 | 0 | 5 |
| Rodríguez de Mendoza | 4 | 0 | 4 | 5 | 0 | 5 |
| | TOTAL | | 20 | TOTAL | | 25 |

- iv) “Los servicios de seguridad de la Aviación Civil a nivel mundial laboran bajo la condición de personal OPERATIVO, en el caso de la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) este personal de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil labora en cumplimiento a Procedimientos Operacionales Normalizados (PON) los que responden a lineamientos, directivas y recomendaciones internacionales a través de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI): Anexo 17; Anexo 9, Doc. 9137 y Doc. 8973 entre otros y normativa específica nacional: Ley 28404 “Ley de Seguridad de la Aviación Civil”, Regulaciones Aeronáuticas del Perú (107 -119 -314), Normas Técnicas Complementarias y otras relevantes.

En ese sentido, Ositrán no puede desconocer los gastos de personal proyectados para el periodo 2023 y 2024 en razón a los argumentos expuestos en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas del Perú. Reiteramos que FONAFE solo aprueba los presupuestos en forma anual de acuerdo a su normativa, por el contrario, estarían poniendo en riesgo la operatividad de los Aeropuertos por la falta de dotación de dicho personal.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

303. Conforme puede observarse de los **comentarios i) y ii)**, Corpac señala que en el presente año se requiere un total de 168 oficiales de seguridad aeroportuarios y 137 bomberos de aeródromos, pero que actualmente tiene contratado un menor número y, por tanto, hay un personal faltante de 101 oficiales y 61 bomberos. Asimismo, indica que dicha falta de personal se registra desde el año 2017.
304. Con relación a ello, debemos señalar que el Anexo II del RETA dispone que el punto de partida para la estimación de los costos operativos -dentro de los que se encuentra el gasto de personal- son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos *ad hoc* efectuados por el Regulador; remarcándose que **“no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.”**
305. Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material⁶⁶ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único

⁶⁶ “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.(...)”

- Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁶⁷, Ley N° 27444, a efectos de estimar los costos operativos, entre los cuales se encuentra el gasto de personal, corresponde al Regulador verificar que dichos gastos se encuentren debidamente sustentados. Ello, resulta relevante toda vez que, el reconocimiento de dichos gastos en el presente procedimiento implica que los mismos sean trasladados a los usuarios a través de las tarifas que posteriormente cobrará Corpac.
306. En ese orden, a efectos de formular las tarifas en el presente procedimiento de revisión tarifaria, no resulta suficiente que Corpac alegue que tiene un déficit de personal que requiere ser cubierto para cumplir determinada normativa -como podría ser aquella a la cual ha hecho referencia en sus comentarios-, pues el gasto de personal que se encuentra facultado a ejecutar está limitado por el presupuesto que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias. Por ello, en el presente procedimiento, corresponde verificar que la proyección de gastos que se considerará en el flujo de caja se encuentre sustentada en el presupuesto aprobado por FONAFE, pues ello permite razonablemente concluir que Corpac se encontrará en capacidad de ejecutar tales gastos.
307. En tal sentido, en lo que respecta a los montos correspondientes al 2022, de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se ha considerado el gasto de personal reportado por Corpac mediante correo electrónico de fecha 22 de diciembre de 2021, por ser este un monto que se encuentra sustentado en el presupuesto aprobado por FONAFE.
308. Adicionalmente, cabe traer a colación que, en su oportunidad, teniendo en cuenta que Corpac manifestó que tiene una necesidad de contratar personal faltante desde el año 2017, mediante Oficio N° 00054-2022-GRE-OSITRAN, esta Gerencia le solicitó que indique si el número total de oficiales de seguridad y bomberos de aeródromos requeridos para el año en curso se encuentra previsto en el Cuadro de Asignación de Personal (CAP) aprobado por FONAFE.
309. En atención a dicho requerimiento, mediante Carta N° GG.160.2022.O/6, Corpac afirmó que *“(…) con la evolución del tráfico aéreo y necesidades de conectividad en dichas regiones, resulta necesario estas necesidades adicionales de personal operativo aeroportuario para cumplir las funciones de Oficiales de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) y Bomberos de Aeródromo (SEI) de acuerdo a la normativa aeronáutica, puesto que a la fecha se han incrementado debido a la apertura de vuelos comerciales y de acción cívica en los aeródromos no concesionados, lo que conlleva al incremento de sedes aeroportuarias a cubrir, la ampliación de los horarios de atención en algunas sedes y la necesidad de elevar el nivel de seguridad en otras”*. No obstante, manifestó que los requerimientos de necesidades adicionales no se encuentran comprendidas en el Cuadro de Asignación de Personal (CAP) aprobado por FONAFE con fecha 02-11-2017.
310. Por tanto, teniendo en cuenta que el gasto de personal adicional que solicita Corpac para el año 2022 no ha sido aprobado por FONAFE y que la contratación de personal consistente en oficiales de seguridad y bomberos de los aeródromos tampoco se encuentra comprendida en el CAP aprobado por FONAFE, no corresponde incluir dichos gastos adicionales en el flujo de caja proyectado. En consecuencia, **deben desestimarse los comentarios i) y ii) de Corpac.**
311. Por medio del **comentario iii)**, Corpac señala que, para la implementación de servicios en aeropuertos con vuelos no regulares subsidiados por el MTC, requiere ampliar la contratación directa de personal que cumple las funciones de Oficiales de Seguridad de la Aviación Civil – AVSEC (un total de 20 oficiales) y bomberos aeronáuticos (25) en los años 2023 y 2024. Cabe señalar que esta necesidad de personal está referida a los aeródromos de Breu, Caballococha, El Estrecho, Puerto Esperanza y Rodríguez de Mendoza, los cuales en conjunto concentran el 0,21% del tráfico de pasajeros en toda la red aeroportuaria administrada por Corpac.

⁶⁷ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

312. Sobre el particular, cabe remarcar que el gasto de personal adicional que solicita Corpac para los años 2023 y 2024 no se encuentra aprobado por FONAFE. Asimismo, de la información remitida por Corpac, se advierte que el personal de oficiales de seguridad y bomberos de aeródromo adicionales que solicita en los mencionados aeródromos que no presentan demanda comercial, sino que son sedes donde el MTC ha considerado operar vuelos subsidiados, tampoco se encuentran comprendidos en el CAP aprobado por FONAFE. En ese sentido, siguiendo el criterio de la probanza fehaciente relativo a que los gastos que Corpac tiene permitido ejecutar son aquellos que tienen un correlato en la aprobación que FONAFE pueda emitir, no corresponde incluir dichos gastos adicionales en el flujo de caja proyectado. En consecuencia, **debe desestimarse el comentario iii) de Corpac.**
313. Por otro lado, a través del **comentario iv)**, Corpac señala que, cuando el Ositrán no incorpora íntegramente en el cálculo de las tarifas máximas los gastos de personal que ha estimado en su Propuesta Tarifaria, está desconociéndolos y *“poniendo en riesgo la operatividad de los Aeropuertos por la falta de dotación de dicho personal”*, máxime si se tiene en cuenta que FONAFE solo aprueba presupuestos de manera anual.
314. Al respecto, debe rechazarse la afirmación de Corpac en todos sus extremos, pues, contrariamente a ello, en el marco de los procedimientos de revisión tarifaria –como es el presente caso – y, de acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, el Ositrán tiene la obligación de considerar en el cálculo de las tarifas aquellos gastos operativos que cuenten con un debido sustento. Por dicha razón, al evaluar los gastos que deben ser incorporados en la presente revisión tarifaria debe tomarse en cuenta que, en el caso de Corpac, existe una autoridad competente –FONAFE- encargada de aprobar aquellos presupuestos que Corpac puede ejecutar.
315. En esa línea, en la medida que, a la fecha, FONAFE no ha aprobado los presupuestos de los años 2023 y 2024, en la Propuesta Tarifaria del Regulador, para la estimación de los gastos de personal correspondiente a esos dos años, se ha realizado una proyección a una tasa de crecimiento de 2% anual -la cual no ha sido cuestionada por Corpac-, tomando como base el gasto de personal aprobado por FONAFE para el 2022.
316. Así, a partir de las proyecciones efectuadas, este Organismo Regulador reconoce que existirán gastos de personal que Corpac ejecutará en los años 2023 y 2024, siendo que además, en línea con lo expuesto previamente acerca del debido sustento con el que deben contar los gastos operativos para ser considerados en el cálculo de las tarifas por parte de Ositrán, la mejor información disponible para efectuar dicha estimación, es tomar como base el presupuesto aprobado por FONAFE para el año 2022. Por esta razón, resulta errónea la afirmación de Corpac que señala que este Organismo Regulador está desconociendo todo gasto que pueda efectuarse en el periodo correspondiente a los años 2023 y 2024.
317. Sin perjuicio de lo antes señalado, es preciso recordar que, el numeral (iv) del artículo del 10 del RETA contempla la posibilidad de iniciar, de oficio o a pedido de parte, una revisión extraordinaria de las tarifas cuando se verifique que 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.
318. Por tanto, en consideración de los argumentos presentados en los párrafos precedentes, **debe desestimarse el comentario iv) de Corpac.**
- b) Comentarios de AETAI**
319. Mediante el correo electrónico recibido el 4 de febrero, AETAI señala que *“Ositrán 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.”*

Asimismo, en el informe remitido por AETAI mediante su comunicación electrónica, se señala lo siguiente:

i) “(...) **según Vogel (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 costos (...)**

De manera similar en Halpern y Graham (2021) señalan que los costos de personal no deberían superar el 34% de los costos totales (...)

Sin embargo, como se observa, los gastos de personal de CORPAC reportados en la Contabilidad Regulatoria 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” (...).”

320. En ese orden, AETAI estima los costos laborales para el periodo 2022-2025 a partir de los costos promedio del periodo 2017-2020.
321. Con relación a los comentarios efectuados por AETAI, es oportuno recordar que, 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 señaladas en dicho Reglamento, las cuales se aplican según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión.
322. Así, por ejemplo, una de estas metodologías es la de Empresa Modelo Eficiente, la cual según el Anexo I del RETA consiste en *“establecer el nivel tarifario de una empresa teórica a partir de la estimación de los costos en que incurriría esta última para proveer sus servicios en forma eficiente, de acuerdo con la tecnología disponible, los niveles de calidad establecidos, así como otros aspectos a los que se enfrentaría dicha empresa si operara en el mercado regulado. La empresa eficiente opera al mínimo costo con la mejor tecnología disponible en ese momento y con los estándares de calidad exigidos, adaptándose a las condiciones geográficas y demanda que enfrenta.”*
323. Es decir, la empresa modelo eficiente determina las tarifas de los servicios regulados con base en los costos que tendría una empresa hipotética que provee los servicios bajo **las mismas condiciones de mercado (económicas, geográficas y regulatorias)** con tecnologías eficientes comercialmente disponibles y operación óptima. Para tal efecto, se necesitaría construir y analizar una base de datos que incluya información sobre gastos operativos y administrativos de las empresas reguladas, de los activos existentes en ellas, así como también, se requerirían los niveles de servicio de la empresa.
324. En el presente caso, los documentos que cita AETAI no dan cuenta que las empresas a las cuales se hace referencia presenten las mismas condiciones de mercado que Corpac. Además, debe tenerse presente que Corpac opera en un mercado en el cual no enfrenta competencia; por lo que no resulta factible construir una base de datos como la mencionada. Incluso si se consideraran las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, estas no presentan las mismas condiciones regulatorias que Corpac, pues sus tarifas están definidas por contrato de concesión y se encuentran sujetas a un reajuste anual por inflación.
325. Asimismo, cabe remarcar que, a través del Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, se propuso emplear la metodología de costo de servicio con la finalidad de que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos de inversión, operación y mantenimiento necesarios para la prestación de los servicios. De esta manera, las referencias que cita AETAI no resultan aplicables al presente caso.

326. De otro lado, con respecto a la afirmación de AETAI acerca de que “Ositrán utiliza presupuestos que fueron remitidos por CORPAC para la presente revisión tarifaria”, cabe recordar que, en la Propuesta Tarifaria de Corpac, este incluyó una proyección de gastos de personal 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, para el año 2022 Corpac previó un **incremento de 52% en los gastos de personal** de los servicios aeroportuarios con respecto al año anterior, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 34: 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.

327. Al respecto, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2017), según el cual solo se consideran las proyecciones de costos que cuenten con la aprobación del Directorio de FONAFE, conforme al marco legal vigente⁶⁸; 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.
328. 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 para toda la entidad asciende a S/. 150 298 297.
329. 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 comunicó 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 para toda la entidad 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 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

⁶⁸ 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.

lo que tuvimos que reajustarlos a 27 colaboradores para el 2022, las cuales se sustentaron de acuerdo al siguiente detalle:

*“Con la finalidad de ampliar el número de personal para cumplir las funciones de **Oficiales de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) y Bomberos de Aeródromo (SEI)**, las mismas que a la fecha se han incrementado debido a la apertura de vuelos comerciales y de acción cívica en algunas de nuestras sedes, conllevando así al incremento de sedes aeroportuarias a cubrir, la ampliación de los horarios de atención en algunas sedes y la necesidad de elevar el nivel de seguridad en otras.*

*Asimismo, **este requerimiento de contratación cubriría una brecha operacional que viene afectando la calidad del servicio**, y donde es posible, la asignación de horas extras con consecuencias económicas negativas para la corporación y operacionales en el servicio por el cansancio acumulado que presenta el personal.*

(...)”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

330. De esta manera, contrariamente a lo afirmado por AETAI, los gastos de personal de los años 2021 y 2022, sustentados en el presupuesto aprobado por FONAFE, que han sido considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, son 5% y 28% menores que los montos remitidos por Corpac en su propuesta tarifaria; destacándose que, de acuerdo con el sustento proporcionado por Corpac, las 27 plazas adicionales a ser contratadas durante el presente año permitirán cubrir parcialmente la brecha del déficit de personal del área de seguridad, en los roles de oficiales AVSEC y bomberos aeronáuticos. Además, para los años 2023 y 2024 no se están considerando las proyecciones de Corpac sino un incremento vegetativo de 2% anual.

331. En virtud de lo expuesto, **deben desestimarse los comentarios de AETAI**.

c) Comentarios de Corpac con respecto a la propuesta de AETAI

332. Mediante el Oficio N° GG.098.2022.O/6, remitido a través del correo electrónico de fecha 11 de febrero, Corpac señala lo siguiente:

“Nos dirigimos a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI solicita la reducción de las tarifas aeroportuarias en un 33%, sobre el particular rechazamos enfáticamente dicha propuesta en razón a lo siguiente:

Respecto de que “La estructura de costos de operación de los servicios aeroportuarios de CORPAC, no está acorde con los estándares internacionales

- 1. Cada país tiene su propia estructura de costos por lo que comparar costos resulta muy complejo. Los servicios que se prestan conforman una cadena de valor que permite la transferencia de pasajeros y carga de un punto a otro. Estos eslabones que conforman la logística de transporte son desarrollados, producidos o provistos por uno o más agentes en el mercado que, a su vez, pueden desarrollar, producir o proveer uno o más eslabones, dependiendo de las características del mercado determinadas por el marco legal, la posición de dominio, el nivel de competencia, el poder de proveedores y de los usuarios, y el desarrollo tecnológico. (...)*
- 2. La estructura óptima internacional que menciona AETAI comparado con los costos de personal que CORPAC S.A. incurre no se puede comparar en razón a que en otros países tienen diferentes estructuras de costos tal como se argumenta en el punto uno.*
- 3. OSITRAN ha considerado todos los costos económicos eficientes y ha eliminado en el modelo aquellos que considera ineficientes.*

4. Las proyecciones de costos empleadas por CORPAC S.A. y revisadas por OSITRAN tienen en cuenta las proyecciones oficiales aprobadas. Dado que las tarifas revisadas van a tener una vigencia en los siguientes años, no es correcto emplear datos históricos.
5. Las referencias a nivel internacional pueden ser válidas a efectos de las revisiones tarifarias cuando la metodología es por benchmarking, lo cual no es el caso. De cualquier modo, si esta hubiera sido el caso, que no lo es, se requiere una justificación detallada de los aeropuertos empleados en la comparación."

333. Una vez más, cabe señalar que los comentarios de Corpac están referidos a los comentarios expresados previamente por AETAI. Al respecto, reiteramos que, de acuerdo con el artículo 21 del RETA, "los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados **deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán**". Sin perjuicio de ello, de la revisión de dichos comentarios, se advierte que estos se encuentran en línea con el análisis efectuado por el Regulador, en el sentido que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se han considerado costos económicos eficientes, de acuerdo con la metodología de Costo de Servicio.

VI.6.2. Costo de mantenimiento

334. 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 35: 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.

335. 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 de 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 Directorio de FONAFE de los costos de mantenimiento incrementales considerados en su Propuesta Tarifaria.
336. 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.
337. 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.
338. De esta manera, para la formulación de las tarifas máximas, se ha considerado 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.

339. 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, pues ya 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 36: Proyección de gastos de mantenimiento de los servicios aeroportuarios según la Propuesta Tarifaria de Ositrán, 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.

340. Con respecto a la estimación de los gastos de mantenimiento, AETA y Corpac formularon diversos comentarios, los cuales se analizan a continuación.
341. Mediante el Oficio N° GG.073.2022.O/6, remitido a través del correo electrónico de fecha 27 de enero, Corpac indica lo siguiente:

“(…) la necesidad de realizar el mantenimiento de los pavimentos del área de movimiento de aeronaves, se sustenta por la necesidad de brindar un adecuado mantenimiento a la pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de aeronaves de los aeródromos a cargo de CORPAC S.A., las mismas que tienen como finalidad garantizar la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas, de acuerdo a lo establecido en nuestro Decreto Legislativo N° 99 y en las normas y métodos internacionales recomendados en el Anexo 14 de la OACI.”

Asimismo, Corpac adjunta a su comunicación los siguientes documentos:

- RAP 107 – Medidas de Seguridad de la Aviación Civil (Aviation Security) para el Operador del Aeródromo y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo
- RAP 314 – Aeródromos, Volumen I, Diseño y Operaciones de Aeródromos
- Resolución Directoral N° 656-2019-MTC/12
- Decreto Legislativo N° 99
- Doc 9137-AN/898 – Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 3 de la OACI
- Doc 9157-AN/901 - Manual de Diseño de Aeródromos, Parte 3 de la OACI
- Ley N° 28404 – Ley de Seguridad de la Aviación Civil

La sustentación de CORPAC S.A. para la revisión de tarifas considera los programas de mantenimiento 2021 al 2024 por tratarse de servicios y obras de cumplimiento periódico y obligatorio, sin embargo, OSITRAN en el numeral 251 señala: “(…) en línea con el criterio seguido en OSITRAN (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 (…).

Consideramos necesario que OSITRAN por excepción evalúe nuestras propuestas de gastos de mantenimiento de la infraestructura por cuanto está vinculado directamente a la seguridad de las operaciones aéreas en los

aeródromos: los servicios de mantenimiento de las áreas de movimiento son indispensables para la continuidad operativa de las sedes aeroportuarias.

El programa de mantenimiento para los años 2023 y 2024, debería ser adelantado por cuanto el número de obras se ha visto limitado a la asignación presupuestal y la capacidad operativa de nuestra unidad competente, dos puntos que están siendo gestionados para mejorar la oportunidad de ejecución de las obras postpuestas.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

342. Con relación a los comentarios formulados por Corpac, en línea con lo señalado en respuesta al comentario sobre los gastos de personal, debemos remarcar que, a efectos de formular las tarifas en el presente procedimiento de revisión tarifaria, no resulta suficiente que Corpac alegue que tiene una necesidad de realizar actividades de mantenimiento para cumplir determinada normativa -como podría ser aquella a la cual ha hecho referencia en sus comentarios-, pues el gasto de mantenimiento que se encuentra facultado a ejecutar está limitado por el presupuesto que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias. Por ello, en el presente procedimiento, corresponde verificar que la proyección de gastos que se considerará en el flujo de caja se encuentre sustentada en el presupuesto aprobado por FONAFE, pues ello permite razonablemente concluir que Corpac se encontrará en capacidad de ejecutar tales gastos.
343. En tal sentido, en lo que respecta a los montos correspondientes al 2022, de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se ha considerado el gasto de mantenimiento incremental reportado por Corpac mediante correo electrónico de fecha 17 de diciembre de 2021, por ser este un monto que se encuentra sustentado en el presupuesto aprobado por FONAFE.
344. En cuanto al mantenimiento incremental que Corpac solicita para los años 2023 y 2024, de la información remitida, se advierte que las actividades de mantenimiento programadas por este no se encuentran vinculadas a inversión en nueva infraestructura; y que los gastos asociados no se encuentran aprobados por FONAFE.
345. Además, de las propias declaraciones de Corpac, se observa que el número de obras de mantenimiento en los aeropuertos bajo su administración se ha visto limitado por la asignación presupuestal y la capacidad operativa de su unidad competente.
346. En ese sentido, siguiendo el criterio que los costos que se consideran en el cálculo deben contar con el debido sustento, y que los gastos que Corpac tiene permitido ejecutar son aquellos que tienen un correlato en la aprobación que FONAFE pueda emitir, no corresponde incluir dichos gastos incrementales en el flujo de caja proyectado.
347. Sin perjuicio de lo anterior, cabe mencionar que, en su Propuesta Tarifaria, el Regulador considera para el periodo 2021-2024 un gasto de mantenimiento base que ha sido proyectado considerando un incremento vegetativo de 2% anual -el cual no ha sido cuestionado por Corpac-, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria conforme a lo establecido en el RETA.
348. Por tanto, en consideración de los argumentos presentados en los párrafos precedentes, **deben desestimarse los comentarios de Corpac.**

VI.7. Base de capital e inversiones

VI.7.1. Base de capital existente

349. 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).

350. 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.
351. 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.
352. 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 37: 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.

353. 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 38: 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.

354. Con relación al activo base, tanto AETA, IATA y Corpac formularon los comentarios que se analizan a continuación.

a) Comentarios de AETAI

355. Mediante correo electrónico de fecha 4 de febrero de 2022, AETAI formuló los siguientes comentarios:

“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 IATA, 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 esté 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.”*

356. Con relación a los comentarios de AETAI, en primer término, debemos señalar que Corpac S.A. es una empresa pública, cuyo accionista es el Estado Peruano.

357. Dicho lo anterior, el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que, aun cuando los terrenos no se deprecien en el tiempo, su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de los servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si Corpac no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.

358. En consecuencia, **deben desestimarse los comentarios de AETAI.**

b) Comentarios de IATA

359. Mediante Carta S/N de fecha 11 de febrero de 2022, IATA formuló los siguientes comentarios:

“En la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC, OSITRAN incluye los terrenos como parte de las inversiones de CORPAC, sobre el particular, consideramos que, de acuerdo a lo sustentado en el documento de posición de IATA titulado “Land and Infrastructure Asset Revaluation” (que adjuntamos al presente), las aerolíneas no deben pagar el valor de los terrenos utilizados por los aeropuertos y proveedores de servicio de navegación aérea dado que los cargos pagados por las aerolíneas deben reflejar el costo operativo del uso del terreno y no su valor de mercado.

En ese sentido, consideramos importante señalar que los terrenos no deben incorporarse en la determinación de las tarifas, siendo reafirmado por las disposiciones

de la OACI la cual considera que las revaluaciones de terrenos y activos no son un factor en las decisiones de fijación de precios de las empresas que operan en mercados competitivos. De igual forma, resulta ineficiente al sobrevalorar el costo del servicio que brinda el activo en su uso operativo, penalizando a las aerolíneas y sus pasajeros.”

360. Con relación a los comentarios de IATA, es preciso remarcar que el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de los servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si Corpac no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.
361. Dicho lo anterior, con respecto a la revaluación de los terrenos, es oportuno señalar lo siguiente:
- Como empresa, Corpac presenta su información financiera bajo la normativa contable aprobada en Perú. Para este efecto, el órgano rector es el Ministerio de Economía y Finanzas a través del Consejo Normativo de Contabilidad⁶⁹.
 - Los Estados Financieros de Corpac son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la contabilidad regulatoria de Corpac. Sobre el particular, el dictamen de la auditoría financiera para el ejercicio 2020 se emitió sin salvedades. Del mismo modo, los Estados Financieros Regulatorios de Corpac del ejercicio 2020 también fueron emitidos sin salvedades; destacándose que, de lo expuesto en las opiniones de los auditores, se desprende que las políticas contables empleadas por Corpac para la presentación de su información financiera son razonables y se basan en la normativa contable vigente; esto abarca el registro del activo fijo, entre estos, el costo y revaluación de los terrenos.
 - Sobre las revaluaciones de la cuenta propiedades, planta y equipo, es necesario señalar además que esta fue validada por los auditores en su informe de auditoría del ejercicio 2018, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas Internacionales de Información Financiera - NIIF.
362. En tal sentido, en vista que la revaluación efectuada por Corpac se ajusta a la normativa contable, **deben desestimarse los comentarios de IATA.**

c) Comentarios de Corpac

363. Mediante Oficio N° GG.098.2022.O/6 remitido a través de correo electrónico de fecha 11 de febrero de 2022, Corpac formuló los siguientes comentarios:

“1. En cuanto a que AETAI precisa que no se deben considerar los activos totalmente depreciados y los terrenos, este argumento no es correcto dado que esos activos forman parte del proceso productivo, se encuentran operativos y constituyen recursos para la prestación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, asimismo por dichos activos (terrenos y edificaciones) CORPAC S.A incurre en pagos de impuesto predial, mantenimiento, y otros costos para que estén operativos.

2. En cuanto a los activos revaluados CORPAC S.A no tiene práctica de revaluación de activos, lo que ha realizado CORPAC S.A al momento de la adopción de las NIIF es considerar los activos al valor de su utilización económica (valor de uso).CORPAC S.A. utiliza el modelo de costo, establecido en la NIC 16.

⁶⁹ https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101206&lang=es-ES&view=article&id=1376

3. Hay que mencionar que bajo el esquema de regulación de CORPAC S.A. deben remunerarse todos los activos que producen servicios aeroportuarios, tras la revisión efectuada por el regulador. Los valores de la contabilidad regulatoria incluidos en el cálculo de la tarifa han sido elaborados bajo las normas internacionales de información financiera NIIF.”

364. En cuanto a los comentarios formulados por Corpac, cabe señalar que estos están referidos a los comentarios expresados previamente por AETAI. Al respecto, es preciso reiterar que, de acuerdo con el artículo 21 del RETA, “los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados **deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán**”.
365. Sin perjuicio de ello, de la revisión de dichos comentarios, se advierte que estos no representan una sugerencia de cambio o ajuste respecto de las proyecciones efectuadas por el Regulador. Por el contrario, se encuentran en línea con el análisis efectuado por el Ositrán. En tal sentido, **corresponde desestimar los comentarios de Corpac.**

VI.7.2. Inversiones proyectadas

366. 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.⁷⁰ 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%.
367. 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).
368. 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 convenio⁷¹, 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.
369. 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.”

⁷⁰ Ver sección V.4.2 del presente Informe.

⁷¹ 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.

370. 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.
371. 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.
372. 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.
373. 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 programadas ascendió a 72,7%.
374. Teniendo en cuenta lo anterior, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán se consideraron las proyecciones de inversiones, así como el porcentaje de ejecución, de acuerdo con el detalle que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 39: Inversiones proyectadas por los servicios aeroportuarios, según la Propuesta Tarifaria de Ositrán, 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.

375. Asimismo, 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. De esta manera, en la siguiente tabla se muestran las inversiones en dólares reales, así como su depreciación.

Tabla 40: Proyección de inversiones y depreciaciones según la Propuesta Tarifaria de Ositrán, 2021-2024 (dólares reales)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Inversiones total | 897 170 | 588 285 | 3 152 615 | 2 271 767 |
| Edificaciones y construcciones | - | 85 120 | 732 991 | 420 107 |
| Maquinaria y equipo | 800 053 | 373 504 | 2 224 398 | 1 086 715 |
| Vehículos | - | - | - | 577 647 |
| Muebles y enseres | - | - | - | - |
| Otros | - | - | 35.756 | 35 009 |
| Equipos de informática | 97 116 | 129 661 | 159 470 | 152 289 |
| Depreciación total | - | 104 284 | 74 022 | 302 533 |
| Edificaciones y construcciones | - | - | 4 256 | 36 650 |
| Maquinaria y equipo | - | 80 005 | 37 350 | 222 440 |
| Vehículos | - | - | - | - |
| Muebles y enseres | - | - | - | - |
| Otros | - | - | - | 3.576 |
| Equipos de informática | - | 24 279 | 32 415 | 39 868 |

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

376. Con relación a este aspecto de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, mediante Carta N° GG.073.2022.O/6 remitida a través de correo electrónico de fecha 27 de enero de 2022, Corpac formuló los siguientes comentarios:

1. "Sustento del programa de inversiones en los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A. precisando los beneficios y la normativa RAP

(...) Las obras de intervención en los **cercos perimétricos** de los aeropuertos, son estrictamente necesarias, para evitar el ingreso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil, o en zonas del aeródromo vedada al público (...)

Las obras de intervención en los **Cuarteles del SEI** permitirán proveer al personal y a los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), de instalaciones adecuadas que los protejan del frío y calor, para mantenerlos en estado óptimo, y poder hacer frente a los accidentes o incidentes de aviación que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, así como también su configuración geométrica y emplazamiento, que les permitan cumplir con los tiempos de respuesta previstos en la normativa vigente, todo esto con fines de mantener la continuidad de las operaciones aéreas en los aeropuertos.

A pesar de que, se nos solicitó como sustento nuestras proyecciones de inversión para los años 2023 y 2024, el numeral 262 señala que de acuerdo con el Anexo II del RETA, 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).

Al respecto, requeriríamos que el órgano supervisor se sirva considerar que las proyecciones de inversión presentadas el 2023 y 2024 obedecen a la necesidad de reposición y/o renovación de bienes y equipos necesarios para la operatividad aeroportuaria, los mismos que obedecen a las siguientes regulaciones (...)"

377. Sobre el particular, debemos subrayar que, el Anexo II del RETA dispone 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). Así, conformidad con dicho marco normativo, no resulta suficiente que Corpac alegue ante el Regulador que tiene una necesidad de ejecutar inversiones para cumplir determinada normativa -como podría ser aquella a la cual ha hecho referencia en sus comentarios-, pues dentro de los costos económicos únicamente debe considerarse el Plan de Inversiones **programadas o aprobadas**.

378. Por ello, en atención a sus comentarios, mediante el Oficio N° 00050-2022-GRE-OSITRAN, el Regulador solicitó los montos de inversiones proyectadas para los años 2023 y 2024; anexando, de ser el caso, el Plan Estratégico Institucional 2022-2026 aprobado por FONAFE.
379. En respuesta a dicha solicitud, mediante la Carta N° GG.159.2022.O/6, Corpac remitió los montos de inversiones proyectadas para los años 2023 y 2024, en base al Programa de Inversiones 2021-2025; no obstante, no adjuntó documentación que acredite que dicho plan se encuentre aprobado.
380. En ese contexto, a fin de proyectar las inversiones de los años 2023 y 2024, en observancia de lo establecido en el RETA, se ha considerado emplear la mejor información disponible a la fecha, la cual corresponde a aquellas inversiones que se encuentran comprendidas en el Programa Multianual de Inversiones - PMI 2023-2025 de Corpac, aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 002-2499-2022 de fecha 09 de febrero de 2022 de conformidad con la Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, publicada el 23 de enero de 2019. Dicho PMI fue presentado ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Oficio N° GPD.001.2022.O⁷².
381. De acuerdo con lo informado por Corpac en el mencionado oficio, dicho PMI comprende el diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura y/o de acceso a servicios, los criterios de priorización y la cartera de inversiones; a su vez, indica que dicho programa se encuentra registrado en el Módulo de Programación Multianual de Inversiones del MEF. Por ello, se considera razonable tomar como base los montos considerados en este. Así, **se acepta parcialmente el comentario de Corpac**, y las inversiones consideradas son:
- Ampliación marginal de la edificación u obra civil construcción del Cuartel SEI de Aeropuertos Atalaya, Chimbote, Yurimaguas, Cusco (ampliación), Tingo María (ampliación), Rioja.
 - Ampliación marginal de la edificación u obra civil construcción del Cerco Perimétrico de Aeropuertos Atalaya, Caballococha, Jaén, Jauja, Chimbote, Juanjui, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache.
 - Reposición de equipos de salvamento y extinción de incendios (vehículo SEI).
382. Finalmente, es preciso mencionar que la depreciación de tales inversiones debe seguir el mismo tratamiento que los activos existentes, por lo que debe aplicarse una depreciación lineal a lo largo del ciclo de vida del proyecto y no en un solo año. De esta manera, en las siguientes tablas se muestran los valores inversiones y depreciaciones considerados en el modelo.

Tabla 41: Inversiones proyectadas por los servicios aeroportuarios 2021-2024 (soles)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Total | 4 782 466 | 3 221 342 | 10 310 735 | 13 205 650 |
| Edificaciones y construcciones | - | 466 102 | 10 310 735 | 9 905 650 |
| Maquinaria y equipo | 4 264 777 | 2 045 240 | - | - |
| Vehículos | - | - | - | 3 300 000 |
| Muebles y enseres | - | - | - | - |
| Otros | - | - | - | - |
| Equipos de informática | 517 689 | 710 000 | - | - |
| Ejecución esperada | 72,7% | 72,7% | 72,7% | 72,7% |

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷² Véase <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/345872-programa-multianual-de-inversiones-de-corpac-s-a>>

Tabla 42: Proyección de inversiones y depreciaciones, 2021-2024 (dólares reales)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Inversiones total | 897 170 | 588 285 | 1 843 336 | 2 311 579 |
| Edificaciones y construcciones | - | 85 120 | 1 843 336 | 1 733 931 |
| Maquinaria y equipo | 800 053 | 373 504 | - | - |
| Vehículos | - | - | - | 577 647 |
| Muebles y enseres | - | - | - | - |
| Otros | - | - | - | - |
| Equipos de informática | 97 116 | 129 661 | - | - |
| Depreciación total | - | 104 284 | 178 306 | 270 473 |
| Edificaciones y construcciones | - | - | 4 256 | 96 423 |
| Maquinaria y equipo | - | 80 005 | 117 356 | 117 356 |
| Vehículos | - | - | - | - |
| Muebles y enseres | - | - | - | - |
| Otros | - | - | - | - |
| Equipos de informática | - | 24 279 | 56 694 | 56 694 |

Fuente: Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI.8. Impuestos

383. 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

384. 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.
385. 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).
386. 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.
387. 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.
388. 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 43: 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

389. 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 Nazca⁷³ 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%.

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

⁷³ Con excepción del servicio de TUUA para dicho aeródromo.

Tabla 44: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (dólares reales)

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Total de ingresos | | 12 815 559 | 31 060 159 | 38 703 360 | 41 372 888 |
| Ingresos regulados | | 5 587 215 | 14 724 520 | 18 597 957 | 20 010 898 |
| Transferencias AJCh | | 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 | | 128 156 | 310 602 | 387 034 | 413 729 |
| Ingresos netos | | 12 687 404 | 30 749 558 | 38 316 326 | 40 959 159 |
| Costos de operación | | 17 493 289 | 22 968 240 | 17 836 279 | 18 052 244 |
| Inversión | | | | | |
| Activo inicial | 76 909 326 | | | | |
| Inversiones del periodo | | 897 170 | 588 285 | 1 843 336 | 2 311 579 |
| Recuperación de la inversión | | | | | 71 702 118 |
| Depreciación activo inicial | | 2 667 265 | 2 596 537 | 2 541 899 | 2 488 813 |
| Depreciación inversiones del periodo | | | 104 284 | 178 306 | 270 473 |
| Resultado antes de impuestos | | -7 473 150 | 5 080 497 | 17 759 842 | 20 147 630 |
| Impuestos | | - | 1 677 834 | 5 865 188 | 6 653 755 |
| Flujo de caja | -76 909 326 | -5 703 055 | 5 515 199 | 12 771 523 | 85 643 700 |
| TIR | 6,41% | | | | |
| VAN | \$0 | | | | |
| WACC | 6,41% | | | | |
| Incremento tarifario | 32,34% | | | | |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI.11. Propuesta tarifaria

VI.11.1. Niveles máximos de las Tarifas

391. 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, de acuerdo con la metodología empleada corresponde un incremento tarifario de 32,34%.
392. En ese orden, se propone las siguientes tarifas a ser aplicadas por Corpac a partir del año 2022.⁷⁴

⁷⁴ 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 45: 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 | 4,76 |
| TUUA Internacional | USD/Pasajero | 10,00 | 13,23 |
| Aterrizaje y despegue nacional | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 8,00 | 10,59 |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 1,73 | 2,29 |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 2,16 | 2,86 |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 2,25 | 2,98 |
| Más de 105 t | USD/t | 2,31 | 3,06 |
| Aterrizaje y despegue Internacional | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 16,00 | 21,17 |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 2,97 | 3,93 |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 3,60 | 4,76 |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 3,79 | 5,02 |
| Más de 105 t | USD/t | 3,88 | 5,13 |
| Estacionamiento nacional | | | |
| Hasta 10 t | USD/h | 0,20 | 0,26 |
| 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 | 39,70 |

Nota: Las Tarifas del 2021 corresponden a las Tarifas vigentes.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

Tabla 46: 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 | 5,29 |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 0,86 | 1,14 |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 0,90 | 1,19 |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 0,94 | 1,24 |
| Más de 105 t | USD/t | 0,96 | 1,27 |
| 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 47: 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 | 3,86 |
| TUUA Internacional | USD/Pasajero | - | - |
| Aterrizaje y despegue nacional | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 2,00 | 2,65 |
| 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 | 0,99 |
| 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.

393. 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

394. 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.
395. 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

396. 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.
397. 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.
398. 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.

399. 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.
400. 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.
401. 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.

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 actualmente Corpac no brinda servicios TUUA -conforme se define en el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac- en el mencionado aeródromo, habiendo señalado la referida empresa que no cobra TUUA desde el año 2008. Asimismo, Corpac ha manifestado que los de uso del terminal a los pasajeros 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-CDOSITRAN.
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 máxima; mientras que los segundos son aquellos que pagan los conceptos denominados: 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 Corpac⁷⁵, 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:

| Servicios | Unidad de cobro | Cusco | Nazca | Grupo V |
|--------------------------------------------|-----------------|-------|-------|---------|
| TUUA Nacional | USD/Pasajero | 4,76 | n.a | 3,86 |
| TUUA Internacional | USD/Pasajero | 13,23 | n.a | n.a |
| Aterrizaje y despegue nacional | | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 10,59 | 5,29 | 2,65 |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 2,29 | 1,14 | 0,89 |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 2,86 | 1,19 | 0,93 |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 2,98 | 1,24 | 0,97 |
| Más de 105 t | USD/t | 3,06 | 1,27 | 0,99 |
| Aterrizaje y despegue Internacional | | | | |
| Hasta 10 t | USD/Operación | 21,17 | n.a | n.a |
| Más de 10 t hasta 35 t | USD/t | 3,93 | n.a | n.a |
| Más de 35 t hasta 70 t | USD/t | 4,76 | n.a | n.a |
| Más de 70 t hasta 105 t | USD/t | 5,02 | n.a | n.a |
| Más de 105 t | USD/t | 5,13 | n.a | n.a |
| Estacionamiento nacional | | | | |
| Hasta 10 t | USD/h | 0,26 | 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 | 39,70 | 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*.
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.

⁷⁵ Suscrito el 7 de junio de 2018.

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

Se recomienda al Consejo Directivo aprobar 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, conforme a lo expuesto en el presente informe.

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/diez. 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-transports.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-transports.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 emergentes⁷⁶, 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

⁷⁶ 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)⁷⁷. 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

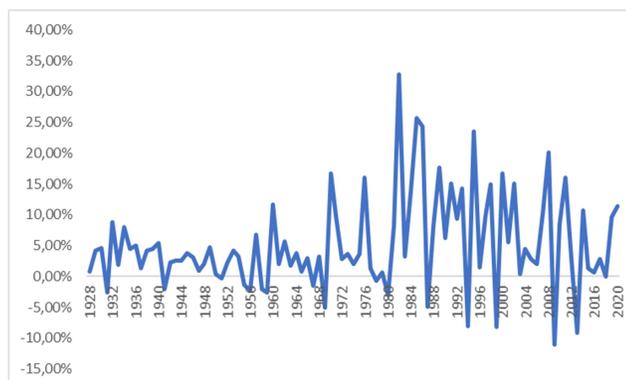
⁷⁷ El beta es la covarianza entre el rendimiento que proporciona la empresa y el rendimiento que proporciona el mercado, entendido como el rendimiento de una cartera eficientemente diversificada, dividido por la varianza del rendimiento del mercado.

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%⁷⁸. 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

⁷⁸ 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)⁷⁹. 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.

⁷⁹ 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 contables⁸⁰. 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.

⁸⁰ 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.⁸¹ 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.

⁸¹ 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, existen 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 periodo⁸² 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:

⁸² 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% |
| Saposoá | 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 (S/. 225 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)⁸³, 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% | Inflacion proyectada de USA - Promedio 2021-2024 (FMI) |
| WACC real (USD) | 6,41% | |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

⁸³ Fuente: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/01/weodata/weoreptc.aspx?sy=2015&ey=2022&ssd=1&sort=countrv&ds=%2C&br=1&pr1.x=59&pr1.y=8&c=111&s=PCPIPCH&grp=0&a=> (Consultado en diciembre de 2021)