
PROPUESTA TARIFARIA DE LOS SERVICIOS REGULADOS AEROPORTUARIOS



Agosto de 2024

PROPUESTA TARIFARIA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Índice

Tablas	4
Ecuaciones	4
Gráficos.....	5
Acrónimos, siglas y símbolos.....	6
Resumen	8
I Planteamiento general de la revisión tarifaria	9
II Revisiones tarifarias en el reglamento de tarifas	10
II.1 Oportunidad, alcances y requisitos	10
II.2 Metodologías para la revisión tarifaria.....	11
III Identificación de los servicios	14
III.1 Tarifa Única por uso de Aeropuerto (TUUA).....	14
III.2 Aterrizaje y despegue.....	14
III.3 Estacionamiento de aeronaves	14
III.4 Mangas de abordaje.....	15
IV Fundamentos que sustentan la solicitud	16
IV.1 Evolución del mercado y demanda histórica de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.....	16
V Propuesta tarifaria	22
V.1 Metodología costo de servicio	23
V.1.1 Flujo de caja económico	23
V.1.1.1 Moneda	24
V.1.1.2 Variables macroeconómicas	24
V.1.2 Horizonte de tiempo.....	25
V.1.3 Proyección de la demanda	25
V.1.3.1 Crecimiento de la demanda proyectada	26
V.1.4 Proyección de ingresos	29
V.1.4.1 Proyección de ingresos regulados.....	29
V.1.4.2 Proyección de Ingresos usuarios no atribuibles.....	30
V.1.4.3 Proyección de transferencias del aeropuerto de Lima	31
V.1.4.4 Proyección de ingresos netos.....	33
V.1.5 Proyección de costos operativos	33
V.1.5.1 Gasto de personal	34
V.1.5.2 Costo de mantenimiento y mantenimiento incremental.....	38
V.1.6 Base de capital e inversiones.....	38
V.1.6.1 Base de capital existente.....	38
V.1.6.2 Inversiones proyectadas	40
V.1.7 Impuesto a la renta.....	42
V.1.8 Tasa de descuento	43
V.2 Flujos de caja	44
V.2.1 Propuesta tarifaria.....	45
V.2.1.1 Reajuste por inflación.....	46

Bibliografía.....	47
Anexo I Listado de aeropuertos por grupo	48
Anexo II Demanda histórica de servicios aeroportuarios	49

Tablas

Tabla 1: Previsión incremento de tráfico en 2021	16
Tabla 2: Proyecciones macroeconómicas	24
Tabla 3: Proyección de tráfico aeroportuario 2024-2027	27
Tabla 4: Previsión de demanda de pasajeros por grupo de aeropuertos 2024-2027	27
Tabla 5: Proyección de demanda del servicio de aterrizaje y despegue por grupo de aeropuertos 2024-2027	28
Tabla 6: Demanda del servicio de mangas prestado en el aeropuerto de Cusco 2024-2027	28
Tabla 7: Proyección de ingresos regulados en los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac, 2024-2027 (USD reales)	29
Tabla 8: Ingresos históricos por servicios a usuarios no atribuibles (USD, sin IGV)	30
Tabla 9: Ingresos facturados por servicios brindados por CORPAC a usuarios no atribuibles 2020-2023 (USD reales)	31
Tabla 10: Proyección de ingresos por usuarios no atribuibles 2024-2027 (USD reales)	31
Tabla 11: Distribución del 20% del TUUA Internacional por aeropuerto	32
Tabla 12: Proyección de las transferencias de LAP a Corpac (USD)	33
Tabla 13: Proyección de ingresos netos (USD)	33
Tabla 14: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados (soles)	33
Tabla 15: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados Cusco, Nasca y Grupo V (soles)	34
Tabla 16: Crecimiento de los costos de navegación aérea	34
Tabla 17: Personal proyectado de oficiales y bomberos	36
Tabla 18: Personal proyectado de Oficiales de control de fauna	37
Tabla 19: Personal proyectado según reorganización por el nuevo CAP	37
Tabla 20: Gasto de personal proyectado	37
Tabla 21: Proyección de costos mantenimiento (en dólares reales)	38
Tabla 22: Valor histórico neto de los activos asignados a los servicios aeroportuarios, al año 2023 (en Soles)	39
Tabla 23: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios aeroportuarios Cusco, Nasca y Grupo V 2024-2027 (en Soles)	40
Tabla 24: Programa de inversiones CORPAC periodo 2024-2027(en Soles)	40
Tabla 25: Programa de inversiones CORPAC periodo 2024-2027(en Soles)	40
Tabla 26: Proyección de inversiones y depreciaciones 2024-2027(dólares reales)	41
Tabla 27: Costo promedio ponderado de capital (WACC) dólares reales	43
Tabla 28: Costo promedio ponderado de capital (WACC) dólares nominales	44
Tabla 29: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (dólares reales)	45
Tabla 30: Tarifas propuestas	46
Tabla 31: Aeropuerto y grupo al que pertenece	48

Ecuaciones

Ecuación 1: Esquema de la regulación al costo de servicio	23
Ecuación 2: Valor actual neto	23
Ecuación 3: Tipo de cambio real	25
Ecuación 4: Tasa efectiva del impuesto a la renta	43
Ecuación 5: Fórmula del WACC	43

Ecuación 6: Fórmula del costo de capital propio	43
---	----

Gráficos

Gráfico 1: Metodología del sistema de costos ABC.....	13
Gráfico 2: Proyección demanda de pasajeros	17
Gráfico 3: Trafico mundial de pasajeros.....	17
Gráfico 4: Trafico mundial de pasajeros por región	18
Gráfico 5: Trafico histórico del servicio de A/D del Grupo V	19
Gráfico 6: Trafico histórico del servicio de A/D de Cusco Nacional	19
Gráfico 7: Trafico histórico del servicio de A/D de Cusco Internacional	20
Gráfico 8: Trafico histórico del servicio de A/D de Nazca	20
Gráfico 9: TUUA NACIONAL CUSCO.....	21
Gráfico 10: TUUA INTERNACIONAL CUSCO	21

Acrónimos, siglas y símbolos

A/D	Aterrizaje y despegue
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AIJCh	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima)
ATR	Autoridad reguladora de transportes o Autorité de régulation des transports (Francia)
BCRP	Banco Central de Reserva del Perú
BLS	Bureau of Labor Statistics
CAPM	Modelo de valoración de activos de capital (por las siglas de Capital Asset Pricing Model)
CAR	Comisión para la regulación de la aviación o Commission for Aviation Regulation (Irlanda)
CPI	Índice de precios al consumidor en EE. UU.
Corpac	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A.
DAA	Autoridad Aeroportuaria de Dublín (Irlanda)
EMBIG	Índice global de bonos de mercados emergentes (por las siglas de Emerging Market Bond Global Index)
IATA	Asociación Internacional del Transporte aéreo
ICAO	Organización de Aviación Civil Internacional
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
Ositran Público	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PEN	Sol (moneda oficial de Perú – S/)
RETA	Reglamento General de Tarifas del Ositran. Aprobado Resolución de Consejo Directivo N.º 0003-2021-CD-OSITRAN
S&P 500	Índice Standard and Poor's 500
SBS	Superintendencia de Banca y Seguros
t	Tonelada métrica
TIR	Tasa interna de retorno

TUUA	Tarifa unificada de uso de aeropuerto
USD	Dólar (moneda oficial de los Estados Unidos de América - \$)
VAN	Valor actual neto

Resumen

En este documento se proporciona el informe explicativo y hoja de cálculo Excel que contiene el modelo de flujo de caja económico y la propuesta de estructura tarifaria para los servicios aeroportuarios.

El informe está estructurado tomando como referencia lo establecido en el Reglamento General de Tarifas del Ositran (RETA) para la solicitud de revisión tarifaria de parte. En primer lugar, se identifican y describen los servicios objeto de la solicitud de revisión tarifaria. Después se fundamenta la solicitud; finalmente, se formula la propuesta tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración y aplicación.

En relación con los servicios objeto de la solicitud, la presente propuesta no ha modificado ni los servicios ni la estructura tarifaria existente. Los servicios son: aterrizaje y despegue, servicio al pasajero (tarifa unificada de uso de aeropuerto – TUUA) y uso de mangas. Se ha mantenido el estacionamiento de aeronaves como un porcentaje del servicio de aterrizaje y despegue.

La revisión tarifaria se ha calculado considerando para el cálculo de la tarifa revisada de los servicios regulados todos los ingresos regulados percibidos por Corpac, así como las transferencias del 20% de los ingresos por la tarifa unificada de uso de aeropuerto (TUUA) internacional en el aeropuerto de Lima –el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh)–, en virtud del contrato de concesión de este aeropuerto con Lima Airport Partners (LAP).

La estructura tarifaria (por grupo de aeropuertos, por tipo de pasajero y por peso de la aeronave en los servicios aplicables) se ha mantenido con relación a la última revisión tarifaria. Por lo tanto, la revisión tarifaria únicamente calcula un porcentaje de incremento en términos reales que debe ser aplicado a todas las tarifas una sola vez a lo largo del periodo 2024-2027. Dado los plazos establecidos en el RETA, se ha considerado que la estructura tarifaria revisada entrará en vigor a inicios del 2025.

Las revisiones tarifarias son la herramienta regulatoria que permite la sostenibilidad de los servicios cuyas tarifas fueron establecidas con anterioridad, es así que de acuerdo a la última revisión tarifaria data del 07 de abril de 2022 (en adelante, la revisión de 2022)¹. La resolución contempla que las tarifas tienen una vigencia hasta el 31 de diciembre del 2024.

¹ Resolución de Consejo Directivo N°. 012-2022-CD/OSITRAN.

I Planteamiento general de la revisión tarifaria

1. Las revisiones tarifarias son la herramienta regulatoria que permite la sostenibilidad de los servicios. Con el paso del tiempo, las proyecciones de demanda, costos e inversiones que sirvieron para fijar o revisar una tarifa quedan desfasadas.
2. En el caso de los servicios aeroportuarios de Corpac, la última revisión data del año 2022 y de acuerdo a la resolución que aprobó las nuevas tarifas² estas tienen una vigencia hasta el 31 diciembre de 2024 por lo que se está gestionando la nueva revisión tarifaria.
3. La propuesta de revisión tarifaria para los servicios aeroportuarios se ha formulado de acuerdo con lo establecido en el RETA. En cualquier caso, la situación creada por la COVID-19 ha generado casos atípicos y particulares por lo que resulta aún un reto poder estimar la demanda de servicios aeroportuarios incluso con un horizonte relativamente cercano.
4. Siguiendo el modelo que Ositran empleó en la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios de Corpac en el año 2022, el flujo de caja ha sido calculado en términos reales (en dólares), por lo que la tarifa debe ser reajustada anualmente por la inflación (norteamericana).
5. La revisión tarifaria se ha calculado considerando los ingresos de Corpac, que incluyen los ingresos regulados, las transferencias del 20% de los ingresos por la tarifa unificada de uso de aeropuerto (TUUA) internacional en el aeropuerto de Lima –el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh)–, en virtud del contrato de concesión de este aeropuerto con Lima Airport Partners (LAP).
6. El flujo de caja considera como momento inicial el 31 de diciembre de 2023, para el cual ya existen datos del valor de las inversiones iniciales.
7. Durante el primer año, se consideran como salidas de caja los costos proyectados y las inversiones a realizar en el 2023. En lo referente a los ingresos regulados estos se han proyectado considerando el aumento en la tarifa que se obtiene del modelo y el escenario de demanda correspondiente a cada año.

² RCD N° 0012-2022-CD-OSITRAN, rectificadora por la RCD N° 0015-2022-CD-OSITRAN

II Revisiones tarifarias en el reglamento de tarifas

II.1 Oportunidad, alcances y requisitos

8. El Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA) establece, en el Capítulo I Disposiciones Generales, los alcances de las revisiones tarifarias. En el art. 10, uno de los supuestos contemplados para que Ositrán revise las tarifas de una entidad prestadora es la existencia de cambios estructurales en el mercado. Este supuesto puede ser alegado por la entidad prestadora para que la revisión sea iniciada a pedido de parte.

Artículo 10.- Alcances de la fijación, revisión y desregulación tarifaria

El Ositrán llevará a cabo procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria de acuerdo con los siguientes alcances:

[...]

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 el presente Reglamento.

[...]

[El resaltado es añadido].

9. En el RETA no se establece o define qué es una «revisión integral», pero si se define «sistema tarifario». De acuerdo con el art. IV del Título Preliminar del RETA, la definición de sistema tarifario es la siguiente:

Artículo IV.- Definiciones

Para efectos de este Reglamento:

[...]

15. **Sistema tarifario:** Es el conjunto de reglas, principios y elementos que aprueba el Ositrán, que constituyen el marco de establecimiento y aplicación de las tarifas por parte de las Entidades Prestadoras. **Comprende** la estructura tarifaria, la unidad de cobro y **el nivel tarifario** máximo que debe ser considerado.

[...]

[El resaltado es añadido].

10. Por lo tanto, Ositrán –previa verificación de cambios estructurales– puede revisar el nivel tarifario de Corpac, lo cual está siendo solicitado por el regulador³.
11. El Reglamento General de Tarifas del Ositrán (RETA) establece, en el Capítulo III Procedimiento de Fijación y Revisión Tarifaria de Parte, que las entidades prestadoras pueden solicitar al regulador que inicie un procedimiento de revisión tarifaria, así como la información que debe adjuntarse. Entre aquella se encuentra la identificación del servicio, y la propuesta con su explicación metodológica y la documentación de sustento.

³ Ni la estructura tarifaria ni las unidades de cobro han sido objeto de la propuesta de revisión tarifaria que se presenta en este informe. Por lo tanto, en ésta no se propone ni contempla su cambio; únicamente se propone el cambio en el nivel tarifario.

Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y revisión tarifaria

17.1. La Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán, el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.

17.2. La solicitud de fijación y revisión de tarifas debe contener como mínimo la siguiente información:

- a) Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.
- b) Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.
- c) Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.
- d) **Identificación** y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria.
- e) **Fundamentos** que sustentan la solicitud.
- f) **Propuesta** tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, así como la información y documentación sustentante respectiva, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del presente Reglamento.

[El resaltado es añadido].

12. Los siguientes apartados desarrollan lo establecido en el RETA, con la finalidad de que Ositrán pueda evaluar y dar inicio al procedimiento de revisión de los servicios de aeroportuarios prestados por Corpac.

II.2 Metodologías para la revisión tarifaria

13. Para las revisiones tarifarias el (RETA) establece, en el art. 16 del Capítulo II Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria, las metodologías que pueden emplearse. El RETA establece explícitamente que tienen un carácter meramente enunciativo.

Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, **la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter enunciativo:**

- a) Costos Incrementales.
- b) Costo Marginal de largo plazo.
- c) Costos Totalmente Distribuidos.
- d) Disposición a pagar.
- e) Tarifación comparativa (Benchmarking).
- f) Empresa Modelo Eficiente.
- g) Costo de Servicio.

16.3. En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el Ositrán podrá emplear, de ser el caso, las mismas metodologías disponibles para los procedimientos de fijación tarifaria, así como la metodología de tarifas tope o RPI-X, entre otras.

16.4. Las metodologías antes citadas se desarrollan en el Anexo I que forma parte integrante del presente Reglamento.

16.5. Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.

[El resaltado es añadido].

14. En el apartado I.7 Costo de Servicio, del numeral I Definición de las principales metodologías aplicables a los procedimientos tarifarios, se describe la citada metodología.

I.7. Costo de Servicio

Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo.

Debido a la presencia de inversiones de largo plazo, esta metodología puede ser implementada mediante el método de flujo de caja descontado ya que permite la comparación de los flujos de ingresos, costos e inversiones de la empresa a lo largo de periodos de tiempo que abarcan varios años. Así, el nivel tarifario se determina de manera indirecta mediante la construcción de un flujo de caja que será descontado a una tasa de retorno equivalente al Costo de Oportunidad del Capital de la empresa, con la finalidad de evitar el efecto Averch-Johnson.

En el Anexo II del presente Reglamento se detallan algunas consideraciones respecto de esta metodología.

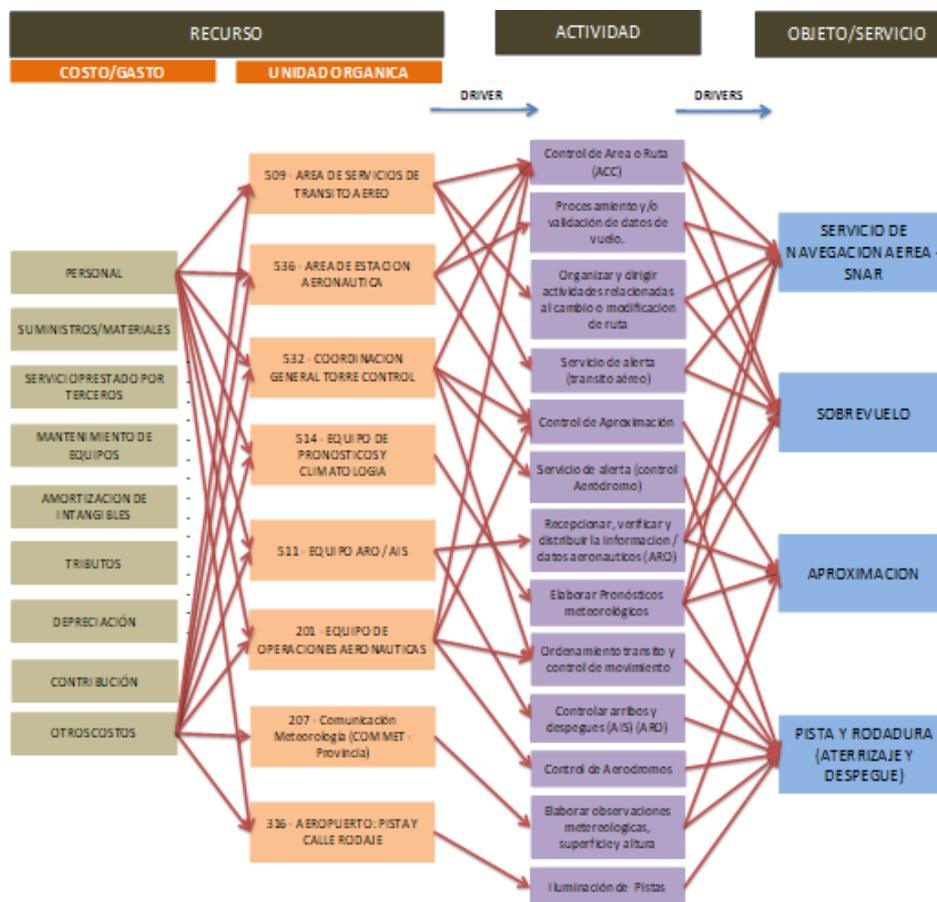
[Nota: El efecto Averch-Johnson es el uso ineficiente del insumo capital (un uso por encima del óptimo) que sucede cuando la regulación reconoce una tasa de retorno superior al verdadero costo de oportunidad del capital].

15. Debido a que la solicitud de Corpac es la revisión del nivel tarifario a partir del costo económico empleando para ello la construcción de un flujo de caja, la propuesta tarifaria se ha elaborado bajo la metodología de costo de servicio.
16. Debido a que Corpac presta conjuntamente servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación (cuya revisión tarifaria no es objeto de la presente propuesta) se empleará como insumo para la construcción del flujo de caja información de la contabilidad regulatoria de Corpac, elaborada bajo la metodología de costeo basado en actividades cuyo objetivo es la asignación de costos según su naturaleza a las distintas actividades identificadas y desarrolladas en los centros, a través de criterios de reparto.
17. Ello en cumplimiento a lo recomendado por OSITRAN, CORPAC S.A. implemento el Sistema de Costos ABC (Activity Based Costing) en el año 2014 acorde al manual de contabilidad regulatoria y que luego se actualizo al nuevo manual de contabilidad regulatoria 2017 versión 3.22. Los costos obtenidos mediante un modelo ABC responden a una construcción más detallada y precisa que la que alcanza con otros sistemas de costos puesto que direcciona eficazmente los costos indirectos mediante la utilización de distintos criterios de reparto que responden a las relaciones causa-efecto de dichos costos; asimismo permite

direccionar eficazmente los costos no imputables mediante la utilización de distintos criterios de reparto (cost driver) a los servicios de aeronavegación y aeroportuarios que presta CORPAC S.A.

- La metodología del sistema de costos ABC permite la identificación de las actividades que se realizan en la organización, asigna los costos por naturaleza a las actividades y cálculo del costo de las mismas, asignación de los costos de actividades a servicios y permite determinar de la base de costos para la determinación de las tarifas, la distribución de los recursos (costos y gastos clasificados según su naturaleza agrupada en cuentas contables) a las actividades (unidades orgánicas identificadas por centros de responsabilidad y centros de costos que consumen recursos) y de actividades a los objetos del costeo (servicios que presta CORPAC S.A.) mediante el uso de cost driver. Ver gráfico N° 1.

Gráfico 1: Metodología del sistema de costos ABC



- En el Anexo II del RETA Principales Metodologías de Revisión Tarifaria, se describen en su apartado II.1. los principales criterios metodológicos aplicables al Costo de Servicio. Estos criterios son utilizados en el presente informe para la elaboración de la propuesta como se muestra en el apartado V.1 Metodología costo de servicio (ver pág. 23).

III Identificación de los servicios

20. El primer requisito que establece el RETA para la solicitud de una revisión tarifaria de parte es la identificación de los servicios. Los tres servicios regulados que requieren una revisión tarifaria son: aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y uso de mangas de abordaje.

III.1 Tarifa Única por uso de Aeropuerto (TUUA)

21. La tarifa de uso de aeropuerto (TUA) es un cargo que se cobra a los pasajeros por el uso de las instalaciones de un aeropuerto.
22. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria⁴ el TUUA incluye los servicios: Servicio de salvamento y extinción de incendios, seguridad aeroportuaria, circuito cerrado de televisión, carritos de 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 la terminal, sala de tránsito, salas de embarque, sala de espera, pasillos y baños, servicios de reclamos y taquillas de equipajes, servicio de climatización, servicio de atención médica, servicios higiénicos, salas oficiales para autoridades.

III.2 Aterrizaje y despegue

23. El servicio de aterrizaje y despegue comprende la infraestructura puesta a disposición y operaciones que Corpac brinda a las aeronaves para que puedan pasar del aire a la tierra y viceversa.
24. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria el servicio de aterrizaje y despegue «comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura y de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, 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». El servicio incluye 90 minutos de estacionamiento.
25. Se factura a las líneas aéreas según el aeropuerto en que presta el servicio⁵, por rango de peso de la nave y por el destino u origen (nacional o internacional) del vuelo. La estructura actual de la tarifa de aterrizaje y despegue fue definida en la revisión de 2022.

III.3 Estacionamiento de aeronaves

26. El servicio de estacionamiento comprende la infraestructura puesta a disposición y operaciones que Corpac brinda a las aeronaves para que puedan hacer la operación de carga y descarga y otras operaciones entre el aterrizaje y el despegue.

⁴ Manual de Contabilidad Regulatoria de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) - versión 3.2- febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N°. 004-2017-CD-OSITRAN.

⁵ El Grupo I comprende al aeropuerto de Cuzco; el Grupo III comprende al aeródromo de Nazca; y el Grupo V comprende los aeropuertos de provincia no concesionados. La lista completa está en el Anexo I.

-
27. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria el servicio de estacionamiento «consiste en la provisión y mantenimiento del área de estacionamiento para las aeronaves o bien hangares donde además se pueden desarrollar las tareas de mantenimiento de las aeronaves. Se considera servicio de estacionamiento al periodo por encima de los primeros noventa minutos en que el avión está estacionado».
 28. Siempre según el Manual de Contabilidad Regulatoria «también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad de las operaciones en el espacio físico destinado al estacionamiento de las aeronaves».
 29. Se factura a las líneas aéreas según el aeropuerto en que presta el servicio y por rango de peso de la nave.

III.4 Mangas de abordaje

30. El servicio de uso de mangas de abordaje o embarque comprende la infraestructura puesta a disposición y operaciones que Corpac brinda a las aeronaves para que los pasajeros puedan embarcar y desembarcar directamente desde el terminal a la aeronave.
 31. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria el servicio de mangas o puentes de abordaje «incluye la provisión de la infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal». El servicio de uso de mangas de abordaje que Corpac brinda a las aerolíneas permite que sus pasajeros puedan embarcar y desembarcar directamente del terminal a la aeronave.
 32. Según el Manual de Contabilidad Regulatoria «también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad del tránsito de los pasajeros de la aeronave a la terminal:
 - Seguridad.
 - Servicio de salvamento y extinción de incendios».
 33. Respecto al servicio de mangas, este sólo está disponible en el aeropuerto de Cuzco. Se factura a las líneas aéreas por hora o fracción, independientemente de otros aspectos.
-

IV Fundamentos que sustentan la solicitud

34. El segundo requisito que establece el RETA para la solicitud de una revisión tarifaria de parte es el fundamento de la solicitud.
35. Las tarifas vigentes de los servicios aeroportuarios de CORPAC fueron fijadas en el año 2022 mediante RCD 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante RCD 015-2022-CD-OSITRAN la cual dispuso la vigencia de las tarifas hasta el 31 de diciembre del 2024, en ese sentido corresponde presentar la propuesta tarifaria a fin de cumplir con lo dispuesto en las resoluciones citadas.

IV.1 Evolución del mercado y demanda histórica de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.

36. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), de acuerdo con el informe publicado en diciembre pasado, prevé para el año 2024 una consolidación económica para la industria de la aviación. Señala que la resiliencia del sector ha ayudado a las aerolíneas a volver con fuerza a los niveles de conectividad anteriores a la pandemia. Sin embargo, a pesar de que la velocidad de recuperación de la industria es extraordinaria, también ha afectado cuatro años de crecimiento. A partir del 2024, su pronóstico apunta a patrones de crecimiento más normales, tanto para el sector de pasajeros como para el de carga.
37. En su análisis para Latinoamérica, señala que mientras que algunos mercados son fuertes (México, por ejemplo), otros se enfrentan a una agitación económica y social que está afectando negativamente al rendimiento de las aerolíneas. Además, el mayor crecimiento de la capacidad sobre la demanda en 2024 mantendrá un escenario desafiante. (Ver Tabla 1).

Tabla 1: Previsión incremento de tráfico en 2021

Latinoamérica

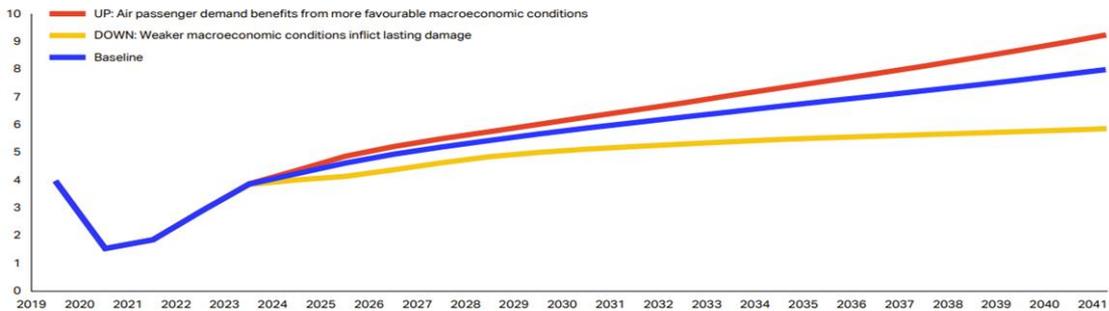
2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
-600 millones USD (-1,5%)	-400 millones USD (-0,8%)	+7,4%	+7,4%	+7,8%	+7,4%

Fuente: IATA y ACI.

38. Por otro lado, señala que existe un considerable margen de incertidumbre en torno a pronósticos de largo plazo a nivel mundial. Por el lado positivo, la demanda de pasajeros aéreos podría beneficiarse de condiciones macroeconómicas más favorables, como la normalización de las cadenas de suministro y tasas de inflación más bajas. Por el lado contrario, prevalecen riesgos relacionados al ciclo económico y el impacto de las guerras en Ucrania y Medio Oriente. Estos podrían limitar el espacio aéreo disponible y restringir el crecimiento en tráfico internacional, especialmente en las rutas entre Europa y Asia Pacífico.

Gráfico 2: Proyección demanda de pasajeros

Chart 14: Global air passenger journeys, billion

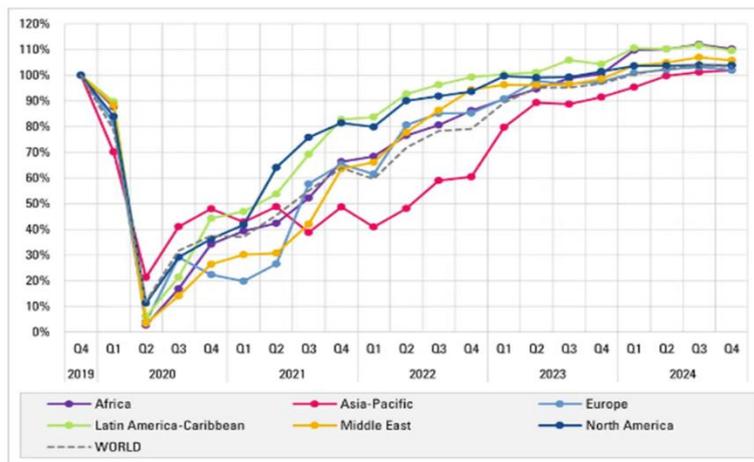


Sources: IATA Sustainability and Economics, Tourism Economics (September 2023 release)

39. El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), en su reporte publicado en setiembre de 2023, prevé que el 2024 será un hito de recuperación del tráfico mundial de pasajeros, con respecto a niveles previos a la pandemia. Estima que la región de América Latina y el Caribe, alcanzará en el 2024 a 759 millones de pasajeros, o el 110,5% del nivel de 2019, además prevé que los mercados emergentes como Colombia y México impulsen a la región más allá del nivel de 2019.

Gráfico 3: Trafico mundial de pasajeros

Gráfico 1: Tráfico mundial de pasajeros trimestral proyectado en comparación con el nivel de 2019 (2020-2024, indexado trimestralmente, nivel de 2019 = 100%)



Fuente: Mundo ACI

Gráfico 4: Tráfico mundial de pasajeros por región⁶

Cuadro 1: Impacto de la crisis de COVID-19 en el tráfico trimestral de pasajeros por región, en comparación con el nivel de 2019 (2020-2024, redondeado al millón de pasajeros más cercano)

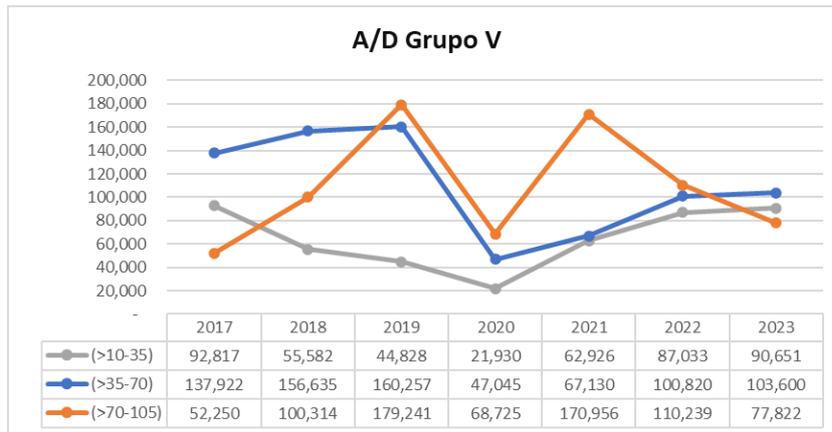
Region	Q1	Q2	Q3	Q4	TOTAL	Q1	Q2	Q3	Q4	TOTAL
2019						2019				
Africa	52	55	54	56	229	-	-	-	-	-
Asia-Pacific	837	824	860	856	3,376	-	-	-	-	-
Europe	477	650	752	560	2,438	-	-	-	-	-
Latin America-Caribbean	172	184	176	175	687	-	-	-	-	-
Middle East	97	100	111	99	407	-	-	-	-	-
North America	401	527	535	504	2,027	-	-	-	-	-
World	2,097	2,319	2,498	2,241	9,135	-	-	-	-	-
Estimated under COVID-19*						Compared to 2019 (%)				
2020						2020				
Africa	46	1.4	11	20	78	87.6%	2.6%	16.8%	34.2%	33.9%
Asia-Pacific	587	175	353	411	1,526	70.1%	21.2%	41.0%	48.0%	45.2%
Europe	387	26	219	123	755	81.2%	4.0%	29.1%	22.4%	31.1%
Latin America-Caribbean	155	10	37	77	280	89.7%	5.1%	21.3%	44.2%	40.7%
Middle East	86	3.4	16	26	131	88.4%	3.4%	14.1%	26.4%	32.2%
North America	387	80	156	163	785	83.9%	11.3%	29.2%	38.2%	38.7%
World	1,647	275	792	840	3,554	78.6%	11.9%	31.7%	37.3%	38.8%
2021						2021				
Africa	21	23	34	38	116	39.4%	42.3%	52.1%	66.4%	50.5%
Asia-Pacific	358	402	333	417	1,511	42.8%	49.8%	36.5%	48.7%	44.7%
Europe	95	172	434	359	1,061	19.9%	26.5%	57.7%	65.4%	43.7%
Latin America-Caribbean	61	88	122	145	435	48.9%	53.8%	69.2%	82.7%	63.4%
Middle East	29	31	47	63	169	30.1%	30.7%	42.0%	63.0%	41.6%
North America	193	338	406	410	1,346	41.8%	64.1%	75.7%	81.3%	66.4%
World	776	1,054	1,375	1,433	4,638	37.0%	45.5%	55.0%	63.9%	50.7%
2022						2022				
Africa	36	42	52	50	179	68.3%	76.5%	80.6%	86.2%	78.3%
Asia-Pacific	343	397	507	517	1,764	40.9%	46.1%	59.0%	60.4%	52.2%
Europe	293	523	640	469	1,925	61.6%	80.5%	85.1%	85.2%	79.3%
Latin America-Caribbean	144	152	169	174	639	83.7%	82.7%	96.3%	99.3%	93.0%
Middle East	64	77	96	93	331	66.0%	77.7%	88.3%	94.4%	81.3%
North America	369	475	491	472	1,808	75.9%	90.0%	91.6%	93.6%	89.1%
World	1,249	1,666	1,956	1,775	6,645	59.6%	71.8%	78.3%	79.2%	72.6%
2023						2023				
Africa	47	52	64	58	221	90.6%	94.6%	98.6%	100.4%	96.3%
Asia-Pacific	667	735	763	763	2,948	79.7%	89.3%	86.7%	91.4%	87.3%
Europe	433	623	727	535	2,318	90.8%	95.9%	90.6%	97.4%	95.5%
Latin America-Caribbean	173	166	186	183	707	100.3%	101.0%	105.5%	104.3%	102.9%
Middle East	94	96	107	97	394	96.2%	96.2%	96.4%	98.0%	96.5%
North America	469	522	531	511	2,022	99.6%	99.0%	99.2%	101.4%	99.6%
World	1,873	2,194	2,377	2,167	8,612	89.3%	94.6%	95.2%	96.7%	94.1%
2024						2024				
Africa	57	60	72	64	253	109.7%	110.2%	112.0%	110.2%	110.6%
Asia-Pacific	797	822	870	872	3,361	95.2%	99.7%	101.2%	101.9%	99.5%
Europe	475	658	772	567	2,463	99.7%	101.3%	102.0%	101.4%	101.4%
Latin America-Caribbean	190	181	196	192	759	110.5%	110.2%	111.6%	109.6%	110.6%
Middle East	101	104	119	104	429	103.7%	104.9%	105.9%	105.6%	105.4%
North America	478	547	556	523	2,103	103.5%	103.6%	104.0%	103.6%	103.7%
World	2,099	2,372	2,585	2,312	9,368	100.1%	102.3%	103.5%	103.2%	102.3%

Fuente ACI World

40. Para el presente análisis se cuenta con información histórica sobre los servicios aeroportuarios regulados, se procedió a analizarla y con ella se procederá a estimar las operaciones por los servicios de A/D nacional, A/D Internacional, TUUA Nacional y TUUA Internacional. Como se muestra en las siguientes tablas.
41. Como se aprecia en el gráfico 5 el tráfico histórico de aterrizaje y despegue del grupo V ha venido recuperándose luego de la caída a causa del COVID -19 en el año 2020 sin embargo aún no ha llegado a superar los niveles pre pandemia para las operaciones en rango de peso de [>35-70] y [>70-105].

⁶ <https://aci.aero/2023/09/27/global-passenger-traffic-expected-to-recover-by-2024-and-reach-9-4-billion-passengers/>

Gráfico 5: Trafico histórico del servicio de A/D del Grupo V

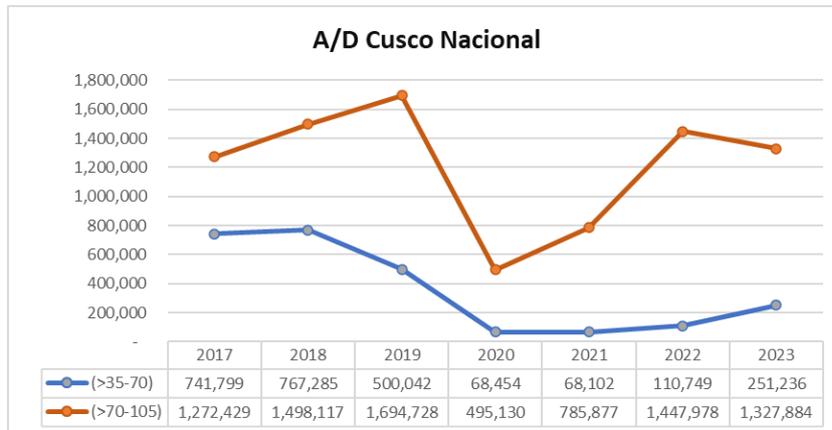


Fuente Corpac.

Nota: Ver la lista de aeropuertos pertenecientes al Grupo V en Anexo I Listado de aeropuertos por grupo.

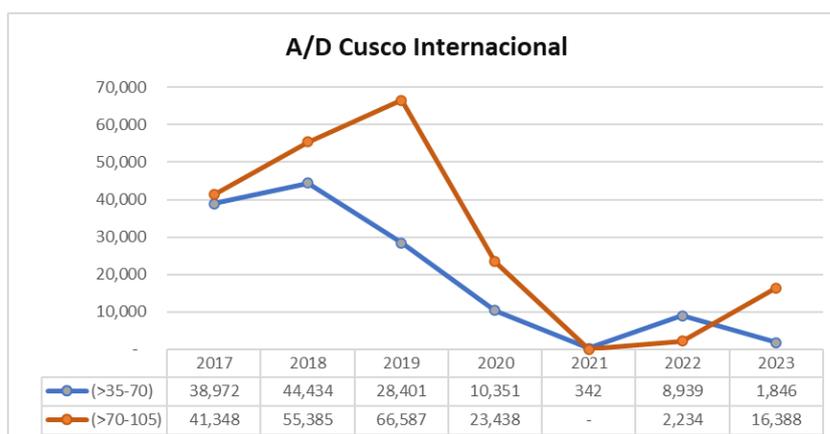
42. Para el caso de los servicios de A/D Cusco Nacional e internacional de acuerdo a los gráficos grafico 6 y grafico 7, el tráfico histórico de aterrizaje y despegue de Cusco ha venido recuperándose luego de la caída a causa del COVID -19 en el año 2020 sin embargo aún no ha llegado a superar los niveles pre pandemia para las operaciones en rango de peso de [>35-70] y [>70-105]

Gráfico 6: Trafico histórico del servicio de A/D de Cusco Nacional



Fuente Corpac.

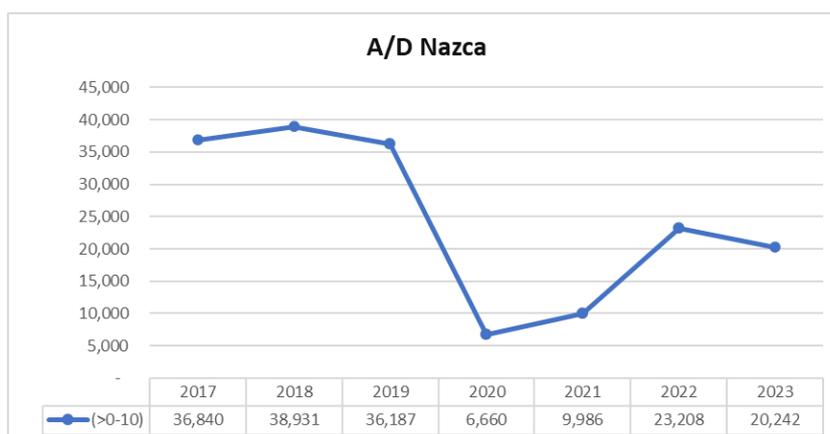
Gráfico 7: Trafico histórico del servicio de A/D de Cusco Internacional



Fuente Corpac.

43. Respecto al aeropuerto de Nazca, este también ha tenido una recuperación respecto al año 2020 sin embargo aún no llega a los niveles pre pandemia, siendo este aeropuerto utilizado en su mayoría por aeronaves de la empresa AEROSANTOS y AERONASCA los cuales tienen como giro de negocio en su gran mayoría los vuelos turísticos.

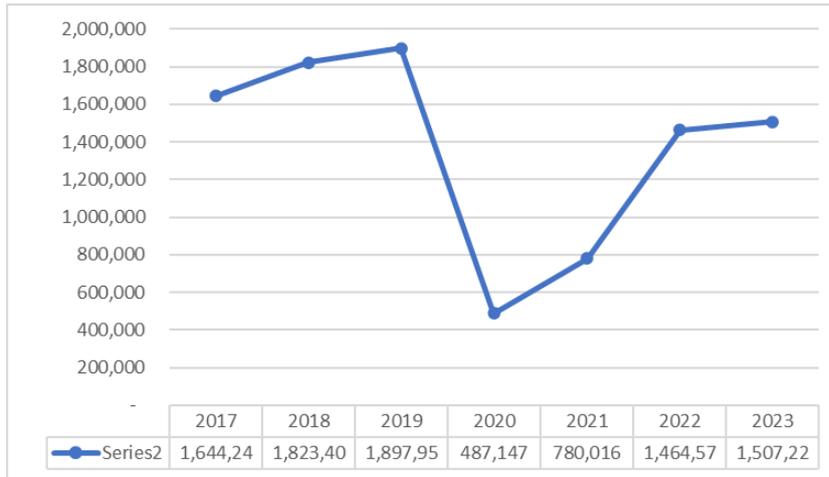
Gráfico 8: Trafico histórico del servicio de A/D de Nazca



Fuente Corpac.

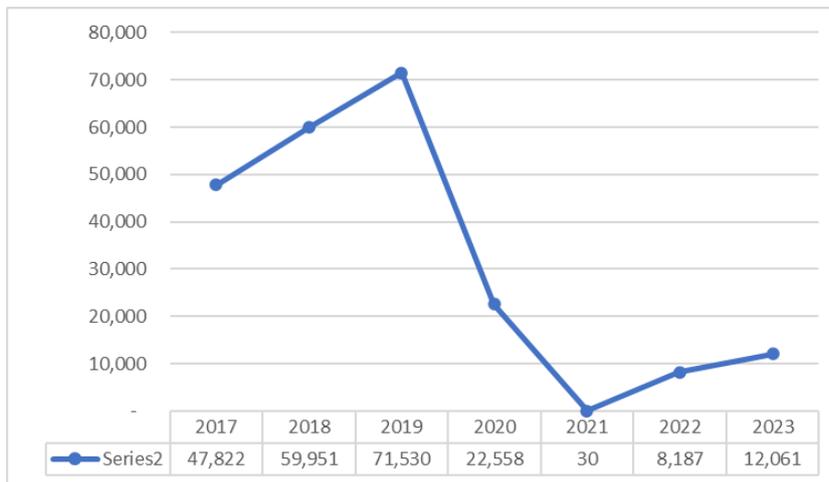
44. El aeropuerto de Cuzco en relación a la evolución de los pasajeros cuantificados mediante el TUUA Nacional e Internacional presenta crecimientos considerables sin embargo aún no se llega a los niveles prepandemia como se muestra en los siguientes gráficos.

Gráfico 9: TUUA NACIONAL CUSCO



Fuente Corpac.

Gráfico 10: TUUA INTERNACIONAL CUSCO



Fuente Corpac.

45. De acuerdo al análisis realizado se puede inferir que el TUUA que presenta una mayor participación dentro de los aeropuertos administrados es el TUUA Nacional de Cusco, seguido por el TUUA del Grupo V y finalmente el TUUA Internacional de Cusco.

V Propuesta tarifaria

46. De acuerdo con lo establecido en el RETA, se debe considerar el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio a la hora de elegir la metodología para revisar una tarifa.
47. Corpac opera tres tipos de aeropuertos con características distintas. En primer lugar, opera el aeropuerto de Cuzco, el aeropuerto con más operaciones comerciales después de Lima. En segundo lugar, opera el aeropuerto de Nazca, un aeropuerto con muchas operaciones pero que obedecen en su gran mayoría a vuelos turísticos y vuelos de enlace entre dos aeropuertos. En tercer lugar, se operan aeropuertos del Grupo V, los cuales operan con aeródromos en ciudades pequeñas.
48. Para los servicios aeroportuarios se emplean los argumentos que empleó Ositran para seleccionar la metodología de regulación de los servicios aeroportuarios *prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.*⁷
49. A pesar de que los servicios de aeronavegación y los servicios aeroportuarios son diferentes, comparten características importantes como el alto nivel de costos fijos o elevados estándares de calidad para garantizar la seguridad de las operaciones. Dadas estas características, el regulador eligió la metodología de costo de servicio como metodología para la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios, como se aprecia en los párrafos 309 y 310 del mencionado informe:

(...)

309. Así, dado que se busca que **la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios**, este Organismo Regulador considera que – en esta etapa del procedimiento, con base en la mejor información disponible – **la metodología más apropiada para la revisión de las tarifas es la de costo de servicio.**

310. Esta metodología es definida en el Anexo I del RETA, I. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria, de la siguiente manera:

“La regulación por Costo de Servicio o CoS -siglas en inglés de Cost of Service- determina 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.”

[El resaltado es añadido]

50. Por lo expuesto, la metodología de costo de servicio es la más adecuada para el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa se debe revisar. Finalmente, no se debe olvidar que tanto los servicios de aeronavegación como los aeroportuarios son prestados por la misma empresa, por lo que es razonable que la metodología de regulación sea la misma.

⁷ Informe adjunto a la N°. 0074-2024-IC-OSITRAN que sirvió de sustento para el inicio de la revisión.

V.1 Metodología costo de servicio

51. Como se mencionó en la sección del presente informe II.2 Metodologías para la revisión tarifaria (ver pág. 11), la metodología de costo de servicio consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo. Al tratarse de ingresos y costos que tienen lugar en distintos años, se implementa mediante la técnica de flujo de caja descontado.
52. De esta forma, los ingresos de la entidad prestadora y los costos económicos a lo largo del horizonte temporal considerado son iguales. El prestador recupera los costos operativos, los impuestos, se le reconoce el costo de oportunidad de los activos y su depreciación.
53. En resumen, la Ecuación 1 sintetiza el mecanismo de regulación al costo de servicio, tal y como aparece recogida en el Anexo II Principales Metodologías de Revisión Tarifaria del RETA.

Ecuación 1: Esquema de la regulación al costo de servicio

$$T \cdot q = C_0 + r \cdot BA + D + I$$

Donde:

- T Nivel tarifario del servicio regulado
- q Cantidad del servicio regulado
- C_0 Costos operativos
- r Costo de oportunidad del capital (tasa de retorno regulada)
- r Costo del capital propio
- BA Base de activos
- D Depreciación del capital
- I Impuestos

V.1.1 Flujo de caja económico

54. De acuerdo con la formula recogida en el RETA para el flujo de caja descontado, o valor actual neto del negocio se calcula como se indica en la Ecuación 2:

Ecuación 2: Valor actual neto

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

Donde:

- V Valor actual neto.
- VI Valor de los activos iniciales para la prestación del servicio.
- FCE_t Flujo de caja económico.
- r Costo promedio ponderado de capital.
- VR Valor residual de los activos al final del horizonte de tiempo.

Ecuación 3: Tipo de cambio real

$$TC_{Real}^{PEN/USD} = TC_{Nominal}^{PEN/USD} \cdot \frac{(1 + \Pi^{USD})}{(1 + \Pi^{PEN})}$$

Donde:

- $TC_{Real}^{PEN/USD}$ Tipo de cambio real en soles por dólar
- $TC_{Nominal}^{PEN/USD}$ Tipo de cambio nominal en soles por dólar
- Π^{USD} Inflación en dólares (en los EE. UU.)
- Π^{PEN} Inflación en soles (en Perú)

V.1.2 Horizonte de tiempo

59. El horizonte de tiempo para el que se ha elaborado la propuesta es 2024-2027. El inicio del periodo es el 31 de diciembre de 2023, fecha para la cual ya se dispone de información contable. Asimismo, las proyecciones y las variables macroeconómicas publicadas por el MEF sólo alcanzan hasta 2027.
60. Dada la incertidumbre en el mercado de servicios aeroportuarios y la incertidumbre asociada a las variables macroeconómicas, resulta razonable considerar un horizonte de cuatro años.

V.1.3 Proyección de la demanda

61. Para la proyección de la demanda se ha considerado como datos de partida la demanda real del año 2017: una demanda que incluye el efecto de la COVID-19. Como la propuesta se plantea manteniendo la estructura tarifaria de Corpac, la proyección de la demanda se ha realizado aplicando el mismo porcentaje de incremento a todos los rangos de todos los servicios aeroportuarios por igual. Los gráficos de demanda para el periodo 2017-2023 se mostraron en el apartado **IV.1 Evolución del mercado y demanda histórica de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC**. La serie completa de demanda se muestra en el Anexo II Demanda histórica de servicios aeroportuarios, pág. 49.
62. La proyección para la demanda del periodo 2024-2027 se ha realizado considerando al escenario que dependen del incremento de la demanda en el 2017-2023.

V.1.3.1 Crecimiento de la demanda proyectada

63. A nivel de los aeropuertos que integran el grupo V, las obras de mantenimiento de pistas programadas para el presente año, implicó, por ejemplo, el cierre del Aeropuerto de Jaén aproximadamente hasta el mes de mayo, así también el mantenimiento programado para el segundo semestre en el Aeropuerto de Jauja, lo cual implica el cierre por alrededor de tres meses, estas acciones inciden en el nivel de la demanda actual y proyectada al cierre del ejercicio 2024, razón por la cual se prevé un reducido crecimiento para el presente año. Cabe precisar, que dicho grupo de aeropuertos posee en su mayoría vuelos no regulares y privados, es decir, el flujo de vuelos se encuentra sujeto a motivos particulares de sus usuarios. Sin embargo, se prevé para los próximos años, un incremento de frecuencias a raíz de las referidas obras de mejoramiento y el incremento de la demanda.
64. Respecto a la proyección del crecimiento de la demanda para el Grupo V se ha estimado un crecimiento de 2% para el año 2024, seguido de un crecimiento de 4% para los años 2025-2027 dado que los aeropuertos que integran el grupo V tienen programadas para esos años obras de mantenimiento de pistas en los aeropuertos de Jaén y Jauja, lo cual implica el cierre temporal, por lo que estas actividades inciden en el nivel de la demanda estimada al cierre del periodo. Sin embargo, se prevé para los próximos años, un incremento del tráfico por el restablecimiento de rutas y frecuencias a raíz de las referidas obras de mejoramiento.
65. El Aeropuerto del Cusco, tiene un crecimiento significativo de la demanda registrada en lo que va del año 2024, atribuido principalmente al incremento de frecuencias en las rutas operadas por la compañía Latam, así como la recuperación total del tráfico aerocomercial previsto para el presente periodo, son aspectos que han incidido en las proyecciones de demanda. Asimismo, se proyecta un importante crecimiento en el rango "70TM-105TM", debido a que en dicho segmento se concentran las operaciones de la compañía Latam que ha registrado un incremento significativo de frecuencias en lo que va del año. Se prevé para los próximos años, un crecimiento continuo y la normalización del comportamiento de la demanda.
66. En relación con el párrafo anterior se proyecta un crecimiento de la demanda para el aeropuerto de Cusco a nivel de movimiento nacional del 20% para el año 2024, seguido de un crecimiento anual del 7% para los años 2025-2027, asimismo se utilizó el mismo porcentaje de crecimiento para la proyección de las mangas, toda vez que los vuelos nacionales son los que tienen mayor representatividad en el tráfico observado.
67. En lo que respecta al movimiento internacional, los vuelos internacionales desde Cusco con destino a Santiago de Chile, La Paz y Bogotá, se reanudaron a partir de octubre el año 2023, por lo que para el 2024 se prevé un incremento considerable con respecto al nivel registrado en el año 2023 el rango "70TM-105TM", debido a que en dicho segmento se concentran las operaciones de la compañía Latam que ha registrado un incremento significativo de frecuencias en lo que va del año. Se prevé para los próximos años, un crecimiento continuo y la normalización del comportamiento de la demanda por lo mismo que para el año 2024 se prevé un crecimiento de 430%, seguido de un crecimiento anual del 6% para los periodos (2025-2027).

68. Con relación al Aeródromo de Nasca, se ha registrado en el presente año un incremento del flujo de operaciones en comparación con el mismo periodo del año anterior, en vista del restablecimiento de la actividad turística que en el año 2023 se vio afectada por la crisis política y los conflictos sociales suscitados principalmente al sur del país. Igualmente, se prevé un crecimiento de 50% para los años 2024-2025 y 7% para los años 2026-2027
69. Con relación a lo señalado en los puntos anteriores a continuación en la presente tabla se muestra la proyección de tráfico aeroportuario para el periodo 2024-2027.

Tabla 3: Proyección de tráfico aeroportuario 2024-2027

Servicio prestado	Incremento de la demanda			
	2024	2025	2026	2027
A. Grupo V				
Aterrizaje Y Despegue Nacional	2%	4%	4%	4%
Tuua Nacional	2%	4%	4%	4%
B. Cusco				
Aterrizaje Y Despegue Nacional	20%	7%	7%	7%
Aterrizaje Y Despegue Internacional	430%	6%	6%	6%
Tuua Nacional	20%	7%	7%	7%
Tuua Internacional	430%	6%	6%	6%
Mangas	20%	7%	7%	7%
C. Nazca				
Aterrizaje Y Despegue Nacional	50%	7%	7%	7%

Fuente: CORPAC.

70. En el caso del servicio del TUUA, este se calculó en base a proyecciones de pasajeros a utilizar los servicios aeroportuarios a considerarse en los aeródromos del grupo V, aeropuerto del Cusco, en el caso de NAZCA no se cobra el servicio del TUUA dado que CORPAC no brinda el servicio, toda vez que este servicio es prestado por la Municipalidad de Vista Alegre.

Tabla 4: Previsión de demanda de pasajeros por grupo de aeropuertos 2024-2027

TUUA	Unidad	Tráfico observado		Tráfico proyectado			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
A. GRUPO V							
TUUA NACIONAL	Pasajeros de Salida	313,183	273,715	279,189	290,356	301,970	314,048
TUUA NACIONAL		1,472,763	1,519,281	1,872,587	2,003,028	2,142,561	2,291,821
TUUA NACIONAL		1,464,576	1,507,220	1,808,664	1,935,270	2,070,738	2,215,689
TUUA INTERNACIONAL		8,187	12,061	63,923	67,758	71,823	76,132

Fuente: CORPAC.

71. A continuación, se calculó el número de operaciones (en el caso de naves con un PMD de hasta 10TM) y para rangos superiores por tonelada (en el caso de naves con mayor PMD) para el año 2024. 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, teniendo en cuenta el porcentaje de naves que permanecen por más de 90 minutos.

Tabla 5: Proyección de demanda del servicio de aterrizaje y despegue por grupo de aeropuertos 2024-2027

Servicio / Rango de PMD	Unidad	Tráfico proyectado			
		2024	2025	2026	2027
A. GRUPO V					
Aterrizaje y Despegue nacional					
(>0-10)	Operación	6,478	6,737	7,007	7,287
(>10-35)		92,464	96,163	100,009	104,009
(>35-70)	TM	105,672	109,899	114,294	118,866
(>70-105)		79,378	82,553	85,855	89,289
(>105)		-	-	-	-
B. CUSCO					
Aterrizaje y Despegue nacional					
(>0-10)	Operación	2,165	2,316	2,478	2,652
(>10-35)		1,817	1,940	2,077	2,223
(>35-70)	TM	301,482	322,586	345,167	369,329
(>70-105)		1,593,461	1,705,002	1,824,352	1,952,056
(>105)		-	-	-	-
Aterrizaje y Despegue internacional					
(>0-10)	Operación	24	25	26	27
(>10-35)		691	732	775	821
(>35-70)	TM	2,214	2,346	2,486	2,635
(>70-105)		86,856	92,067	97,591	103,446
(>105)		-	-	-	-
C. NAZCA					
Aterrizaje y Despegue nacional					
(>0-10)	Operación	30,363	32,488	34,762	37,195
(>10-35)		-	-	-	-
(>35-70)	TM	-	-	-	-
(>70-105)		-	-	-	-
(>105)		-	-	-	-

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

Fuente: CORPAC.

72. En cuanto al servicio de mangas para la proyección se consideró la tasa de crecimiento del A/D de las operaciones de Cusco a nivel nacional para el año 2024-2027, tomando como base información estadística del año 2023.

Tabla 6: Demanda del servicio de mangas prestado en el aeropuerto de Cusco 2024-2027

	Unidad	Tráfico proyectado			
		2024	2025	2026	2027
Mangas	HORAS	11,769	12,592	13,473	14,416

Fuente: CORPAC.

V.1.4 Proyección de ingresos

V.1.4.1 Proyección de ingresos regulados

73. A partir de la demanda estimada para el periodo 2024-2027, los ingresos regulados se obtienen multiplicando las cantidades por el respectivo nivel tarifario; así, dichos ingresos corresponden a los usuarios atribuibles de los aeropuertos administrados por Corpac como Cusco, Nasca y aeródromos del grupo V. Cabe señalar que, en el año 2024 en adelante, se consideran las tarifas resultantes al aplicar el porcentaje de variación que hace que el VAN del flujo de caja sea cero.
74. De esta manera en la siguiente tabla se muestra la proyección de ingresos totales por la prestación de los servicios aeroportuarios.

Tabla 7: Proyección de ingresos regulados en los aeropuertos y aeródromos administrados por Corpac, 2024-2027 (USD reales)

Servicios aeroportuarios (USD)	2024	2025	2026	2027
TUUA Nacional	11,294,576	12,047,516	12,851,653	13,710,511
TUUA Internacional	986,151	1,045,315	1,108,026	1,174,502
Aterrizaje y despegue nacional	7,084,910	7,571,233	8,091,223	8,647,224
Hasta 10 t	233,881	249,655	266,499	284,507
Más de 10 t hasta 35 t	100,133	104,272	108,601	113,114
Más de 35 t hasta 70 t	1,117,933	1,192,749	1,272,667	1,358,038
Más de 70 t hasta 105 t	5,632,964	6,024,557	6,443,456	6,891,565
Más de 105 t	-	-	-	-
Aterrizaje y despegue Internacional	524,239	555,673	588,993	624,312
Hasta 10 t	593	617	642	667
Más de 10 t hasta 35 t	3,168	3,356	3,553	3,764
Más de 35 t hasta 70 t	12,288	13,021	13,798	14,625
Más de 70 t hasta 105 t	508,190	538,679	571,000	605,257
Más de 105 t	-	-	-	-
Estacionamiento nacional	4,963	5,298	5,656	6,039
Hasta 10 t	3,650	3,896	4,159	4,440
Más de 10 t hasta 35 t	68	71	74	77
Más de 35 t hasta 70 t	228	243	259	277
Más de 70 t hasta 105 t	1,017	1,088	1,164	1,245
Más de 105 t	-	-	-	-
Estacionamiento internacional	81	86	90	96
Hasta 10 t	12	13	13	14
Más de 10 t hasta 35 t	3	3	3	3
Más de 35 t hasta 70 t	7	7	7	8
Más de 70 t hasta 105 t	59	63	67	71
Más de 105 t	-	-	-	-
Uso de Mangas	544,940	583,047	623,840	667,504

Fuente: CORPAC.

Nota: Estimación de ingresos en dólares reales (USD)

75. Como puede observarse, la mayor fuente de ingresos proviene de la TUUA nacional, seguida del servicio de Aterrizaje y despegue nacional.

V.1.4.2 Proyección de Ingresos usuarios no atribuibles

76. Para la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles es necesario definir los dos tipos de usuarios que hacen uso de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC: 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 circunstancial:** 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 Corpac:** 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).

77. 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 8: Ingresos históricos por servicios a usuarios no atribuibles (USD, sin IGV)

Fuente de ingresos	Moneda	2020	2021	2022	2023
Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial	USD	24,255	19,006	15,562	5,510
Tarifa operacional anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A.	USD	8,051	7,912	5,946	5,627

Fuente: CORPAC.

78. Teniendo en consideración que los usuarios no atribuibles contribuyen dentro de la cadena de actividades asociadas a la prestación de los servicios regulados, se destaca que las tarifas pagadas por dichos usuarios se encuentran en un régimen de subsidios y, por tanto, no son sostenibles por sí solas, en ese sentido se incluyen en el flujo de caja su proyección de ingresos.

79. Para el cálculo de la proyección, se distribuyeron los ingresos facturados por Corpac por las mencionadas dos tarifas entre los distintos servicios que las conforman, tomando como referencia la participación anual de cada uno de estos servicios en los ingresos regulados (es decir, aquellos provenientes de los usuarios atribuibles). El resultado se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 9: Ingresos facturados por servicios brindados por CORPAC a usuarios no atribuibles 2020-2023 (USD reales)

Fuente de ingresos	Servicios que comprende	2020	2021	2022	2023
Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial	SNAR Nacional	4,113	3,738	2,768	934
	SNAR Internacional	6,224	4,600	4,186	1,553
	Aproximación	1,461	1,310	1,247	561
	Sobrevuelo	11,822	8,780	6,678	2,202
	Pista y Rodadura	634	577	684	260
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	5,334	5,257	3,503	2,994
	Aproximación	1,895	1,843	1,578	1,800
	Pista y Rodadura	822	812	865	834

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

Fuente: CORPAC.

80. Obteniendo la distribución de ingresos por usuarios no atribuibles para el periodo 2024-2027 se realizó la proyección de ingresos tomando como base los ingresos asignados al servicio de pista y rodadura (el cual comprende a la vez los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves) en el año 2023, asimismo para el crecimiento de la proyección considerando que este servicio subsidiado se brinda en aeropuertos concesionados, así como aeródromos de nazca y el grupo V, se considera una tasa de crecimiento igual a lo proyectado en el aeródromo de nazca.

Tabla 10: Proyección de ingresos por usuarios no atribuibles 2024-2027 (USD reales)

Servicio	Moneda	2024	2025	2026	2027
Pista y rodadura	USD	1,641	1,756	1,879	2,010
Total ingresos por usuarios no atribuibles		1,641	1,756	1,879	2,010

Fuente: CORPAC.

V.1.4.3 Proyección de transferencias del aeropuerto de Lima

81. En el anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJCh, todos los servicios de aeronavegación se encuentran bajo la dirección y responsabilidad de CORPAC, asimismo se 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 corresponden¹⁰.

¹⁰ 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%.

82. En ese contexto de acuerdo con la última revisión tarifaria (2022) se consideró que el íntegro de las transferencias de LAP por concepto de Aterrizaje y Despegue sirva para cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación; mientras que las transferencias provenientes del cobro de la TUUA internacional sean destinadas a cubrir los costos de los servicios regulados aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de Corpac.
83. Siguiendo el criterio adoptado en la revisión pasada (2022) en la presente Propuesta Tarifaria del Ositrán, se considerará la distribución 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 las transferencias recibidas por LAP para el periodo 2024-2027 y sobre dichos montos se aplicó el 20% de la distribución del TUUA Internacional.
84. Respecto a la distribución aplicada se consideró el criterio de distribución de transferencia mediante la distribución de los costos de pista y rodadura

Tabla 11: Distribución del 20% del TUUA Internacional por aeropuerto

Aeropuertos	Tipo de aeropuerto	% DISTRIBUCION	DISTRIBUCION 20% TUUA AL INGRESO DE CADA AEROPUERTO
Cusco	Administrado por Corpac	20.48%	15,171,445.70
Nazca	Administrado por Corpac	4.58%	3,396,099.80
Mazamari	Administrado por Corpac	2.99%	2,214,415.37
Tingo María	Administrado por Corpac	2.53%	1,874,657.05
Huanuco	Administrado por Corpac	3.10%	2,298,799.93
Atalaya	Administrado por Corpac	1.69%	1,249,736.13
Jauja	Administrado por Corpac	3.40%	2,520,119.97
Andahuaylas	Administrado por Corpac	1.93%	1,431,069.74
Chimbote	Administrado por Corpac	3.60%	2,666,202.05
Yurimaguas	Administrado por Corpac	3.50%	2,592,196.24
Juanjui	Administrado por Corpac	1.29%	956,404.43
Ilo	Administrado por Corpac	2.91%	2,153,748.38
Jaen	Administrado por Corpac	3.38%	2,506,020.50
Rioja	Administrado por Corpac	1.84%	1,365,471.39
Tocache	Administrado por Corpac	0.03%	18,717.31
Moquegua	Administrado por Corpac	0.51%	379,302.73
Otros	Administrado por Corpac	1.89%	1,401,532.30
Lima	Concesionado LAP	22.84%	16,922,372.90
Iquitos	Concesionado ADP	2.01%	1,486,164.06
Piura	Concesionado ADP	1.10%	814,383.59
Arequipa	Concesionado AAP	1.82%	1,347,952.35
Juliaca	Concesionado AAP	0.56%	416,271.05
Tumbes	Concesionado ADP	0.61%	453,978.65
Tarapoto	Concesionado ADP	0.93%	687,059.98
Trujillo	Concesionado ADP	1.32%	980,301.37
Pucallpa	Concesionado ADP	1.25%	928,533.17
Chiclayo	Concesionado ADP	1.42%	1,048,833.92
Tacna	Concesionado AAP	1.16%	859,252.56
Talara	Concesionado ADP	0.68%	504,447.18
Cajamarca	Concesionado ADP	1.15%	853,685.78
Chachapoyas	Concesionado ADP	0.32%	240,482.88
Puerto Maldonado	Concesionado ADP	0.59%	436,371.68
Pisco	Concesionado AAP	1.39%	1,026,903.17
Anta	Concesionado ADP	0.21%	156,990.58
Ayacucho	Concesionado AAP	0.99%	733,183.58
TOTAL		100.00%	74,093,107.47

Nota: Montos expresados en soles.

Fuente: CORPAC

85. Así, para el año 2024 se consideraron los ingresos facturados por LAP correspondiente al 20% de las transferencias del TUUA internacional para los aeropuertos de Cusco, Nazca y aeródromos del grupo V.:

Tabla 12: Proyección de las transferencias de LAP a Corpac (USD)

	2024	2025	2026	2027
Transferencia 20% CORPAC para los aeropuertos de Cusco, Nazca y Grupo V (Dolares)	12,393,391	13,013,060	13,663,713	14,346,899

Fuente: CORPAC

V.1.4.4 Proyección de ingresos netos

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

Tabla 13: Proyección de ingresos netos (USD)

	2024	2025	2026	2027
Total de ingresos	32,834,892	34,822,983	36,935,073	39,179,097
Ingresos regulados	20,439,860	21,808,167	23,269,481	24,830,187
Transferencias AIJCH	12,393,391	13,013,060	13,663,713	14,346,899
Usuarios no atribuibles	1,641	1,756	1,879	2,010
Aporte por regulación	328,349	348,230	369,351	391,791
Ingresos netos	32,506,543	34,474,753	36,565,723	38,787,306

Fuente: CORPAC

V.1.5 Proyección de costos operativos

87. Para la proyección de los costos operativos de los servicios aeroportuarios, se tomó en consideración información de los estados financieros regulatorios del año 2023. De acuerdo a ello, las partidas de costos operativos consideradas son: i) gasto de personal, ii) servicios prestados por terceros, iii) mantenimiento, iv) suministros y materiales, v) tributos y seguros y vi) otros costos.

Tabla 14: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados (soles)

Gastos	Cusco*	Nazca**	Grupo V***	Total	Participación
Suministros y Materiales	298,080	37,602	636,044	971,727	2%
Gastos de Personal	7,509,098	2,067,756	15,176,751	24,753,605	48%
Servicios de terceros excepto mantenimiento	4,635,090	567,444	10,579,346	15,781,881	31%
Mantenimiento	751,269	203,190	2,563,031	3,517,489	7%
Seguros y tributos	1,680,610	173,901	2,884,577	4,739,088	9%
Otros Costos	370,911	56,721	1,001,009	1,428,641	3%
Total	15,245,059	3,106,614	32,840,758	51,192,431	100%

(*) 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: CORPAC

88. Para los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros (excepto mantenimiento), seguros y tributos y otros costos, se considera un factor de incremento del 3% anual, tomando como base los costos del año 2023, toda vez que de acuerdo al comportamiento histórico de los costos de CORPAC para los aeropuertos de Cuzco, Nasca y Grupo V, estos han venido creciendo desde el año 2021-2023 a una tasa promedio superior al 10% para los rubros de mantenimiento, seguros y tributos, otros costos.

Tabla 15: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados Cusco, Nasca y Grupo V (soles)

	Unidad Monetaria	2021	2022	2023	Var 2022/2021	Var 2023/2022	Promedio
Suministros y Materiales	PEN	1,886,821	952,532	973,030	-49.5%	2.2%	-23.7%
Servicios de terceros excepto mantenimiento	PEN	15,803,319	18,050,609	16,130,718	14.2%	-10.6%	1.8%
Mantenimiento	PEN	2,584,331	2,471,693	3,572,710	-4.4%	44.5%	20.1%
Seguros y tributos	PEN	2,560,012	3,847,861	4,780,748	50.3%	24.2%	37.3%
Otros Costos	PEN	983,263	810,516	1,449,944	-17.6%	78.9%	30.7%

Fuente: CORPAC

89. Por otro lado, respecto a la partida de seguros y tributos según la información brindada por la Gerencia de Logística, se señala que de acuerdo a los contratos GL.037.2023 y 049.2024 “CONTRATACIÓN DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A.”, suscritos con el Consorcio Rímac Seguros y Reaseguros y Pacifico Seguros y Reaseguros, estos han tenido un incremento de aproximadamente 58.9%, que se presenta a continuación:

Tabla 16: Crecimiento de los costos de navegación aérea

CONTRATOS			PORCENTAJE INCREMENTO
Nº	VIGENCIA	MONTO USD \$	
GL. 037.2023	23.08.2023 – 21.08.2024 (365 DC)	7,279,746.46	58.9%
GL. 049.2024	22.08.2024 12:00 hrs – Feb 2026 (546 DC)	17,739,205.19	

Fuente: CORPAC

90. Conforme se aprecia del cuadro precedente, se evidencia un incremento por un monto de USD \$ 10,459,458.55 dólares que representa el 58.9%; el incremento se debe principalmente a la alta siniestralidad y actualización de los valores declarados que representa aproximadamente un 40% con relación a los valores declarados en el proceso anterior 23.08.2023 – 21.08.2024, de otro lado se encuentra por definir el siniestro ocurrido 18.11.2022 “Incidente vehículo contra incendio con Avión empresa LAN”.
91. Este planteamiento del crecimiento del 3% parte de considerar que dado el paso del tiempo en la evaluación del flujo de caja resulta poco realista considerar que dichos costos permanecerán sin cambios en el periodo 2024-2027.

V.1.5.1 Gasto de personal

92. La proyección de gastos de personal considerada en la propuesta tarifaria se encuentra desagregada por partidas presupuestarias y por tipo de servicio (según pertenezcan a los servicios aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos), en el caso de los costos mixtos, consideran el 50% para los servicios aeroportuarios y 50% para aeronavegación.

-
93. Respecto a la política remunerativa en CORPAC, actualmente cuenta con un sistema de compensaciones que otorga CORPAC S.A. a sus trabajadores con el que resulta tener en ocasiones un impacto elevado, toda vez que muchos de los diversos beneficios obtenidos, han sido recibidos mediante Convenios Colectivos, así como también los otorgados por una propia Gestión de la Empresa y los que corresponden a Normatividad Laboral, de los cuales existen algunos conceptos que se encuentran dependientes directamente del Haber Básico.
94. Respecto a la cantidad de remuneraciones al año, el personal de CORPAC S.A en la actualidad percibe un total de: 12 remuneraciones básicas, 02 gratificaciones ordinarias, 02 pagos de CTS (1/2 sueldo c/u), 01 retorno vacacional (convenio colectivo), entre otros beneficios.
95. Es preciso indicar que mediante la ley de equilibrio financiero (Ley 31954)¹¹ se declara a CORPAC en proceso integral de reorganización por lo que la proyección del personal se realiza en base a esta reorganización con adecuación de un nuevo Cuadro de Asignación de Personal – CAP la cual forma parte de la nueva estructura organizativa de CORPAC.
96. Respecto a las nuevas necesidades del personal de seguridad y bomberos en los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A, esta institución tiene responsabilidad como operador de aeródromo de 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 No. 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, el número de personal mínimo por sede y por turno:
- OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA: Los oficiales requeridos por sede son SIETE (07) por turno y se sustentan en la siguiente distribución:
 - Inspección de ingreso a zona estéril 04
 - Ingreso a Plataforma 01
 - Ingreso a Dependencia ATS 01
 - Descansero
 - BOMBEROS DE AERÓDROMO: Los bomberos de aeródromo requeridos por sede son SEIS (06) y se sustentan en la siguiente distribución:
 - Bombero para extinción del incendio 02
 - Bombero para rescate de personas 02
 - Bombero para manejo del vehículo y operación de computadoras. 01
 - Bombero descansero 01

¹¹ Ley N° 31954 Ley de equilibrio financiero del presupuesto del sector público para el año fiscal 2024 (...) CENTÉSIMA. Se declara a la empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A- CORPAC S.A en **proceso integral de reorganización**, con el objeto de reforzar su gobernanza, así como su sostenibilidad financiera, administrativa y operacional, cautelando a su vez la seguridad de las operaciones aéreas.

97. 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 2023, situación que se ha visto agravada con la pandemia por COVID 19.

Los servicios aeroportuarios deben contar con la dotación mínima de este personal por lo mismo que se presenta en la tabla la cantidad de personal presupuestada.

Tabla 17: Personal proyectado de oficiales y bomberos

Detalle	Grupo Ocupacional	N° Cantidad de Personal Proyectada			
		2024	2025	2026	2027
Año Anterior		27	67	107	148
OFICIALES AVSEC	TÉCNICOS	20	28	28	29
BOMBEROS AERONÁUTICOS		20	12	13	13
N° TOTAL DE NECESIDADES SEGURIDAD		67	107	148	190

Fuente: CORPAC

98. El personal proyectado está alineado a los requerido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el cual 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.
99. Se proyecta 8 oficiales de control de fauna a partir del año 2025 esto dada la necesidad de cumplimiento de la regulación del apéndice 10 de la RAP 314, asimismo para los aeródromos de Huánuco, Jauja y Yurimaguas se requiere adicionar otros oficiales debido que actualmente con el personal actual se labora de lunes a viernes de 08:00 a 16:00 y los sábados, domingo y feriados no se cuenta con el servicio incurriendo en incumplimientos a la norma que nos regula.
100. Para la proyección de personal, ante la escasa cantidad de mismo (bomberos, AVSEC, oficiales de control de fauna) se toma en consideración para la proyección la ejecución de horas extras, bonificación por días Libres –BDL y descansos libres, en ese sentido al presentar déficit de personal aeroportuario calificado para el cumplimiento de idóneo de la operatividad propia del servicio a nivel nacional, así como también poder atender las solicitudes de ampliación de horarios, los cuales han sido solicitados por los diversos usuarios (aerolíneas, pasajeros, entre otros), estos han originado el aumento de la carga de trabajo y el pago de sobretiempos al personal en sus diversas sedes y/o unidades orgánicas, ya que tienen que extender su jornada laboral y/o suplir dicho déficit en sus horarios libres.

Tabla 18: Personal proyectado de Oficiales de control de fauna

Requerimiento	Sede Aeroportuaria	Cantidad Actual OCF	PERIODO 2024 - 2027		Cantidad adicional - periodo 2024 - 2027
			2025	2026	
OFICIAL DE CONTROL DE FAUNA -OCF	Andahuaylas	1			
	Atalaya	1			
	Chimbote		1		1
	Huánuco	1	1		1
	Ilo	1			
	Jaén	1			
	Jauja	1		1	1
	Juanjui		1		1
	Mazamari	1			
	Moquegua		1		1
	Nasca	1			
	Rioja		1		1
	Rodriguez de Mendoza		1		1
	Tingo Maria	1			
Yurimaguas	1		1	1	
TOTAL - PROYECCIÓN PERIODO 2024 - 2027			6	2	8

Fuente: CORPAC

101. De acuerdo a la ley de equilibrio financiero (Ley 31954)¹² se declara a CORPAC en proceso integral de reorganización por lo se han incorporado los requerimientos de las distintas gerencias y unidades orgánicas a fin de implementar las recomendaciones solicitadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), en ese sentido FONAFE a dispuesto una plan de trabajo de gestión empresarial a fin de implementar en los próximos años (2025-2027) la nuevas gerencias y plazas en base a esta reorganización con adecuación de un nuevo Cuadro de Asignación de Personal – CAP, como se muestra en la tabla siguiente.

Tabla 19: Personal proyectado según reorganización por el nuevo CAP

DETALLE	N° Cantidad de personal proyectada					
	2025		2026		2027	
	N°	S/.	N°	S/.	N°	S/.
Necesidades-GCAP	39	S/ 3,407,080	39	S/ 3,407,080	39	S/ 3,407,080
Necesidades - GAI del Cusco	5	S/ 377,489	5	S/ 377,489	5	S/ 377,489
TOTAL	44	S/ 3,784,569	44	S/ 3,784,569	44	S/ 3,784,569

Fuente: CORPAC

102. De lo expuesto en los puntos anteriores se proyectó el gasto de personal para los servicios aeroportuarios, asimismo se empleó el tipo de cambio real tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 20: Gasto de personal proyectado

Gasto de personal	2024	2025	2026	2027
Proyeccion de gasto de personal	64,062,935	65,586,788	70,528,371	73,851,201
Gasto de personal adicional		3,784,569	3,784,569	3,784,569
Total gasto de personal (S/.)	64,062,935	69,371,357	74,312,940	77,635,770
Tipo de cambio real	3.77	3.79	3.81	3.82
Gasto de personal en dolares reales	17,003,197	18,310,711	19,499,619	20,348,789

Fuente: CORPAC

¹² Ley N° 31954 Ley de equilibrio financiero del presupuesto del sector público para el año fiscal 2024

103. CORPAC S.A. a la fecha cuenta con seis (06) procesos de negociación colectiva del año 2023 (con cada uno de sus gremios sindicales) y dos (02) procesos de negociación colectiva del año 2022 (SUCTA y SINEACOR), los cuales nos serán notificados mediante Laudos Arbitrales.
104. Al respecto, es importante señalar que CORPAC S.A. ha sido notificado al cierre del mes de julio con dos (02) laudos arbitrales, lo cuales se resolvieron por la negociación colectiva del año 2023 de los gremios sindicales (SINEACOR y SITPRUCOR), asimismo en el mes de agosto se resolvió un (01) laudo arbitral con el SITE.
105. Del mismo modo es importante señalar que nuestra Gerencia de Asuntos Jurídicos ha manifestado que, **los laudos arbitrales tienen carácter de inapelables, por tanto, corresponde cumplir el laudo conforme a lo expresamente resuelto, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 66° de la Ley de Relaciones Colectivas de Trabajo**, que le reconoce el carácter de inapelable y establece que la interposición de la acción impugnatoria no impide ni posterga la ejecución de este.

V.1.5.2 Costo de mantenimiento y mantenimiento incremental

106. Para el costo de mantenimiento se cuenta con un costo base estimado a partir del costo registrado en los estados financieros regulatorios del año 2023, al cual se le aplica una tasa de 3% anual, asimismo para la proyección de costos incrementales se han considerado los mantenimientos futuros por las nuevas implementaciones de proyecciones en relación a la construcción de torres de control, construcción de cercos perimétricos y cuarteles SEI.

Tabla 21: Proyección de costos mantenimiento (en dólares reales)

Rubro/Año	2024	2025	2026	2027
Costo base	635,073	654,010	673,413	692,841
Costo incremental	-	14,465	42,066	42,019
Costo de mantenimiento	635,073	668,475	715,479	734,860

Fuente: CORPAC

V.1.6 Base de capital e inversiones

107. La base de capital a ser reconocida en la tarifa está compuesta por los activos iniciales y las inversiones a realizarse durante el periodo regulatorio.

V.1.6.1 Base de capital existente

108. A fin de determinar la base inicial de activos, se a considerado los valores registrados en la contabilidad regulatoria del año 2023. Así, de acuerdo con la información del libro de activos fijos, Corpac posee activos relacionados a los servicios aeroportuarios, y activos que son partidos entre los servicios de navegación aérea y los aeroportuarios (en adelante, activos mixtos).

(...) CENTÉSIMA. Se declara a la empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A-CORPAC S.A en **proceso integral de reorganización**, con el objeto de reforzar su gobernanza, así como su sostenibilidad financiera, administrativa y operacional, cautelando a su vez la seguridad de las operaciones aéreas.

109. Los activos mixtos son considerados en un 50% para los servicios aeroportuarios. No obstante, en línea con el criterio seguido en Ositran (2022), en la presente propuesta se considera para el caso específico de terrenos, la cantidad de metros cuadrados para asignar los costos (*cost driver*); para todos los demás tipos de activos se considera el 50% de los activos mixtos.

110. 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/ 233,464 millones en el año base (2023), siendo el 55% correspondiente a activos exclusivos a la prestación de los servicios aeroportuarios y el 45% restante correspondiente a los activos mixtos, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 22: Valor histórico neto de los activos asignados a los servicios aeroportuarios, al año 2023 (en Soles)

Tipo de activo	2023	Proporción
Activo inicial	233,464,573	100%
Edificaciones y construcciones	99,471,483	43%
Intangible	64,565	0%
Maquinaria y equipo	628,198	0%
Otros	29,270,869	13%
Terrenos	104,029,458	45%
Activo inicial servicios aeroportuarios	128,363,308	55%
Edificaciones y construcciones	98,893,308	42%
Intangible	-	0%
Maquinaria y equipo	568,854	0%
Otros	28,901,146	12%
Terrenos	-	0%
Activo inicial mixtos*	106,173,073	45%
Edificaciones y construcciones	1,156,350	0%
Intangible	129,130	0%
Maquinaria y equipo	118,687	0%
Otros	739,446	0%
Terrenos	104,029,458	45%

Fuente: CORPAC

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

111. A partir del valor histórico neto de los activos al 2023, se estimaron las depreciaciones de cada activo para el periodo 2024-2027, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 23: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios aeroportuarios Cusco, Nasca y Grupo V 2024-2027 (en Soles)

	2024	2025	2026	2027	Tasa de Depreciación
Edificaciones y construcciones	4,973,574	4,973,574	4,973,574	4,973,574	5%
Intangible	6,457	6,457	6,457	6,457	10%
Maquinaria y equipo	62,820	62,820	62,820	62,820	10%
Otros	2,927,087	2,927,087	2,927,087	2,927,087	10%
Terrenos	-	-	-	-	0%
Depreciación Activo Inicial	7,969,937	7,969,937	7,969,937	7,969,937	

Fuente: CORPAC

V.1.6.2 Inversiones proyectadas

112. Se proyecta dentro del programa de inversiones para los servicios aeroportuario para el periodo (2024-2027) S/.76 324 824 millones soles, de acuerdo con el detalle que se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 24: Programa de inversiones CORPAC periodo 2024-2027(en Soles)

Inversiones programadas	2,024	2,025	2,026	2,027
Edificaciones y construcciones	9,450,000	13,200,000	9,800,000	18,200,000
Maquinaria y equipo	4,530,037	3,747,776	7,695,024	6,701,987
Vehículos	-	-	-	3,000,000
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Total inversiones aeroportuarias	13,980,037	16,947,776	17,495,024	27,901,987

Fuente: CORPAC

113. De acuerdo con el criterio de la última revisión tarifaria, se aplicó el ajuste por las inversiones no ejecutadas por lo que se consignó un factor de ajuste de 62.2%, quedando la tabla de inversiones.

Tabla 25: Programa de inversiones CORPAC periodo 2024-2027(en Soles)

Inversiones programadas	2,024	2,025	2,026	2,027
Edificaciones y construcciones	5,877,599	8,209,979	6,095,288	11,319,820
Maquinaria y equipo	2,817,539	2,330,997	4,786,060	4,168,422
Vehículos	-	-	-	1,865,904
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Total inversiones aeroportuarias	8,695,137	10,540,976	10,881,347	17,354,146

Fuente: CORPAC

114. Dado que los flujos de caja se encuentran expresados en dólares americanos, se aplicó el tipo de cambio real proyectado para el periodo 2024-2027 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 26: Proyección de inversiones y depreciaciones 2024-2027(dólares reales)

Inversiones programadas	2,024	2,025	2,026	2,027
Total inversiones aeroportuarias	2,287,215	2,772,266	2,860,858	4,557,555
Edificaciones y construcciones	1,546,075	2,159,216	1,602,536	2,972,817
Maquinaria y equipo	741,140	613,050	1,258,322	1,094,713
Vehículos	-	-	-	490,025
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Total depreciación	151,418	320,684	526,643	882,760
Edificaciones y construcciones	77,304	185,265	265,391	414,032
Maquinaria y equipo	74,114	135,419	261,251	370,723
Vehículos	-	-	-	98,005
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-

Fuente: CORPAC

115. En la medida en que las tarifas fijadas en el año 2022 para los servicios de navegación aérea se establecieron sobre la base de gastos proyectados a ser incurridos por CORPAC durante la vigencia de dichas tarifas, entre los que se incluyeron el gasto en depreciación y/o amortización (consumo de capital fijo-CKF), tanto de la base de capital existente al 2021 como de las inversiones programadas en el plan de inversiones respectivo.

116. Para la presente revisión tarifaria se ha calculado el CKF para los servicios aeroportuarios siguiendo la metodología empleada en la revisión tarifaria de los servicios de navegación aérea.

117. Así, se presenta la estimación realizada para los servicios aeroportuarios, obteniéndose un saldo de S/. 663 373 por concepto del CKF no ejecutado a valores del año 2023.

EL PROGRAMA DE GASTOS DE CAPITAL 2024 – 2027

El Programa de Inversiones 2024-2027 se incluye el desarrollo de obras y equipamiento aeroportuario, con la finalidad de incrementar el nivel de calidad de los servicios brindados en los aeródromos bajo administración de la Empresa.

El monto de inversión de los Gastos de Capital no ligados a Proyectos (inversiones de reposiciones e inversiones que no califican como Proyectos de Inversión Pública), programado en el periodo 2024 - 2027 asciende a un total de S/ 76,324,824 cuyo detalle está a continuación:

Gastos de Capital no ligados a Proyectos

Equipos de terminal (S/ 8,051,753)

Comprende la renovación y/o adquisición de equipos requeridos para la operatividad de los servicios brindados en las instalaciones aeroportuarias bajo la administración de CORPAC S.A., tales como sistema integral de cobranzas TUUA, butacas, faja

transportadora de equipajes y teleindicadores, entre otros. El monto de la inversión será ejecutado en el período 2024-2027.

Equipos de seguridad (S/9,452,973)

Considera la adquisición de máquinas de rayos X y pórticos detectores de metal, requeridos para las labores de vigilancia y control de los pasajeros y equipaje en aeropuertos administrados por la Empresa. Adicionalmente, se ha programado equipos de comunicaciones, casetas de vigilancia, circuito cerrado de TV, implementación del CCO/COE, entre otros. El monto de la inversión será ejecutado en el período 2024-2027.

Equipos de Salvamento y Extinción de Incendios (S/ 8,170,098)

Considera la adquisición de trajes de aproximación personal, trajes para mercancías peligrosas y la implementación de sistemas contra incendios, entre otros, necesarios para las labores de salvamento y extinción de incendios, en caso de accidentes de aeronaves e incendios en las instalaciones aeroportuarias, bajo la administración de la Empresa. Asimismo, se ha programado un vehículo SEI para el aeródromo de Tocache El monto de la inversión será ejecutado en el período 2024-2027.

Construcción de Cercos Perimétricos (S/ 40,650,000)

Se ha programado la construcción de cercos perimétricos en los aeropuertos y aeródromos de Chimbote, Rodríguez de Mendoza, Saposo, Tocache y Jauja.

Construcción de Cuarteles SEI (S/ 10,000,000)

Se ha programado para el periodo 2024-2027, la construcción de cuarteles SEI en los aeropuertos y aeródromos de Chimbote, Juanjuí, Mazamari, Rioja, Jaén y Tocache.

V.1.7 Impuesto a la renta

118. Los impuestos son otro elemento que debe considerarse para el flujo de caja. El impuesto a la renta proyectado para cada año del periodo 2021-2024 se obtiene al aplicar el flujo de caja económico antes de impuestos la tasa impositiva efectiva a las utilidades.
119. El flujo de caja económico antes de impuestos se obtiene de restarle al ingreso neto proyectado (ingresos por todo concepto menos el aporte por regulación) el costo operativo (que no incluye la depreciación) proyectado y la proyección de la depreciación (tanto de los activos iniciales como de las inversiones programadas para el periodo).
120. La tasa impositiva efectiva a las utilidades se obtiene de componer la tasa del impuesto de la renta y el porcentaje de participación de los trabajadores en las utilidades, como se muestra en la Ecuación 4. Para una tasa al impuesto a la renta ($t_{\text{impuesto a la renta}}$) del 29,5% y una participación de los trabajadores de ($p_{\text{participación de los trabajadores}}$) del 5% la tasa efectiva (t_{efectiva}) es del 33,025%.

Ecuación 4: Tasa efectiva del impuesto a la renta

$$t_{efectiva} = 1 - (1 + t_{impuesto\ a\ la\ renta}) \cdot (1 + p_{participacion\ de\ los\ trabajadores})$$

V.1.8 Tasa de descuento

121. La tasa de descuento para el periodo 2024-2027, el WACC real en dólares, es 7,19%.

122. En la Ecuación 5 se muestra la fórmula del cálculo del WACC empleada para el cálculo. Para ello, es preciso emplear la fórmula del costo del capital propio que se muestra en la Ecuación 6.

Ecuación 5: Fórmula del WACC

$$WACC = r_D \cdot (1 + \tau) \cdot \frac{D}{V} + r_{KP} \cdot \frac{KP}{V}$$

Donde:

- V suma de la deuda (D) más capital propio (KP)
- D/V Ponderador de la deuda
- KP/V Ponderador del capital propio
- r_D Costo de endeudamiento de la empresa
- r_{KP} Costo del capital propio
- τ Tasa impositiva de la empresa en el Perú

Ecuación 6: Fórmula del costo de capital propio

$$r_{KP} = r_f + \beta \cdot (r_m - r_f) + r_{país}$$

Donde:

- r_{KP} Costo del capital propio
- r_f Tasa libre de riesgo
- r_m Tasa de retorno del mercado
- β Beta (re)apalancada
- $r_{país}$ Tasa de riesgo país

123. Para efectos de la revisión tarifaria se debe emplear el WACC real en dólares $WACC_{real}^{USD}$ que tiene un valor de 7,19% de acuerdo con el valor de los siguientes componentes para el periodo 2021-2024.

Tabla 27: Costo promedio ponderado de capital (WACC) dólares reales

Componentes	Valores
WACC dólares nominales	10,02%
Inflación (π^{USD})	2,64%
WACC dólares reales	7,19%

Fuente: CORPAC

124. El WACC real se obtiene a partir del WACC nominal. El costo promedio de capital nominal en dólares $WACC^{USD}_{nominal}$ es de 10,02%. El detalle de los componentes del WACC nominal en dólares se muestra en la tabla 27.

Tabla 28: Costo promedio ponderado de capital (WACC) dólares nominales

Parámetro	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	4.86%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2023 (Damodaran)
ERP	6.80%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2023 (Damodaran)
Beta Desapalancada	0.490	Beta desapalancado SWISS Economics y AENA
D/E	0.00	EE.FF. CORPAC, en el 2023 CORPAC no se endeudo
Beta apalancado	0.490	
Riesgo país	1.83%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2020-2023) (BRCP)
Costo de patrimonio (USD)	10.02%	
Apalancamiento	0.00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda (USD)	0.62%	EE.FF. CORPAC
Impuesto (Tasa efectiva)	33.03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)
WACC nominal (USD)	10.02%	
Inflación	2.64%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
WACC real (USD)	7.19%	
WACC real (soles)	7.53%	

Fuente: CORPAC

V.2 Flujos de caja

125. Tal como se ha explicado en los acápite 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:

- Se elaboró un flujo de caja económico que comprende al aeropuerto de Cusco, el aeródromo de Nazca y los aeródromos que forman parte del Grupo V.
- Un horizonte de cuatro años (2024-2027) con año base 2023, en que las tarifas revisadas entrarán en vigor desde el 2025.
- 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 calculado, se aplicó un factor de ajuste del 62.2 % que refleja la ejecución real de las inversiones respecto de lo presupuestado entre los años 2024-2027.
- Se utiliza el método de depreciación lineal de los activos.
- Se incluyen las contribuciones que se realiza a Ositran.
- La tasa de descuento empleada es el costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos en soles, en términos reales, el cual asciende a 7.19%.

126. En la siguiente tabla se presenta el flujo de caja para los servicios aeroportuarios.

Tabla 29: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (dólares reales)

Año	2023	2024	2025	2026	2027
Total de ingresos		32,834,892	34,822,983	36,935,073	39,179,097
Ingresos regulados		20,439,860	21,808,167	23,269,481	24,830,187
Transferencias AIJCh		12,393,391	13,013,060	13,663,713	14,346,899
Usuarios no atribuibles		1,641	1,756	1,879	2,010
Aporte por regulación		328,349	348,230	369,351	391,791
Ingresos netos		32,506,543	34,474,753	36,565,723	38,787,306
Costos de operación		24,393,250	26,147,437	27,299,527	28,373,029
Costos de operación base		24,393,250	26,132,972	27,257,461	28,331,010
Costos de operación incrementales		-	14,465	42,066	42,019
Inversión					
Activo inicial	61,329,113				
Inversiones del periodo		2,287,215	2,772,266	2,860,858	4,557,555
Recuperación de la inversión					64,427,246
Depreciación activo inicial		2,096,454	2,096,086	2,095,408	2,093,069
Depreciación inversiones del periodo			151,418	320,684	526,643
Resultado antes de impuestos		6,016,838	6,079,813	6,850,104	7,794,565
Impuestos		1,987,061	2,007,858	2,262,247	2,574,155
Flujo de caja	(61,329,113)	3,839,017	3,547,192	4,143,091	67,709,813
TIR		7.19%			
VAN		\$0			
WACC		7.19%			
Incremento tarifario		7.36%			

Fuente: CORPAC

V.2.1 Propuesta tarifaria

127. 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 7,36%.

Tabla 30: Tarifas propuestas

		Cusco	Nazca	Grupo V
		Tarifa Propuesta CORPAC	Tarifa Propuesta CORPAC	Tarifa Propuesta CORPAC
Servicios aeroportuarios	Moneda / Unidad	2024	2024	2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	5.55	-	4.50
TUUA Internacional	USD/Pasajero	15.43	-	-
Aterrizaje y despegue nacional			-	
Hasta 10 t	USD/Operación	12.36	6.16	3.09
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2.66	1.33	1.03
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3.33	1.38	1.08
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3.48	1.45	1.14
Más de 105 t	USD/t	3.56	1.48	1.16
Aterrizaje y despegue Internacional			-	-
Hasta 10 t	USD/Operación	24.69	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4.58	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	5.55	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5.85	-	-
Más de 105 t	USD/t	5.99	-	-
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0.30	0.15	0.08
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0.06	0.03	0.02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0.08	0.03	0.02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0.08	0.03	0.02
Más de 105 t	USD/h	0.09	0.03	0.02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0.62	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0.11	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0.14	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0.15	-	-
Más de 105 t	USD/h	0.15	-	-
Uso de Mangas	USD/h	46.30	-	-

V.2.1.1 Reajuste por inflación

128. El reajuste por inflación se deduce automáticamente de la metodología empleada en la propuesta que es la regulación al costo de servicio empleando un flujo de caja real en dólares. Por lo tanto, debe aplicarse un reajuste tarifario automático aplicando la inflación de los EE. UU.

129. Este tipo de reajuste ya fue implementado por Ositran para los servicios aeroportuarios que se cobran en dólares que presta Corpac. Este tipo de ajuste ya fue establecido en el art. 3° de la Resolución de Consejo Directivo de Ositran N° 012-2022-CD-OSITRAN:

Artículo 4°. – Disponer que las tarifas máximas establecidas en el artículo 1° se reajustaran anualmente por la inflación, considerando para ello la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el Bureau of Labor Statistic.

[El resaltado es añadido]

Bibliografía

Alexander, I. Mayer, C. y Weeds, H. (1996). *Regulatory structure and risk and infrastructure firms: An international comparison*. Policy Research Working Paper 1698. Banco Mundial.

Asquer, A. (2018) *Regulation of Infrastructure and Utilities - Public Policy and Management Issues*. Palgrave Macmillan.

Ositran (2022) Informe de Revisión de las Tarifas de los servicios aeroportuarios, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y aviación Comercial, CORPAC S.A.

Ositran (2017) Manual de Contabilidad Regulatoria de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial. Resolución de Consejo Directivo N.º 004-2017-CD-OSITRAN

Ositran (2021) Reglamento General de Tarifas del OSITRAN. Resolución de Consejo Directivo N.º 003-2021-CD-OSITRAN

Anexo I Listado de aeropuertos por grupo

Tabla 31: Aeropuerto y grupo al que pertenece

Aeropuertos/ Aeródromos	Grupo
Cusco	Grupo I
Nasca	Grupo III
Andahuaylas	Grupo V
Atalaya	Grupo V
Chimbote	Grupo V
Huánuco	Grupo V
Ilo	Grupo V
Jaén	Grupo V
Jauja	Grupo V
Juanjuí	Grupo V
Mazamari	Grupo V
Moquegua	Grupo V
Rioja	Grupo V
Rodríguez de Mendoza	Grupo V
Saposoá	Grupo V
Tingo María	Grupo V
Tocache	Grupo V
Yurimaguas	Grupo V

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N.º 015-2004-CD/OSITRAN

Anexo II Demanda histórica de servicios aeroportuarios

Servicio / Rango de PMD	Unidad	Tráfico observado						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A. GRUPO V								
Aterrizaje y Despegue nacional								
(>0-10)	Operación	7,238	8,531	7,462	5,841	8,221	7,961	6,351
(>10-35)		92,817	55,582	44,828	21,930	62,926	87,033	90,651
(>35-70)	TM	137,922	156,635	160,257	47,045	67,130	100,820	103,600
(>70-105)		52,250	100,314	179,241	68,725	170,956	110,239	77,822
(>105)		-	-	-	-	-	-	-
B. CUSCO								
Aterrizaje y Despegue nacional								
(>0-10)	Operación	2,216	2,294	3,115	1,074	2,584	3,181	1,804
(>10-35)		16,540	2,560	3,064	446	3,000	3,311	1,514
(>35-70)	TM	741,799	767,285	500,042	68,454	68,102	110,749	251,236
(>70-105)		1,272,429	1,498,117	1,694,728	495,130	785,877	1,447,978	1,327,884
(>105)		-	-	-	-	365	-	-
Aterrizaje y Despegue internacional								
(>0-10)	Operación	21	14	41	8	4	35	20
(>10-35)		5,908	6,599	18,703	337	63	873	576
(>35-70)	TM	38,972	44,434	28,401	10,351	342	8,939	1,846
(>70-105)		41,348	55,385	66,587	23,438	-	2,234	16,388
(>105)		-	-	-	-	-	-	-
C. NAZCA								
Aterrizaje y Despegue nacional								
(>0-10)	Operación	36,840	38,931	36,187	6,660	9,986	23,208	20,242
(>10-35)		110	154	25	-	-	-	-
(>35-70)	TM		217	-	-	-	-	-
(>70-105)		-	-	-	-	-	-	-
(>105)		-	-	-	-	-	-	-
D. TOTAL: GRUPO V + CUSCO + NAZCA								
Aterrizaje y Despegue nacional								
(>0-10)	Operación	46,294	49,756	46,764	13,575	20,791	34,350	28,397
(>10-35)		109,468	58,296	47,918	22,377	65,926	90,344	92,165
(>35-70)	TM	879,721	924,136	660,299	115,500	135,232	211,569	354,836
(>70-105)		1,324,679	1,598,431	1,873,969	563,855	956,833	1,558,217	1,405,706
(>105)		-	-	-	-	365	-	-

II. TUUA

Información histórica: Pasajeros de Salida (Fuente: CORPAC S.A.)

TUUA	Unidad	Tráfico observado						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A. GRUPO V								
TUUA NACIONAL	Pasajeros de Salida	250,191	289,443	330,328	123,244	252,491	313,183	273,715
B. CUSCO		1,692,068	1,883,360	1,969,485	509,705	780,046	1,472,763	1,519,281
TUUA NACIONAL		1,644,246	1,823,409	1,897,955	487,147	780,016	1,464,576	1,507,220
TUUA INTERNACIONAL		47,822	59,951	71,530	22,558	30	8,187	12,061
C. NAZCA ^{1/}		87,407	95,891	97,506	15,711	-	-	-

1/ El servicio de TUUA no es prestado por CORPAC sino por la MDVA.

III. Mangas

Información histórica: Horas demandadas (Fuente: CORPAC S.A.)

Mangas	Unidad	Tráfico observado						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mangas	HORAS	10,896	12,801	13,004	2,431	4,677	9,220	9,808