

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



PROPUESTA

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, 17 de enero de 2025

Índice

Resumen Ejecutivo	4
I. ANTECEDENTES	8
II. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE	12
II.1. De la función reguladora del Ositrán	12
II.2. Del procedimiento establecido en el RETA	14
III. ALCANCE DE LA REVISIÓN TARIFARIA	18
III.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros	18
III.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas	18
IV. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA	19
IV.1. Estructura Tarifaria de los Servicios Materia de Revisión	19
IV.2. Revisión Tarifaria de la TUUA correspondiente al Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca	23
V. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC	26
V.1. Identificación de los servicios.	26
V.2. Fundamentos de la solicitud.	26
V.3. Metodología utilizada y propuesta	27
V.3.1. Horizonte de Tiempo	27
V.3.2. Moneda	27
V.3.3. Proyección de la demanda	27
V.3.4. Proyección de ingresos	29
V.3.5. Proyección de costos operativos	33
V.3.6. Base de capital estimada	33
V.3.7. Impuestos	36
V.3.8. Tasa de descuento (WACC)	36
V.3.9. Flujos de Caja	37
V.3.10. Propuesta tarifaria	38
V.3.11. Reajuste por inflación	39
VI. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR AETAI	40
VI.1. Consideraciones previas	40
VI.1.1. Disponibilidad de efectivo y ejecución de Inversiones	40
VI.1.2. Gasto Personal y CAPEX propuestos por CORPAC	40
VI.1.3. Incentivos para invertir de CORPAC	41
VI.2. Propuesta de Modelo de Fijación Tarifaria	42
VI.2.1. Tarifa TOPEX _t	42
VI.2.2. Tarifa CAPEX _t	42
VI.3. Componentes del Modelo de Fijación Tarifaria	43
VI.3.1. Demanda del Servicio	43
VI.3.2. Proyección de ingresos de AIVA	44
VI.3.3. Costos de Operación y Mantenimiento	44
VI.3.4. Activos	46
VI.3.5. Consumo de Capital Fijo (CKF) No Ejecutado	48
VI.3.6. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)	48
VI.4. Determinación de las Tarifas de los Servicios Aeroportuarios	49
VII. PROPUESTA TARIFARIA DE LAS GERENCIAS	50
VII.1. Metodología	50

VII.2. Supuestos generales considerados	57
VIII.2.1. Horizonte de tiempo	57
VIII.2.2. Moneda	60
VII.3. Proyección de demanda	61
VIII.3.1. Tendencias históricas	61
VIII.3.2. Proyecciones de tráfico	62
VII.4. Proyección de ingresos	65
VIII.4.1. Ingresos regulados	65
VIII.4.2. Ingresos de usuarios no atribuibles	65
VIII.4.3. Transferencias recibidas de LAP	66
VII.5. Proyección de ingresos netos	73
VII.6. Costos operativos	73
VIII.6.1. Gastos de personal	75
VIII.6.2. Mantenimiento	80
VII.7. Base de capital e inversiones	81
VIII.7.1. Consideraciones previas	81
VIII.7.2. Base de capital existente	83
VIII.7.3. Inversiones proyectadas	86
VII.8. Impuestos	87
VII.9. Tasa de descuento	87
VII.10. Flujo de caja	88
VII.11. Propuesta tarifaria	90
VII.11.1. Niveles máximos de las Tarifas	90
VII.11.2. Reajuste tarifario por inflación	91
VIII. JUSTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA	92
IX. CONCLUSIONES	94
X. RECOMENDACIONES	97
Relación de documentos que sustentan la propuesta	98
ANEXO I	100
CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL	100
ANEXO II ESTIMACIÓN DEL SALDO POR CONSUMO DE CAPITAL FIJO NO EJECUTADO	113

Resumen Ejecutivo

I. Antecedentes

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. (en adelante, CORPAC) fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99; siendo su objeto social, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.

El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV".

Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, publicada el 18 de agosto de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC sobre diversos servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V. En el marco de dicho procedimiento, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadora mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024.

El 24 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología costo de servicio, de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC:

- Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.
- Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

I. Propuesta Tarifaria de CORPAC

Mediante el Oficio N° GG.002.2024.O/6, CORPAC remitió su propuesta tarifaria de servicios aeroportuarios (en adelante, Propuesta Tarifaria de CORPAC), los cuales son prestados en el aeropuerto de Cusco, y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V.

En su propuesta, CORPAC ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda de los servicios de aeroportuarios, los costos operativos, el valor de los activos necesario para brindar los referidos servicios (base de capital), el método de depreciación lineal del capital, los impuestos y un costo de oportunidad del capital de 7,19%.

Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por CORPAC, los servicios aeroportuarios se incrementarían en 7.36%.

Asimismo, la Propuesta Tarifaria de CORPAC contempla un reajuste anual por inflación, con la finalidad mantener el valor real de las tarifas, considerando que están basadas en dólares americanos, se indexen tomando en cuenta la inflación de los Estados Unidos de América.

II. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros

De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC¹ (en adelante, MCR), estos servicios comprenden lo siguiente:

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

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

b) Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas

El servicio de **Aterrizaje y Despegue (A/D)**, comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura en la calle de rodaje y plataforma, así como de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, 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.

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

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

Por su parte, el servicio **de mangas**, que únicamente se presta en el aeropuerto de Cusco, provee de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para

¹ Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

III. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

El artículo 16 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA), señala que le corresponde a Ositrán determinar la metodología a emplear en la revisión tarifaria, pudiendo aplicar, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho Reglamento. Asimismo, se precisa que la metodología elegida se aplicará tomando en consideración el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión

En línea con ello, a fin de que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria y garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA.

De acuerdo con la metodología de costo de servicio, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.

Así, acorde con lo señalado en el Anexo II del RETA, las Tarifas que se proponen en el presente Informe han sido determinadas a través de un flujo de caja económico descontado, de tal forma que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos); es decir, generan un valor actual neto (VAN) igual a cero. De esta manera, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios materia de revisión, y se evita la existencia de beneficios económicos extraordinarios.

A continuación, se resumen los supuestos que se han considerado en la propuesta tarifaria:

- Se desarrolla un flujo de caja económico que comprende a los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, y uso de mangas (solo en el aeropuerto de Cusco). En este se incluye como parte de los ingresos, de acuerdo con la estructura de déficit operativo, una parte de las transferencias que LAP otorga a COPRAC por el concepto de TUUA internacional.
- Se consideran dos tipos de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables, y por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados. Los primeros son aquellos que pagan la tarifa regulada; mientras que los segundos son aquellos que no pagan las tarifas completas, sino las denominadas: tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial y tarifa operacional anual para vuelos de prueba y/o entrenamiento.
- La proyección de los ingresos regulados se realizó a partir de la base de la demanda de los usuarios atribuibles 2024 y proyectado mediante una tasa de crecimiento promedio anual.
- Con respecto a la proyección de inversiones, del plan de inversiones presentado por CORPAC, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2022), se ha aplicado un ajuste por eficacia de ejecución de las inversiones, equivalente a 24,6%; porcentaje calculado con base en la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC sobre el periodo previsto en la anterior revisión tarifaria 2022-2024.
- De acuerdo con lo previsto en el RETA, la tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual ha sido estimado en 7,49%. Cabe indicar que para su estimación se ha considerado un ratio de apalancamiento en el que la empresa no mantiene deuda, por lo que las inversiones en capital se financian enteramente con recursos propios.

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

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco	Nasca	Grupo V
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,92	n.a.	3,99
TUUA Internacional	USD/Pasajero	13,67	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,95	5,46	2,74
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,36	1,18	0,91
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,95	1,23	0,96
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,08	1,28	1,01
Más de 105 t	USD/t	3,16	1,31	1,03
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	21,88	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4,06	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,92	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,18	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	5,31	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,27	0,13	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,55	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	41,03	n.a.	n.a.

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

Considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2027, las Tarifas Máximas que se proponen en el presente estudio tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027.

I. ANTECEDENTES

1. CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99; siendo su objeto social, entre otros, operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.
2. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe de “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.”, se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC por los servicios aeronáuticos, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, uso de terminal aéreo y uso de mangas, prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración, los cuales fueron clasificados sobre la base del tráfico de pasajeros en los Grupos I, II, III, IV y V.
3. Mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto de Cusco y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V².
4. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, publicada el 18 de agosto de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC sobre diversos servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V. En el marco de dicho procedimiento, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN³, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN⁴, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024⁵.
5. El 19 de enero de 2024, se remitió a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 0009-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se sustentó el Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.
6. Al respecto, el 30 de enero de 2024, mediante los Oficios N° 00025 y 00026-2024-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a CORPAC y al MTC, respectivamente, su opinión respecto a si el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios constituye una situación de emergencia, que requiera el pronunciamiento por parte de la Presidencia Ejecutiva, en

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

³ Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de abril del 2022.

⁴ Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de abril del 2022.

⁵ Cabe señalar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 020-2022-CD-OSITRAN, se declaró improcedente el recurso de reconsideración presentado por CORPAC e infundado el recurso presentado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN.

base a lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF).

7. El 08 de febrero de 2024, mediante el Oficio N° 462-2024-MTC/19, el MTC dio respuesta al Oficio N° 00026-2024-PD-OSITRAN, indicando que se pueda valorar la necesidad de continuar con el referido procedimiento dentro del plazo otorgado por el Ositrán.
8. El 14 de febrero, mediante el Oficio N° GG.142.2024.O/6, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00025-2024-PD-OSITRAN, precisando que su representada cuenta con un clima laboral y una situación económico financiera estable, por consiguiente, los procedimientos de revisión tarifaria para los servicios de navegación aérea y aeroportuarios no se encuentran en situación de emergencia, por lo que no correspondería la intervención por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.
9. Mediante el Oficio N° 00181-2024-GRE-OSITRAN, notificado a CORPAC el 02 de mayo de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó que confirmen si mantiene la autorización para explotar determinados aeródromos del Grupo V; y, que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
10. Mediante el Oficio N° 00182-2023-GRE-OSITRAN, notificado al MTC el 02 de mayo de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos le solicitó que confirme si CORPAC mantiene la autorización para explotar determinados aeródromos; y, que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
11. Mediante la Carta N° GCAP.AIT.0123.2024.O.5, recibida el 10 de mayo de 2024, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00181-2024-GRE-OSITRAN, remitiendo una lista con el detalle de los aeródromos que se encuentran en operación, los que han sido clausurados y aquellos que se encuentran en proceso de transferencia.
12. Mediante el Oficio N° 00190-2024-GRE-OSITRAN, notificado al MTC el 15 de mayo de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos reiteró el pedido realizado mediante el Oficio N° 00182-2024-GRE-OSITRAN, en el que se solicitó que confirmen si CORPAC mantiene la autorización para explotar determinados⁶ aeródromos; y, que indique, si corresponde, si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
13. El 24 de mayo de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología costo de servicio, de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC:
 - Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.
 - Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos comprendidos en el Grupo V.
14. El 28 de mayo de 2024, mediante los Oficios N° 00215 y 216-2024-PD-OSITRAN se notificó la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN a CORPAC y al MTC, respectivamente.
15. El 29 de mayo de 2024 se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN.

⁶ Mediante el Oficio N° 00190-2024-GRE-OSITRAN se consultó por los mismos aeródromos por los cuales se consultó a Corpac a través del Oficio N° 00182-2023-GRE-OSITRAN.

16. Mediante el Oficio N° 0386-2024-MTC/12.04, recibida el 30 de mayo de 2024, el MTC dio respuesta a los Oficios N° 00182-2024-GRE-OSITRAN y N° 00190-2024-GRE-OSITRAN, remitiendo una lista con el detalle de los aeródromos que han sido clausurados mediante Resolución Directoral, además, a través del señalado oficio, el MTC indicó que con relación a transferencias no se ha llevado a cabo ningún proceso.
17. El 19 de junio de 2024, mediante el Oficio GG.474.2024.O/6, CORPAC solicitó ampliación de treinta (30) días hábiles adicionales al plazo otorgado mediante el artículo 2 de la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, para presentar su propuesta tarifaria.
18. El 21 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 00199-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó a CORPAC un plazo de treinta (30) días hábiles adicionales al plazo originalmente concedido, con lo cual, el plazo para remitir su propuesta tarifaria venció el 27 de agosto de 2024.
19. El 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio GAJ.002.2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria.
20. El 22 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00272-2024-GRE-OSITRAN, se efectuó un requerimiento de información a CORPAC, relacionado con la proyección de demanda e ingresos proyectados, entre otros, establecidos en su propuesta tarifaria.
21. Mediante la Carta MP-0074-2024-GG/AETAI del 22 de noviembre de 2024, AETAI compartió una Propuesta Tarifaria para el Aeropuerto Internacional Velazco Astete (AIVA) del Cusco.
22. El 25 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 00245-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para que las Gerencias presenten la propuesta tarifaria para los servicios aeroportuarios de CORPAC (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador).
23. El 26 de noviembre de 2024, mediante el Oficio GCAF.GF.036.2024.O, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información efectuado mediante el Oficio N° 00272-2024-GRE-OSITRAN.
24. El 26 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 0692-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo para presentarle la Propuesta Tarifaria del Regulador, la cual fue solicitada mediante el Memorando N° 00245-2024-GRE-OSITRAN.
25. Mediante el Oficio N° 00307-2024-GG-OSITRAN del 05 de diciembre de 2024, la Gerencia General – sobre la base del Memorando N° 00252-2024-GRE-OSITRAN – solicitó al MTC información referida al proceso de Licitación del Tercer Grupo de Aeropuertos que, como parte del plan de aeropuertos a ser concesionados, incluye alguno de los aeródromos administrados actualmente por CORPAC⁷.
26. El 10 de diciembre de 2024, mediante el Oficio N° 00280-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de cinco (5) días hábiles adicionales para dar respuesta al Oficio N° 00272-2024-GRE-OSITRAN.
27. El 11 de diciembre de 2024, mediante el Oficio N° 00284-2024-GRE-OSITRAN, se efectuó un requerimiento de información a CORPAC, relacionado con los gastos de personal, activos, proyección de inversiones, entre otros.
28. El 11 de diciembre de 2024, mediante el Oficio GCAF.GF.039.2024.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00272-2024-GRE-OSITRAN.

⁷ Terminales aéreas de Jaén, Jauja, Huánuco, Rioja, Yurimaguas, Ilo, Chimbote

29. El 13 de diciembre de 2024, mediante los Oficios 290-296-2024-GRE-OSITRAN, a efectos de poder contar con los mayores elementos de juicio para la elaboración de la Propuesta Tarifaria, se solicitó a AERONASCA PERU S.A.C., AIR MAJORO S.A., AVIANCA PERÚ S.A., JETSMART AIRLINES S.A., LATAM AIRLINES PERU S.A., SKY AIRLINES PERU S.A.C.y STAR UP S.A.C remitir las proyecciones de demanda que estiman tendrán entre el periodo 2024-2027.
30. El 13 de diciembre de 2024, mediante el Oficio N° 4637-2024-MTC/19.02, el MTC dio respuesta a la solicitud de información referida al proceso de Licitación del Tercer Grupo de Aeropuertos requerida mediante el Oficio N° 00307-2024-GG-OSITRAN.
31. El 27 de diciembre de 2024, mediante el Oficio GCAF.GF.042.2024.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00272-2024-GRE-OSITRAN.
32. El 02 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN, se efectuó un requerimiento de información a CORPAC, relacionado con sobre base de activos, activos intangibles, información de OPEX entre otros.
33. El 02 de enero de 2025, mediante Carta S/N LATAM AIRLINES PERU S.A, dio respuesta a la solicitud remitida mediante el Oficio N° 0294-2024-GRE-OSITRAN
34. El 06 de enero de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.003.2025.O/6, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información efectuado mediante el Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN.
35. El 06 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN, se efectuó un requerimiento de información a CORPAC, referido a la demanda de servicios aeroportuarios para el año 2024 de los aeropuertos de Cusco, Nazca y Grupo V.
36. El 06 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0007-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de tres (3) días hábiles adicionales para dar respuesta al Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN.
37. El 08 de enero de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.004.2025.O/6, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información efectuado mediante el Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN.
38. El 08 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0008-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de tres (2) días hábiles adicionales para dar respuesta al Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN.
39. El 10 de enero de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.007.2025.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN.
40. El 15 de enero de 2025, mediante Carta N° 013-2025-APN/GG AERONASCA PERU S.A.C., dio respuesta a la solicitud remitida mediante el Oficio N° 0290-2024-GRE-OSITRAN
41. El 15 de enero de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.008.2025.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN.

II. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

II.1. De la función reguladora del Ositrán

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

“Artículo 7°.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

*i) **En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.***

*ii) **En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.***

*iii) **Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.***

(...)”

[El énfasis es nuestro.]

45. De acuerdo con el citado artículo, corresponde al Ositrán, como parte de su función reguladora, determinar las tarifas, mediante procesos de fijación o revisión tarifaria, para los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se presten en condiciones de competencia.
46. El artículo 16 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual. Además, el artículo 17 de dicha norma establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo.

47. En cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39 del ROF del Ositrán, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; mientras que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17 de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
48. Cabe indicar que el numeral 6 del artículo IV del RETA define a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP) como aquel sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permite el intercambio modal, siempre que sea de uso público, y por el cual se cobra una contraprestación. Asimismo, el señalado numeral indica que la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, red vial nacional y regional de carreteras, ferroviaria -incluyendo las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao-, y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.
49. La definición de ITUP contemplada en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO⁸, según el cual la infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional⁹.
50. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, según el citado artículo, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. En contrapartida, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
51. Por su parte, el artículo 10 de dicho cuerpo normativo establece los alcances de los procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria; señalando que:
- (i) Corresponde al Ositrán fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas para servicios nuevos.
 - (ii) El Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del Ositrán. En el caso que una Entidad Prestadora pública

⁸ En este punto, es importante resaltar que tanto el RETA como el REGO desarrollan sus disposiciones de conformidad con lo establecido en la Ley de Creación del Ositrán, cuyo literal b) del artículo 3 señala que debe entenderse por infraestructura nacional a aquella infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte. En concordancia con ello, el artículo 4 de la Ley de Creación del Ositrán dispone que el Ositrán ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

⁹ Asimismo, la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley de Creación del Ositrán, en cuya línea se encuentran tanto el literal m) del artículo 1 del REGO como el numeral 6 del artículo IV del RETA, señala expresamente la infraestructura que no se encuentran bajo competencia del Ositrán, según se cita a continuación:

"Primera.- Infraestructura No Comprendida en el Ámbito de OSITRAN

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

- no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el Ositrán podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las tarifas.
- (iii) Es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en dicho Reglamento.
 - (iv) En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.
 - (v) Corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión se prestan en condiciones de competencia en el mercado.
52. En esa línea, el artículo 11 del RETA¹⁰ establece que la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta al régimen tarifario supervisado o al régimen tarifario regulado, siendo este último aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.
53. Por lo tanto, de acuerdo con el marco normativo presentado en esta sección, el Ositrán tiene competencia exclusiva, entre otros, para disponer la revisión tarifaria de los servicios que prestan las Entidades Prestadoras que se deriven de la explotación de la ITUP, siempre que su prestación no se realice en condiciones de competencia. Para tales efectos, la revisión podrá ser de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA.

II.2. Del procedimiento establecido en el RETA

54. En el Capítulo IV del Título II del RETA se especifican las disposiciones aplicables al procedimiento de fijación y revisión tarifaria de oficio. En particular, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4¹¹ del RETA; es decir, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia. La resolución que aprueba el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Además, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora.

¹⁰ **“Artículo 11.- Regímenes tarifarios**
La prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP podrá estar sujeta a los siguientes regímenes tarifarios:

1. Régimen tarifario supervisado.- Régimen tarifario bajo el cual las Entidades Prestadoras pueden establecer y modificar libremente los precios por los servicios que presten en condiciones de competencia en los mercados respectivos.

2. Régimen tarifario regulado.- Régimen tarifario aplicable de manera exclusiva a la prestación de servicios derivados de la explotación de las ITUP por parte de las Entidades Prestadoras, en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado.”

¹¹ **“Artículo 4.- Necesidad de regulación tarifaria**
En los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.”

55. Según el artículo 30 del RETA, cuando el Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria, también establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA¹². El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
56. En el presente caso, debe tenerse en cuenta que la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, aprobó los nuevos niveles de tarifas máximas que debe aplicar CORPAC para los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos y aeropuertos de Cuzco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, con una vigencia que culminó el 31 de diciembre de 2024.
57. Por ello, con fecha 24 de mayo de 2024, a través de la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN¹³, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se realizó el análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados donde se ofertan y demandan los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, uso de mangas y uso de terminal aéreo, determinándose que CORPAC no enfrenta competencia en la prestación de dichos servicios. En consecuencia, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de dichos servicios.
58. La Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN fue notificada al MTC con fecha 28 de mayo de 2024, a través del Oficio N° 00216-2024-PD-OSITRAN. Además, fue notificada a CORPAC con fecha 28 de mayo de 2024, a través del Oficio N° 00215-2024-PD-OSITRAN; cabe resaltar que el artículo 2 de la resolución antes mencionada otorgó a esta Entidad Prestadora un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de notificada la resolución, para que presente su propuesta tarifaria. Asimismo, con fecha 29 de mayo de 2024, la resolución antes mencionada fue publicada en el Diario Oficial El Peruano.
59. El 19 de junio de 2024, mediante el Oficio GG. 474.2024.O/6, CORPAC solicitó se prorrogue el plazo para la presentación de su propuesta tarifaria por treinta (30) días hábiles adicionales. Esta ampliación fue otorgada mediante el Oficio N° 00199-2024-GRE-OSITRAN del 21 de junio de 2024. El 26 de agosto de 2024, CORPAC presentó su propuesta tarifaria a través de la Carta GAJ.002.2024.O.
60. Conforme a lo establecido en el artículo 31 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles – prorrogables por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles –, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador), adjuntando la información indicada en el

¹² **“Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y 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”.

¹³ A dicha fecha no existía *quorum* en el Consejo Directivo para que este sesione. Así, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del ROF, en base a la justificación contenida en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se verificó una situación de emergencia que ameritaba la avocación de la Presidencia Ejecutiva y, en consecuencia, este órgano aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria.

artículo 20 del RETA¹⁴. En el presente caso, considerando que, mediante el Memorando N° 00307-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó una ampliación del plazo de treinta (30) días hábiles para presentarle la Propuesta Tarifaria del Regulador; el referido plazo vence el 17 de enero de 2024.

61. Según lo señalado en el numeral 19.2 del artículo 19 del RETA, la Gerencia General contará con un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados desde el día siguiente de recibida la Propuesta Tarifaria del Regulador para remitirla al Consejo Directivo. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días hábiles de recibido el mencionado informe, el Consejo Directivo dispondrá la publicación de la propuesta de revisión tarifaria del Ositrán.
62. Según lo previsto en el numeral 20.2 del artículo 20 del RETA, la resolución mediante la cual el Consejo Directivo aprueba el informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Regulador debe ser publicada en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:
 - a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
 - b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
 - c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
 - d) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente (s).
 - e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.
63. En la misma fecha en que se publique el proyecto de resolución que aprueba la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Diario Oficial El Peruano, el Ositrán publica en su portal institucional el informe que sustenta dicha propuesta.
64. Respecto al plazo dentro del cual se recibirán comentarios relativos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el artículo 21 del RETA señala que no podrá ser menor a quince (15) días hábiles ni mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
65. Asimismo, según el artículo 22 del RETA, dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios, se realiza la audiencia pública. En ella, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la Propuesta Tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados.
66. De otro lado, según el numeral 27.1 del artículo 27 del RETA, las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de los Usuarios podrán solicitar audiencias privadas con funcionarios del Ositrán, a fin de que se absuelvan consultas respecto al procedimiento tarifario que corresponda, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento. Por ello, el numeral 27.2 del artículo 27 del RETA ha establecido que las audiencias privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior al vencimiento del plazo para recepción de comentarios de los interesados.

¹⁴

“Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán

(...)

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

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

(...)”

67. Según el numeral 28.1 del artículo 28¹⁵ del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución antes indicado y la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.
68. De acuerdo con el numeral 28.2 del artículo 28¹⁶ del RETA, la Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y los documentos indicados en el párrafo anterior en un plazo de cinco (05) días hábiles de recibidos los mismos. De no tener observaciones¹⁷, en un plazo de quince (15) días hábiles de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.

¹⁵ **“Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán**

28.1. En un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán establecido en el inciso 21.1 del artículo 21 del presente Reglamento, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando los siguientes documentos:

- a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final.
- b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
- c) Matriz de los comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.
(...)”.

¹⁶ **“Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán**

28.128.2. La Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y documentos indicados en el párrafo anterior en un plazo de cinco (05) días de recibidos los mismos. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.
(...)”.

¹⁷ Según el numeral 28.3 del artículo 28 del RETA, en caso la Gerencia General o el Consejo Directivo tenga observaciones sobre el informe, o la naturaleza del procedimiento exija la realización de actuaciones complementarias que resulten indispensables para que el Consejo Directivo cuente con los elementos de juicio necesarios para aprobar la resolución correspondiente, podrá solicitar a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a los aspectos jurídicos, atender las referidas observaciones o efectuar las actuaciones complementarias que se requieran, otorgando para tal efecto un plazo no mayor a quince (15) días hábiles.

III. ALCANCE DE LA REVISIÓN TARIFARIA

69. De acuerdo con la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN, los servicios materia del presente procedimiento de revisión tarifaria para el Aeropuerto de Cusco, el Aeródromo de Nasca¹⁸ y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V, son:

- Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros¹⁹.
- Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas.

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

70. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC²⁰ (en adelante, MCR), estos servicios comprenden lo siguiente:

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

71. De acuerdo con el Tarifario de CORPAC, estos servicios ofrecen los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque²¹.

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

72. El servicio de **Aterrizaje y Despegue (A/D)**, comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura en la calle de rodaje y plataforma, así como de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, 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).

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

¹⁸ En línea con lo estipulado en la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, en el Aeródromo de Nasca no es aplicable el cobro de la TUUA por parte de CORPAC.

¹⁹ Por el cual se cobra una Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA).

²⁰ Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

²¹ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7420970/6323421-tarifario-tarifas-provisionales-serv-nav-aerea-y-aeroportuario-26-12-2024.pdf?v=1735255700>

74. En cuanto al servicio de **estacionamiento**, de acuerdo con el MCR, este consiste en la provisión y mantenimiento del área de estacionamiento para las aeronaves o bien hangares donde además pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves. Asimismo, se considera servicio de estacionamiento al periodo por encima de los noventa (90) minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue en el que el avión está estacionado.²²
75. Por su parte, el servicio **de mangas**, que únicamente se presta en el aeropuerto de Cusco, provee de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

IV. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA

IV.1. Estructura Tarifaria de los Servicios Materia de Revisión

76. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador aprobó los niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar CORPAC para los servicios de aeronavegación y los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos bajo su administración.
77. De esta manera, para definir la estructura de tarifas, se establecieron seis unidades de negocio (en adelante, UN). La primera UN fue conformada por los servicios de aeronavegación, pues constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria, mientras que las otras cinco UN fueron constituidas por grupos de aeropuertos.
78. Los objetivos de dicha revisión tarifaria fueron los siguientes:
- a) Establecer los nuevos niveles de Tarifas Máximas;
 - b) Separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos;
 - c) Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio;
 - d) Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de las tarifas entre vuelos nacionales e internacionales; y,
 - e) Hacer explícitos los subsidios entre servicios y entre aeropuertos para aquellas unidades de negocio que no cubren sus costos, pero que cumplen un rol social en la economía del país.
79. En cuanto a la estimación de los costos económicos, se consideraron aquellos recursos necesarios para la producción de los servicios aeroportuarios, es decir, los costos operativos; para ello se aplicó el mecanismo de costeo por actividades, el cual permite a la empresa asignar sus costos basados en la causalidad del gasto y determinar con mayor transparencia el subsidio que requieren los servicios aeronáuticos que cumplen un rol subsidiario.
80. Al respecto, en concordancia con el principio de equidad, y con la finalidad de asegurar un subsidio transparente, cuantificable e identificable, se aplicó el siguiente procedimiento para el tratamiento de los subsidios cruzados entre unidades de negocio:
- i) Se dividieron los aeropuertos en grupos en función de la demanda para que aquellos que presentan mayor tráfico cubran sus costos en la medida de lo posible;
 - ii) Se consideraron dos categorías de tarifas que corresponden a vuelos nacionales e internacionales; y,
 - iii) Se consideró, dentro de los ingresos, un porcentaje de la Retribución al Estado

²² De acuerdo con el MCR, también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad de las operaciones en el espacio físico destinado al estacionamiento de las aeronaves.

generada por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), a fin de cubrir las operaciones de la red aeroportuaria administrada por Corpac²³.

81. Respecto a la determinación de los servicios aeroportuarios, los aeropuertos fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN que las tarifas propuestas para el Grupo V serían las mismas que se proponen para el Grupo IV.
82. Cabe subrayar que la sexta unidad de negocio o Grupo V estuvo integrada por 36 aeródromos que registraban escaso o nulo movimiento, lo cual no les permitía cubrir sus costos de operación, pero que cumplían una función social (ver Tabla 1).

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. En ese sentido, para la formulación de la propuesta tarifaria, en concordancia con el principio de sostenibilidad, se elaboraron flujos de caja para cada Unidad de Negocio, en los cuales se incluyeron los ingresos, los costos y el plan de inversiones, y se calcularon diferentes niveles de costo de capital para descontar los flujos de caja correspondientes, incorporando con ello un nivel de riesgo de acuerdo con las Unidades de Negocio definidas²⁴.
84. Empleando dicha metodología, se comprobó la sostenibilidad en el caso del Grupo I (Cusco). No obstante, en el caso de los Grupos II, III y IV, la demanda individual de los aeropuertos que los conformaban no era suficiente para generar ingresos que permitieran cubrir sus costos operativos; es decir, las tarifas calculadas para cada uno de los referidos grupos no permitían por sí solas obtener un VAN positivo. Bajo ese contexto, considerando que la Concesión del AIJCh estableció la transferencia de ingresos por el 50% de la tarifa de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional a favor de CORPAC, y que

²³ Sobre este aspecto, cabe precisar que de acuerdo con el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh, a partir del tercer año de Vigencia de la Concesión, el 80% del monto mínimo de la Retribución se destinaría a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por Corpac, mientras que el 20% restante sería destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCh. Luego, a través de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCh, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se agregó un último párrafo a la cláusula 5.23 de dicho contrato (referida a la ampliación del Aeropuerto), estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el mencionado numeral 10.3 de las Bases.

²⁴ Para ello, se calculó una misma tasa de costo promedio ponderado del capital (WACC, por sus siglas en inglés) para los servicios de aeronavegación y el Grupo I, y a partir de esta se agregaron una, dos y tres desviaciones estándar para los Grupos II, III y IV, respectivamente. De esta manera, se consideró un WACC de 11% para descontar los flujos de caja correspondientes a las Unidades de Negocio del Grupo I y de los servicios aeronavegación, 13% para el Grupo II, 14% para el Grupo III, y 16% para el Grupo IV.

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

85. Bajo dicho contexto, se debe precisar que dada la sostenibilidad de la UN del Grupo I, esta fue analizada sin considerar las transferencias generadas por la concesión del AIJCH.
86. Así, a efectos de determinar las tarifas razonables del resto de UN para el caso de los servicios aeroportuarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos comprendida por los Grupos II, III y IV, bajo los siguientes tres (03) escenarios:
- **Escenario 1:** Se consideró la sumatoria de los ingresos por tarifas, costos e inversiones de los aeropuertos que conforman la canasta aeroportuaria, incluyendo además los ingresos provenientes del AIJCh por el 50% de la tarifa de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional.
 - **Escenario 2:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 1, y se incluyó además como parte de los ingresos, las transferencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) equivalentes al 21% de la Retribución mínima que Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) paga al Estado. Asimismo, se hizo explícito el subsidio encubierto a las actividades militares y policiales, y se consideró un cronograma de reducción de costos administrativos de 50% en un periodo de cinco (05) años.
 - **Escenario 3:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 2, pero modificando el porcentaje de la Retribución mínima, el cual pasaría de 21% a 51%. Asimismo, se incorporaron los costos totales e inversiones de los aeropuertos de escaso o nulo movimiento (Grupo V), no considerados por la consultora *Curry & Brown*²⁵ y proyectadas por Corpac hasta el año 2008.
87. De la evaluación de los escenarios del flujo de caja global para los mencionados Grupos II, III y IV, se detectó que la viabilidad del negocio estaba asegurada en los escenarios 2 y 3, al presentar un VAN positivo. Es decir, la sostenibilidad de dichos grupos dependía de los ingresos provenientes del AIJCh y de las transferencias del MTC.²⁶
88. En ese orden, las tarifas establecidas para los Grupos II, III y IV fueron:
- i) En el caso de la TUUA nacional e internacional, igual para los tres grupos.
 - ii) En el caso de A/D nacional, iguales para los Grupos II y III, e inferiores para el Grupo IV.
 - iii) En el caso de A/D internacional, diferentes en los tres grupos; siendo las tarifas más altas en el Grupo I y más bajas en el Grupo IV.
 - iv) Las tarifas correspondientes al Grupo IV fueron aplicadas también al Grupo V.
89. A continuación, se muestra la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada por el Regulador en el año 2004.

²⁵ Estudios realizados por la firma consultora *Curry & Brown* en el marco de la preparación del plan maestro para la entrega en concesión de los aeropuertos regionales, por encargo de Proinversión.

²⁶ Cabe indicar que los niveles tarifarios para dichos grupos fueron ajustados de tal manera que la transferencia del Estado a Corpac fuera la mínima, teniendo en cuenta que el Estado debía efectuar pagos para realizar la expropiación de terrenos para la ampliación del AIJCh.

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

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

NA: No aplicable.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Actividades de carácter permanente:

- i) Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR);
- ii) Aeronaves militares y policiales del Estado Peruano, que no realicen actividades de carácter comercial o empresarial;
- iii) A las aeronaves militares que realicen de manera parcial o total actividades de carácter comercial, se les aplicará la tarifa comercial vigente según corresponda.

Actividades de carácter circunstancial:

- iv) Aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves de Estado nacionales;
 - v) Aeronaves civiles que transportan visitas o delegaciones oficiales que vienen al país, y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves peruanas; y,
 - vi) Aeronaves que transportan ayuda humanitaria, sin retribución económica.
92. Por otro lado, cabe subrayar que, desde el año 2004 en que se aprobaron las Tarifas, a la fecha, se han producido dos hechos importantes que afectaron la administración de CORPAC de los aeropuertos y aeródromos a nivel nacional.
93. El 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes doce (12) aeropuertos: Cajamarca, Chachapoyas, Huaraz, Iquitos, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes, Pisco, Chiclayo y Piura.
94. Por otro lado, el 05 de enero de 2011, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes cinco (05) aeropuertos: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
95. Así, mediante la Carta N° GG-311-2021-O/6, recibida el 3 de mayo de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos de Cusco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V.
96. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0035-2021-CD-OSITRAN, publicada el 18 de agosto de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC sobre diversos servicios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V. En el marco de dicho procedimiento, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN²⁷, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN²⁸, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024.
97. Cabe precisar que en la revisión tarifaria del 2022, señalada previamente, se mantuvo la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios prevista mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

IV.2. Revisión Tarifaria de la TUUA correspondiente al Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca.

98. Sobre el particular, cabe traer a colación lo establecido en el Informe de Revisión Extraordinaria de las Tarifas Máximas de los Servicios Aeroportuarios Prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A., aprobado la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, respecto a la TUUA correspondiente al Aeródromo María Reiche Neuman” de Nazca, en el cual señala lo siguiente:

“124. Como se explicó en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en el marco de la evaluación de procedencia de la solicitud presentada por CORPAC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos cursó diversos requerimientos a la

²⁷ Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de abril del 2022.

²⁸ Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de abril del 2022.

DGAC, a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y al mismo solicitante, con el fin de recabar información sobre la titularidad legal para la explotación del Aeródromo de Nazca. Ello, considerando que, de acuerdo con la información que se tenía disponible a la fecha de la evaluación de procedencia de la solicitud, mediante Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 de fecha 30 de abril de 2010, la DGAC dispuso que la explotación, operación, equipamiento y conservación del mencionado aeródromo estará a cargo de CORPAC, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99, hasta que concluya su proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

(...)

147. En conclusión, a partir de la información antes citada, en primer lugar, se colige que CORPAC tiene la titularidad legal para explotar el aeródromo de Nazca, en virtud de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 emitida por la DGAC, según el cual "la explotación, operación, equipamiento y conservación del Aeródromo María Reiche Nauman de la ciudad de Nasca, estará a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99 hasta que concluya el proceso de transferencia del citado Aeródromo a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre".
148. Al respecto, como se ha evidenciado, en virtud del principio de Verdad Material contenido en el artículo 1.11 del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, se cursaron diversos requerimientos a la DGAC a fin de que informe si la titularidad otorgada en virtud de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 habría quedado sin efecto; debiendo resaltarse que en ninguna oportunidad la DGAC ha señalado que ello haya ocurrido. Por el contrario, debe reiterarse que CORPAC ha señalado que, a la fecha, tiene la titularidad para explotar el aeródromo de Nazca en virtud de la mencionada Resolución Directoral. Además, debe recordarse que la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, previo al acto de inicio del presente procedimiento, manifestó que el proceso de transferencia del referido aeródromo a que se refiere dicha resolución aún no ha concluido.
149. En segundo lugar, sobre la base de las declaraciones efectuadas por CORPAC a través de la Carta N° GG.880. 2021.0/5, se advierte que dicha entidad no brinda servicios de uso del Aeródromo de Nazca. Por el contrario, ha declarado que dichos servicios son brindados por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, por los cuales cobra el concepto de Tasa Turística o Derecho de Uso Aeroportuario en virtud de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017, lo cual también ha sido manifestado por CORPAC en el proceso judicial anteriormente reseñado. Adicionalmente, cabe señalar que, en el marco del citado proceso judicial, en atención a los límites de la representación del entonces Alcalde de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y la Escritura Pública suscrita por él y por CORPAC, **uno de los puntos controvertidos y en discusión es si se respetó o no la exclusividad del cobro de la tasa turística; siendo este un tema cuya resolución corresponde a la sede judicial y, por ende, excede el objeto del procedimiento de revisión tarifaria en curso.**
150. Por las consideraciones antes expuestas, **para efectos del presente procedimiento, se revisarán las tarifas aplicables en el aeródromo de Nazca (Estacionamiento, Aterrizaje y Despeque); no obstante, corresponde excluir del presente procedimiento la TUUA aplicable a dicho aeródromo, y en línea con ello, ya no será aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN".**

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

99. Se observa que, de la evaluación de la información remitida por la DGAC y CORPAC en el marco del proceso de fijación tarifaria, referida a la estructura de cobro y operación del aeródromo de Nazca, se decidió excluir la TUUA aplicable a dicho aeródromo y en línea con ello ya no sería aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

100. Ahora bien, como parte del Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN²⁹, por medio de los Oficios N° 00181-2024-GRE-OSITRAN^{30,31} y N° 00182-2023-GRE-OSITRAN³², dirigidos al MTC y CORPAC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán consultó si CORPAC había dejado de contar con la autorización para explotar determinados aeródromos y aeropuertos, entre ellos, el aeródromo de Nazca, comprendidos en el alcance de la Resolución de Consejo Directivo N° 0012-2022-CD-OSITRAN y que, asimismo, indique si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia³³.
101. Así, a través del Oficio N° GG.012.2024.O, del 10 de enero de 2024, CORPAC respondió el Oficio N° 00238-2023-GRE-OSITRAN, confirmando que mantiene la condición de explotador de los aeródromos y aeropuertos mencionados en dicho oficio y que ninguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.
102. Del mismo modo, mediante el Oficio N° 0386-2024-MTC/12.04, recibido el 30 de mayo de 2024, el MTC remitió una lista con el detalle de los aeródromos que han sido clausurados mediante Resolución Directoral. Además, a través del señalado oficio, el MTC indicó que no se ha llevado a cabo ningún proceso de transferencia.
103. Por lo expuesto, considerando que el MTC y CORPAC informaron, entre otros, que CORPAC mantiene la condición de explotador del aeródromo de Nasca, en virtud del principio de Verdad Material³⁴ contenido en el artículo 1.11 del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, se puede colegir que a la fecha se mantiene el mismo estado situacional identificado en el anterior proceso de fijación tarifaria.
104. Por tanto, manteniendo el criterio establecido en la revisión tarifaria de Servicios Aeroportuarios de CORPAC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, para efectos del presente procedimiento, se revisarán las tarifas aplicables en el aeródromo de Nazca (Estacionamiento, Aterrizaje y Despegue); no obstante, corresponde mantener la exclusión del presente procedimiento de la TUUA aplicable a dicho aeródromo.

29 Sustentado mediante el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN.

30 Notificado el 03 de enero de 2024.

31 Reiterado mediante el Oficio N° 00190-2024-GRE-OSITRAN, notificado al MTC el 15 de mayo de 2024.

32 Notificado el 03 de enero de 2024.

33 Cabe precisar que mediante las comunicaciones señaladas se consultó por los siguientes aeródromos y aeropuertos: Aeropuerto Internacional Tnte. Alejandro Velasco Astete (localidad de Cusco en la Región Cusco), Aeródromo María Reiche Neuman (localidad de Vista Alegre en la región Ica), Aeropuerto de Jaén (localidad de Jaén en la región Cajamarca), Aeropuerto Francisco Carlé (localidad de Jauja en la región de Junín), Aeropuerto Mayor Nancy Flores Páucar (localidad de Mazamari en la región de Junín), Aeropuerto de Andahuaylas (localidad de Apurímac en la región Apurímac, Aeródromo Tnte. Gral. FAP José Gerardo Pérez Pinedo (localidad de Atalaya en la región Ucayali), Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini (localidad de Huánuco en la región Huánuco), Aeropuerto de Tingo María (localidad de Tingo María en la región Huánuco), Aeropuerto de Juanjuí (localidad de Juanjuí en la región San Martín), Aeropuerto Juan Simons Vela (localidad de Rioja en la región San Martín), Aeródromo de Tocache (localidad de Tocache en la región San Martín), Aeródromo de Saposoa (localidad de Saposoa en la región San Martín), Aeropuerto Rodríguez de Mendoza (localidad de Mendoza en la región San Martín), Aeropuerto de Yurimaguas (localidad de Yurimaguas en la región Loreto), Aeropuerto Tnte. FAP Jaime Andres de Montreuil Morales (localidad de Chimbote en la región Áncash), Aeropuerto de Ilo (localidad de Ilo en la región Moquegua) y el Aeropuerto Hernán Turque Podestá (localidad de Moquegua en la región Moquegua).

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

V. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC

105. Tal como fue anotado líneas arriba, mediante el Oficio N° GG.002.2024.O/6, CORPAC remitió su propuesta tarifaria de servicios aeroportuarios (en adelante, Propuesta Tarifaria de CORPAC), los cuales son prestados en el aeropuerto de Cusco, y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V³⁵, asimismo, dicha Propuesta desarrolla los siguientes puntos:

- (i) La identificación de los servicios;
- (ii) Los fundamentos de la solicitud, y
- (iii) Metodología utilizada y propuesta.

106. Al respecto, cabe preciar que, de acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, dicha entidad prestadora opera tres tipos de aeropuertos con características distintas. Al respecto, señala: *“En primer lugar, opera el aeropuerto de Cuzco, el aeropuerto con más operaciones comerciales después del de Lima antes de la pandemia en el Perú. En segundo lugar, opera el aeropuerto de Nazca, un aeropuerto con muchas operaciones (de hecho, era el tercer aeropuerto con más operaciones a nivel nacional antes de la pandemia) pero que obedecen en su gran mayoría a vuelos turísticos y no vuelos de enlace entre dos aeropuertos. En tercer lugar, opera 16 aeropuertos y aeródromos en ciudades pequeñas.”*

107. Sobre la base de dicho aspecto, a continuación, se expondrá los principales argumentos desarrollados por CORPAC para uno de los puntos señalados previamente:

V.1. Identificación de los servicios.

108. Sobre el particular, CORPAC argumenta que los servicios que requieren una revisión tarifaria son:

- Tarifa Única por uso de Aeropuerto (TUUA).
- Aterrizaje y despegue
- Estacionamiento de aeronaves
- Mangas de abordaje

V.2. Fundamentos de la solicitud.

109. Sobre el particular, CORPAC señala como fundamento de la revisión tarifaria que las tarifas vigentes de los servicios aeroportuarios de CORPAC fueron fijadas en el año 2022 por el Regulador, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, mediante 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.

110. Asimismo, CORPAC señala que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante, IATA), en su informe de diciembre de 2023³⁶ señaló que para el año 2024 se desarrollaría una consolidación económica para la industria de la aviación, señalando además 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. Es así que, a partir del 2024, su pronóstico apunta a patrones de crecimiento más normales, tanto para el sector de pasajeros como para el de carga.

³⁵ Estos son: Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

³⁶ <https://www.iata.org/contentassets/b4cc9013a14c4a1e877728246de9738f/2024-01-31-02-sp.pdf>

V.3. Metodología utilizada y propuesta

111. En línea con lo determinado por el Regulador mediante el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, CORPAC utiliza la metodología de costo de servicio para la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios.
112. A continuación, se detallan las principales consideraciones tomadas en cuenta en la Propuesta Tarifaria de CORPAC.

V.3.1. Horizonte de Tiempo

113. CORPAC sostiene que, debido a la incertidumbre en el mercado de servicios aeroportuarios y la incertidumbre asociada a las variables macroeconómicas, resulta razonable considerar un horizonte de tiempo de cuatro años, esto es del 2024 al 2027.

V.3.2. Moneda

114. Considerando que los ingresos y costos que conforman todo flujo de caja deben estar expresados en una misma unidad monetaria, CORPAC presenta un flujo de caja en dólares de los Estados Unidos de América, alegando que esta es la moneda en la que se cobran los servicios aeroportuarios en el Perú.
115. Asimismo, sostiene que las tarifas por los servicios aeroportuarios que presta CORPAC se han cobrado históricamente en dólares, hasta el día de hoy, similar a los servicios que brindan los demás operadores aeroportuarios –LAP, ADP y AAP– que también se facturan en dólares.

V.3.3. Proyección de la demanda

116. Para la proyección para la demanda del periodo 2024-2027, CORPAC consideró un escenario que depende del incremento de la demanda en el 2017-2023. Así, sobre la base de dicha información estimó las tasas de crecimiento para el periodo 2024 al 2027, según se muestra a continuación:

Tabla 3: Incremento de la demanda según servicio prestado (periodo 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: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Sobre la base de dichas a tasas, CORPAC estimó la demanda por cada tipo de servicio y aeropuerto o aeródromo, de esta manera, la siguiente tabla muestra la proyección para el caso del servicio del TUUA, a excepción del aeródromo caso de NAZCA, pues según afirma CORPAC no cobra por dicho servicio dado que este no lo brinda, toda vez que el servicio es prestado por la Municipalidad de Vista Alegre.

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

TUUA	Unidad	Tráfico proyectado			
		2024	2025	2026	2027
A. Grupo V		279 189	290 356	301 970	314 048
TUUA Nacional		279 189	290 356	301 970	314 048
B. Cusco	Pasajeros de Salida	1 872 587	2 003 028	2 142 561	2 291 821
TUUA Nacional		1 808 664	1 935 270	2 070 738	2 215 689
TUUA Internacional		63 923	67 758	71 823	76 132

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Del mismo, modo CORPAC estimó la demanda del servicio de aterrizaje y despegue, estacionamiento y mangas, según se muestra en las siguientes tablas:

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)		-	-	-	-

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 6: Proyección de demanda del servicio de estacionamiento por grupo de aeropuertos, 2024-2027

Servicio / Rango de PMD	Unidad	Tráfico proyectado			
		2024	2025	2026	2027
A. GRUPO V					
Estacionamiento nacional					
Hasta 10 t	Operación	4 155	4 321	4 494	4 674
Más de 10 t hasta 35 t		2 917	3 034	3 155	3 282
Más de 35 t hasta 70 t	t	968	1 007	1 047	1 089
Más de 70 t hasta 105 t		661	688	715	744
Más de 105 t		-	-	-	-
B. CUSCO					
Estacionamiento nacional					
Hasta 10 t	Operación	1 364	1 459	1 561	1 671
Más de 10 t hasta 35 t		84	90	96	103
Más de 35 t hasta 70 t	t	2 751	2 944	3 150	3 371
Más de 70 t hasta 105 t		13 349	14 283	15 283	16 353
Más de 105 t		-	-	-	-
Estacionamiento internacional					
Hasta 10 t	Operación	20	21	21	22
Más de 10 t hasta 35 t		27	28	30	32
Más de 35 t hasta 70 t	t	47	49	52	55
Más de 70 t hasta 105 t		394	418	443	469
Más de 105 t		-	-	-	-
C. NAZCA					
Estacionamiento nacional					
Hasta 10 t	Operación	19 479	20 843	22 302	23 863
Más de 10 t hasta 35 t		-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	t	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t		-	-	-	-
Más de 105 t		-	-	-	-

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 7: Proyección de demanda del servicio de mangas por grupo de aeropuertos, 2024-2027

Servicio	Unidad	Tráfico proyectado			
		2024	2025	2026	2027
B. CUSCO					
Mangas	HORAS	11 769	12 592	13 473	14 416

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.4. Proyección de ingresos

119. CORPAC señala en su Propuesta Tarifaria que la proyección de ingresos totales considera los siguientes elementos:

- i) Ingresos regulados por la prestación de los servicios aeroportuarios;
- ii) Ingresos no atribuibles; y
- iii) Transferencias de LAP por concepto del 20% de la TUUA internacional cobrada en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

A. Proyección de ingresos regulados

120. A partir de la demanda estimada para el periodo 2024-2027, CORPAC señala que 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; siendo que, a partir del 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.

Tabla 8: Proyección de ingresos regulados en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC, 2024-2027 (USD reales)

Servicio	Ingresos Regulados Proyectados			
	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
Total ingresos regulados	20 439 860	21 808 167	23 269 481	24 830 187

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

B. Proyección de Ingresos usuarios no atribuibles

121. Para la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles, CORPAC define 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, denominados "usuarios atribuibles" y los que pagan un monto menor por dichos servicios denominados "usuarios no atribuibles".

122. Así, sobre la base de los ingresos históricos por servicios a usuarios no atribuibles, para el cálculo de la proyección, CORPAC distribuyó los ingresos facturados 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).
123. De esta manera y tomando en consideración de la tasa de crecimiento proyectada para el aeródromo de Nasca, CORPAC proyectó los ingresos no atribuibles, según lo siguiente:

Tabla 9: Proyección de ingresos de usuarios no atribuibles, 2024-2027 (USD reales)

Servicio	Ingresos Proyectados de usuarios no atribuibles			
	2024	2025	2026	2027
Pista y rodadura	1 641	1 756	1 879	2 010

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

C. Proyección de transferencias del AIJC

124. CORPAC afirma que, de acuerdo con lo establecido en el anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJC, 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 corresponden.
125. De esta manera, afirma que, siguiendo el criterio adoptado en la última revisión tarifaria, en el presente caso, CORPAC consideró 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, proyectó las transferencias recibidas por LAP para el periodo 2024-2027 y sobre dichos montos se aplicó el 20% de la distribución del TUUA Internacional.
126. Posterior a dicho procedimiento, CORPAC aplicó una distribución de dichos ingresos entre aeropuertos, para lo cual consideró el criterio de distribución de transferencia mediante la distribución de los costos de pista y rodadura.

Tabla 10: Distribución del 20% del TUA Internacional por aeropuerto

Grupo de Aeropuerto	Aeropuertos	% Distribución	Distribución 20% TUA al ingreso de cada Aeropuerto
	Lima	22,84%	16 922 373
Cusco	Cusco	20,48%	15 171 446
	Iquitos	2,01%	1 486 164
	Piura	1,10%	814 384
	Arequipa	1,82%	1 347 952
Nazca	Nazca	4,58%	3 396 100
	Juliaca	0,56%	416 271
	Tumbes	0,61%	453 979
	Tarapoto	0,93%	687 060
Grupo V	Mazamari	2,99%	2 214 415
	Trujillo	1,32%	980 301
	Pucallpa	1,25%	928 533
	Chiclayo	1,42%	1 048 834
	Tacna	1,16%	859 253
	Talara	0,68%	504 447
	Cajamarca	1,15%	853 686
	Chachapoyas	0,32%	240 483
	Puerto Maldonado	0,59%	436 372
Grupo V	Tingo Maria	2,53%	1 874 657
Grupo V	Huanuco	3,10%	2 298 800
Grupo V	Atalaya	1,69%	1 249 736
Grupo V	Jauja	3,40%	2 520 120
Grupo V	Andahuaylas	1,93%	1 431 070
	Pisco	1,39%	1 026 903
	Anta	0,21%	156 991
	Ayacucho	0,99%	733 184
Grupo V	Chimbote	3,60%	2 666 202
Grupo V	Yurimaguas	3,50%	2 592 196
Grupo V	Juanjui	1,29%	956 404
Grupo V	Ilo	2,91%	2 153 748
Grupo V	Jaen	3,38%	2 506 021
Grupo V	Rioja	1,84%	1 365 471
Grupo V	Tocache	0,03%	18 717
Grupo V	Moquegua	0,51%	379 303
Grupo V	Otros	1,89%	1 401 532
	TOTAL	100,00%	74 093 107,47

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

127. Sobre la base de dicha proporción, se determinó el valor de las transferencias de LAP por TUA internacional que le corresponde a los aeropuertos de Cusco, Nazca y aeródromos del grupo V, según lo siguiente:

Tabla 11: Proyección de las transferencias de LAP asignada a los aeropuertos de Cusco, Nazca y aeródromos del grupo V 2024-2027 (USD reales)

	Ingresos Proyectados de las Transferencias de LAP			
	2024	2025	2026	2027
Ingresos TUA Internacional	61 966 955	65 065 302	68 318 567	71 734 496
Transferencia 20% CORPAC	12 393 391	13 013 060	13 663 713	14 346 899

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.5. Proyección de costos operativos

128. En la Propuesta Tarifaria de CORPAC, se señala que, para la proyección de estos costos, se ha tomado en cuenta dos fuentes de información: la contabilidad regulatoria del año 2023 y las proyecciones elaboradas por CORPAC.
129. En el caso de las partidas de suministros y materiales, seguros y tributos, mantenimiento y otros gastos se considera un factor de incremento anual de 3%, tomando como base los costos del año 2023, toda vez que, de acuerdo con el comportamiento histórico de los costos de CORPAC, estos han venido creciendo desde el año 2020 a una tasa superior al 10%.
130. Por su parte, para los gastos de personal, en la Propuesta Tarifaria de CORPAC se emplea la proyección realizada por la misma entidad prestadora, la cual considera costos exclusivos de los servicios aeroportuarios y el 50% de costos mixtos.

Tabla 12: Proyección de los costos operativos, 2024-2027 (USD reales)

Categoría	Costos Operativos Proyectados			
	2024	2025	2026	2027
Suministros y Materiales	209 922	216 181	222 595	229 017
Gastos de Personal	17 113 199	18 635 839	19 537 910	20 388 747
Servicios de terceros excepto mantenimiento	4 451 914	4 584 664	4 720 677	4 856 871
Mantenimiento	635 073	654 010	673 413	692 841
Seguros y tributos	1 963 126	2 021 664	2 081 640	2 141 696
Otros Costos	20 018	20 614	21 226	21 838
Total	24 393 250	26 132 972	27 257 461	28 331 010

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. Respecto a los costos incrementales, CORPAC los considera solo para el caso de los costos de mantenimiento. Así, para la proyección de costos incrementales, CORPAC consideró los mantenimientos futuros por las nuevas implementaciones referidas a la construcción de torres de control, construcción de cercos perimétricos y cuarteles SEI, con lo cual estimó los siguientes montos:

Tabla 13: Proyección de los costos operativos incrementales, 2024-2027 (USD reales)

Categoría	Costos Operativos incrementales			
	2024	2025	2026	2027
Mantenimiento	-	14 465	42 066	42 019
Total	-	14 465	42 066	42 019

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.6. Base de capital estimada

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

A. Base de capital existente

133. De acuerdo con la Propuesta tarifaria de CORPAC, a fin de determinar la base inicial de activos, consideró 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 compartidos entre los servicios de navegación aérea y los aeroportuarios (en adelante, activos mixtos).

134. Así, para el caso de los activos mixtos que no son terrenos, CORPAC considera un 50% para los servicios aeroportuarios; mientras que para el caso de los terrenos, CORPAC considera la cantidad de metros cuadrados para la asignación de costos (*cost driver*).
135. Sobre la base de lo expuesto, CORPAC 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).

Tabla 14: Activos asignados a los servicios aeroportuarios, al año 2023

Tipo de Activo	Moneda	
	S/.	USD
Activo inicial	233 464 573	61 992 486
Edificaciones y construcciones	99 471 483	26 412 934
Intangible	64 565	17 144
Maquinaria y equipo	628 198	166 807
Otros	29 270 869	7 772 374
Terrenos	104 029 458	27 623 226
Activo inicial servicios aeroportuarios	128 363 308	34 084 660
Edificaciones y construcciones	98 893 308	26 259 410
Intangible	-	-
Maquinaria y equipo	568 854	151 049
Otros	28 901 146	7 674 200
Terrenos	-	-
Activo inicial mixtos*	106 173 073	28 192 426
Edificaciones y construcciones	1 156 350	307 049
Intangible	129 130	34 288
Maquinaria y equipo	118 687	31 515
Otros	739 446	196 347
Terrenos	104 029 458	27 623 226

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 15: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios aeroportuarios Cusco, Nasca y Grupo V 2024-2027 (USD reales.)

Tipo de Activo	Proyección de la depreciación de los activos existentes			
	2024	2025	2026	2027
Edificaciones y construcciones	1 308 275	1 308 045	1 307 622	1 306 163
Intangible	1 698	1 698	1 698	1 696
Maquinaria y equipo	16 524	16 522	16 516	16 498
Otros	769 956	769 821	769 572	768 713
Terrenos	-	-	-	-
Total	2 096 454	2 096 086	2 095 408	2 093 069

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

B. Inversiones proyectadas

137. De acuerdo con la Propuesta tarifaria de CORPAC, para determinar las inversiones proyectadas, inicialmente se determinó dentro del programa de inversiones aquellas destinadas a los servicios aeroportuarios para el periodo 2024-2027, las cuales

ascendieron a S/ 76 324 824.

138. Así, se establece que, de acuerdo con el criterio de la última revisión tarifaria, se aplicó un factor de ajuste por las inversiones no ejecutadas de ajuste de 62,2%. En ese sentido, se determinó el valor de las inversiones según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 16: Programa de inversiones CORPAC periodo 2024-2027 (S/.)

Tipo de Activo	Inversiones programadas			
	2024	2025	2026	2027
Edificaciones y construcciones	5 877 599	8 209 979	6 095 288	11 319 820
Maquinaria y equipo	2817539	2330997	4786060	4168422
Vehículos	-	-	-	1 865 904
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Equipos de informática	-	-	-	-
Total	8 695 138	10 540 976	10 881 348	17 354 146

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

139. Considerando que los flujos de caja se encuentran expresados en dólares americanos, CORPAC 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 17: Proyección de inversiones y depreciaciones 2024-2027 (USD reales)

Tipo de Activo	2024	2025	2026	2027
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	-	-	-	-
Equipos de informática	-	-	-	-
Total depreciación	151 418	320 684	526 643	882 760
Edificaciones y construcciones	77 303,73	185 264,54	265 391,36	414 032,21
Maquinaria y equipo	74 114,02	135 419,01	261 251,21	370 722,53
Vehículos	-	-	-	98 004,96
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Equipos de informática	-	-	-	-

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

140. Cabe precisar que, en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, se mencionó el siguiente programa de inversión:

“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, Saposoa, 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.3.7. Impuestos

141. La Propuesta Tarifaria de CORPAC señala que, conforme al artículo 55 de la ley de Impuesto a la Renta, en los flujos de caja se considera el pago del impuesto a la renta de 29,5% y la participación de los trabajadores de 5%. Así, la tasa de impuesto efectiva que se considera es de 33,03% para el periodo 2024 - 2027.

V.3.8. Tasa de descuento (WACC)

142. La propuesta tarifaria de CORPAC establece que para el cálculo del WACC tomaron en consideración los criterios de la última revisión tarifaria, en la cual se estimaron utilizando parámetros como: la tasa libre de riesgo, el beta desapalancado, el ratio D/E, el riesgo país, entre otros; acorde como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 18: Costo promedio ponderado de capital (WACC)

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)
Costo de patrimonio (USD)	10,0%	
Apalancamiento	0,00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda (USD)	0,6%	EE.FF. CORPAC
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. COF)
WACC nominal (USD)	10,0%	
Inflación	2,64%	Inflacion proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
WACC real (USD)	7,19%	
WACC real (soles)	7,53%	

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.9. Flujos de Caja

143. En propuesta tarifaria de CORPAC se señala que para el cálculo del flujo de caja se consideraron 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 Ositrán.
- 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%.

144. Sobre la base de dichos supuestos CORPAC presenta el siguiente flujo de caja:

Tabla 19: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (USD 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
TUUA		12 280 728	13 092 830	13 959 679	14 885 013
Nacional		11 294 576	12 047 516	12 851 653	13 710 511
Internacional		986 151	1 045 315	1 108 026	1 174 502
Aterrizaje y despegue		7 609 148	8 126 906	8 680 216	9 271 536
Nacional		7 084 910	7 571 233	8 091 223	8 647 224
Internacional		524 239	555 673	588 993	624 312
Estacionamiento		5 044	5 384	5 746	6 134
Nacional		4 963	5 298	5 656	6 039
Internacional		81	86	90	96
Mangas		544 940	583 047	623 840	667 504
Transferencias AJCh		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
Suministros y Materiales		209 922	216 181	222 595	229 017
Gastos de Personal		17 113 199	18 635 839	19 537 910	20 388 747
Servicios de terceros excepto mantenimiento		4 451 914	4 584 664	4 720 677	4 856 871
Mantenimiento		635 073	668 475	715 479	734 860
Depreciación de activos		-	-	-	-
Amortización de Intangibles		-	-	-	-
Seguros y tributos		1 963 126	2 021 664	2 081 640	2 141 696
Otros Costos		20 018	20 614	21 226	21 838
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
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: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.10. Propuesta tarifaria

145. Considerando lo expuesto previamente, CORPAC señala que 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, que para la propuesta tarifaria de CORPAC asciende a 7,36%.
146. En ese sentido, la propuesta tarifaria de CORPAC propone las siguientes tarifas para el periodo 2024 al 2027:

Tabla 20: Tarifas propuestas por CORPAC

Servicios aeroportuarios	Moneda / Unidad	Tarifa Cusco	Tarifa Nazca	Tarifa Grupo V
		Propuesta CORPAC	Propuesta CORPAC	Propuesta CORPAC
		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	-	-

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.11. Reajuste por inflación

147. Finalmente, la propuesta tarifaria de CORPAC propone un reajuste automático anual de los niveles tarifarios por la inflación de los Estados Unidos de América (medida por el índice de precios al consumidor – CPI publicado por el *Bureau of Labor Statistics*). Asimismo, establece que este tipo de reajuste ya fue implementado por Ositrán para los servicios aeroportuarios que se cobran en dólares.

VI. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR AETAI

148. Tal como se señaló en los antecedentes, en el marco del presente procedimiento tarifario, mediante la Carta MP-0074-2024-GG/AETAI, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) remitió una propuesta tarifaria específicamente para el Aeropuerto Internacional Velazco Astete (en adelante, Propuesta Tarifaria de AETAI).
149. Sobre el particular, en la presente sección se exponen los principales aspectos de dicha propuesta tarifaria.

VI.1. Consideraciones previas

150. Con el fin de sustentar su propuesta tarifaria, AETAI desarrolla 3 premisas con las cuales pretende abordar los posibles problemas que presenta CORPAC en relación a la ejecución de las inversiones, en ese sentido, en el marco de las 3 premisas a continuación, se exponen los principales argumentos desarrollados por AETAI.

VI.1.1. Disponibilidad de efectivo y ejecución de Inversiones

151. De acuerdo con AETAI, CORPAC está generando excesos de flujo de efectivo como consecuencia de la limitada ejecución de inversiones, lo cual se ve reflejado en el estado de Flujo de Efectivo, donde la mayor parte de los gastos se concentró en las “actividades de operación” (por ejemplo, gastos de personal), mas no en las “actividades de inversión”.
152. AETAI manifiesta que, en el 2023, CORPAC registró una cobranza por venta de bienes y servicios por un monto de S/. 395 millones de soles y tuvo un saldo de efectivo de S/. 54 millones, el cual, sumado al saldo inicial (S/. 239 millones), dio un total de S/. 294 millones de efectivo disponible.
153. Afirma también que en la nota 5 de los Estados Financieros Auditados del 2023 se observa que los niveles de ahorro de CORPAC aumentaron en más de 150% respecto al 2022. Esto implicó que la cuenta “efectivo y equivalente de efectivo” aumentara en más de 20% entre dichos años.
154. Finalmente, sostiene que la disponibilidad de efectivo también es justificada por los fondos que le fueron entregados por el MTC y que no fueron utilizados en su totalidad por la empresa.

VI.1.2. Gasto Personal y CAPEX propuestos por CORPAC

155. Sobre este punto, AETAI sostiene que los gastos de personal que está solicitando CORPAC son muy elevados, lo cual estaría respaldado por el hecho que los gastos de personal son 15 veces mayores al monto de inversiones comprometidas, siendo que para el período 2024-2027, se va a destinar USD 43,4 millones al pago de remuneraciones en el AIVA; mientras que el compromiso de inversión es de USD 2,76 millones para los servicios regulados (incluida la sede Lima).
156. En ese sentido, en opinión de AETAI la propuesta tarifaria de CORPAC tiene como prioridad cubrir las remuneraciones, los bonos, vales de alimentación, canastas navideñas entre otros que CORPAC otorga a sus empleados, afirmando que este grupo de “beneficios adicionales” representa alrededor del 17% de los gastos de personal y en comparación con el año 2023, se han incrementado en 35,66%, lo cual según AETAI no se justifica por dos razones: (i) la pertinencia de aplicar estos “beneficios adicionales” y (ii) el monto de los gastos personales que está solicitando CORPAC dista de las condiciones actuales del mercado laboral.
157. Respecto al primer punto, AETAI afirma que lo usual es que las empresas apliquen estos “beneficios adicionales” a las remuneraciones cuando los trabajadores alcanzan

determinados objetivos fijados por el corporativo, sin embargo, CORPAC paga bonificaciones a sus trabajadores sin tener en cuenta el nivel de ejecución de inversiones o la calidad del servicio, lo que incentiva a que realicen su menor esfuerzo por adquirir nuevos activos.

158. Sobre el segundo punto, AETAI afirma que la propuesta del CORPAC se encuentra bastante por encima de los salarios que se pagan en el sector aéreo del Perú y que dicha situación ya fue planteada en anteriores escritos presentados al Regulador. Para ello, AETAI realiza una comparación entre el Aeropuerto Internacional Velasco Astete y el AIJC:

“Para comparar los niveles salariales de AIVA y AIJCH se consideran los siguientes supuestos:

- 1) *Se asume que el 68% de los gastos de personal son atribuidos al AIVA. Este valor se calcula en función de la proporción de los ingresos del AIVA con respecto a la recaudación aeroportuaria total de CORPAC.*
- 2) *El número de trabajadores de AIVA para los años 2022 y 2023 fueron estimados a partir del número de trabajadores que tenía CORPAC registrado en el AIVA en el año 2006.*
- 3) *Para validar las estimaciones realizadas se calcula el ratio número de trabajadores entre el número de pasajeros que transitaron por AIVA y LAP. Los resultados muestran que esta proporción está alrededor de los 2,100, tanto en LAP como en CORPAC.*

A partir de estos supuestos se calculó un salario promedio por año en dólares para el AIVA y el AIJCH. Se observa que los sueldos pagados por CORPAC se encuentran bastante por encima que los de LAP, los superan en más de 100%. Esta diferencia se atribuye a los bonos y adicionales que los trabajadores CORPAC perciben, pero que no se justifican en una mayor productividad o mejor calidad del servicio que prestan.

Gastos en Personal	AIJCH-LAP			AIVA-CORPAC		
	2006	2022	2023	2006	2022	2023
Total Gastos Personal (en USD)	6,050,000	17,214,000	20,605,000	1,428,181	8,459,437	9,306,984
Número Total de Trabajadores	317	725	868	36	113	119
Salario Promedio (USD)	1,590	1,979	1,979	3,306	6,229	6,519
CORPAC en comparación a LAP				108%	215%	229%

	2006	2022	2023
Número Trabajadores en AIVA	36	113	119
PAX Total AIVA	909,041	2,857,820	3,004,412
Pasajeros por Trabajador-mes	2,104	2,104	2,104
Número Trabajadores en LAP	317	725	868
PAX Total LAP	6,038,922	18,622,646	21,259,016
Pasajeros por Trabajador-mes	1,588	2,141	2,041

* Para el caso de CORPAC en el 2006 no se está considerando gastos administrativos

Fuente: EE. FF (2023) CORPAC -LAP, Flor- De La Torre (2008)³. Memoria CORPAC (2023). Elaboración: AETAI.

(...)"

VI.1.3. Incentivos para invertir de CORPAC

159. AETAI manifiesta que no existe ninguna justificación para que las inversiones de CORPAC no sean ejecutadas al 100%, teniendo en cuenta que es el mismo CORPAC quien determina sus necesidades de activos que requerirá adquirir dentro del período regulatorio. En ese sentido, afirma que resulta evidente que el modelo regulatorio vigente, tal y como se encuentra, no le genera incentivos a invertir. Por el contrario, el esquema regulatorio actual promueve que CORPAC incremente el número y monto de prestaciones para sus trabajadores, dejando sus compromisos de inversión adquiridos durante el proceso de revisión tarifaria.
160. En ese sentido, afirma que el modelo de determinación de las tarifas utilizado por el Regulador genera los siguientes incentivos en CORPAC:

“(1) El modelo regulatorio actual no incentiva o motiva a los trabajadores de CORPAC a realizar su máximo esfuerzo para mejorar la calidad del servicio que brindan. La razón es que el personal de CORPAC percibe bonos, canastas navideñas y otros adicionales sin exigirles ningún tipo de resultado que revierta en mejores indicadores de la empresa.

El Regulador fija las tarifas reconociendo los adicionales al salario justificando que estos fueron aprobados por el FONAFE. Sin embargo, y como ha quedado en evidencia, este esquema salarial no está generando ninguna eficiencia o beneficio a los usuarios de los servicios que presta CORPAC. Por el contrario, incentiva el proceso de “desinversión” de CORPAC es decir “a menor inversión, los trabajadores hacen menos esfuerzo y la utilidad de ellos se incrementa”.

Adicionalmente, más allá de lo que establezca FONAFE, lo más importante es que se trate de costos eficientes, como se ha mostrado, dicha situación no sucede, las remuneraciones que perciben los trabajadores de CORPAC están muy por encima de las condiciones de mercado actual y no están justificados en mayor productividad o eficiencia de la empresa.

- (2) *El modelo regulatorio actual, no incentiva a que CORPAC invierta más por el contrario, fomenta a que CORPAC brinde sus servicios con activos que están depreciados y que en muchos casos subsisten por revalorizaciones contables, que prolongan su vida. De esa forma, los programas de inversión que propone CORPAC en cada revisión se han vuelto “referenciales” e imposibles de cumplir por parte de la empresa porque tampoco tiene la necesidad de hacerlo porque lo que deja de invertir lo compensa con revalorizaciones de activos y con solicitud de mayores incrementos salariales*

El indicador que mejor refleja esta situación es la disponibilidad de efectivo de CORPAC que queda en evidencia en sus Estados Financieros Auditados y que cuestiona cualquier solicitud adicional de dinero para la empresa.

161. Sobre la base de lo expuesto, AETAI concluye que el modelo actual de revisión tarifaria de CORPAC incentiva el comportamiento oportunista de la empresa, es decir, le incentiva a:

- (i) Revalorizar activos obsoletos para compensar la menor ejecución presupuestal.
- (ii) La “revalorización” de activos obsoletos le permite obtener tarifas que le sirven a CORPAC pagar los “beneficios adicionales.
- (iii) Incentiva a que CORPAC solicite en cada revisión tarifaria nuevas y mayores prestaciones salariales para sus trabajadores porque sabe que en la revisión tarifaria, el Regulador le reconocerá el 100% de los mismos, bajo el argumento de que fueron aprobados por FONAFE.

VI.2. Propuesta de Modelo de Fijación Tarifaria

162. La Propuesta de AETAI propone partir la tarifa de los servicios de aeronavegación en dos partes: tarifa OPEX (en adelante, TOPEX_t) y tarifa CAPEX (en adelante, TCAPEX_t). La primera cubre los costos de operación y mantenimiento; mientras que la segunda financia las inversiones actuales y futuras de CORPAC.

VI.2.1. Tarifa TOPEX_t

163. De acuerdo con AETAI, TOPEX financia la operación y mantenimiento de los servicios de aeronavegación de CORPAC:

$$TOPEX_t^{[i]} = CT_t$$

Donde:

- TOPEX_t^[i]: Tarifa que financia la operación y mantenimiento de servicios de aeronavegación en período t para el servicio i
- CT_t: Costos de operación y mantenimiento de los servicios de aeronavegación

VI.2.2. Tarifa CAPEX_t

164. De acuerdo con AETAI, TCAPEX se activará cuando se ejecuten las inversiones que han sido comprometidas por CORPAC para la presente revisión tarifaria. Por tanto, si CORPAC no cumple con ejecutar las inversiones, entonces no percibirá ningún pago por este concepto:

$$TCAPEX_t^{[i]} = \varphi(e)_t^{[i]}$$

$$\varphi(e)_t^{[i]} \begin{cases} \varphi > 0 & \text{si } I(e) \geq I^* \\ \varphi < 0 & \text{si } I(e) < I^* \end{cases}$$

Donde:

- $TCAPEX_t^{[i]}$: Tarifa CAPEX de servicio de aeronavegación en período t para el servicio i
 e : Es el máximo esfuerzo que realiza CORPAC por ejecutar el nivel de inversión óptima.
 $\varphi(e)_t^{[i]}$: Es el "Premio" para CORPAC por realizar su máximo esfuerzo para alcanzar los niveles de inversión óptimos en el servicio i.
 I^* : Inversión comprometida por CORPAC para el período regulatorio
 $I(e)$: Inversión ejecutada por CORPAC realizando su máximo esfuerzo.

165. La Propuesta de AETAI señala que la tarifa final se expresa como la suma de TOPEX y TCAPEX como se detalla a continuación:

$$T_t^{[i]} = TOPEX_t^{[i]} + TCAPEX_t^{[i]}$$

166. AETAI afirma que del modelo planteado se desprende lo siguiente:

- Ejecuta la inversión comprometida en la presente revisión tarifaria, esto es, $I(e) \geq I^*$, entonces: $\bar{T} = CT_t + \varphi(e)$
- No ejecuta la inversión comprometida en la presente revisión tarifaria, esto es, $I(e) < I^*$, entonces: $\underline{T} = CT_t$
- CORPAC maximiza beneficios cuando prefiere \bar{T} a \underline{T} ; es decir, cuando opta por ejecutar la inversión comprometida. Adicionalmente, indican que, al partir la tarifa en dos partes se generan incentivos para que CORPAC realice su máximo esfuerzo para ejecutar las inversiones.

VI.3. Componentes del Modelo de Fijación Tarifaria

VI.3.1. Demanda del Servicio

167. Como se mencionó anteriormente, la Propuesta Tarifaria de AETAI se enfoca en los servicios aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Velasco Astete (Cusco), que son: (i) aterrizaje/despegue; (ii) TUUA Nacional e Internacional; (iii) puentes de embarque y (iv) estacionamiento de aeronaves, esto para el periodo 2024 al 2027.
168. Para la proyección de la demanda de pasajeros nacionales e internacionales, AETAI completó la demanda del 2024 sobre la base de la estructura de la demanda 2018 y posteriormente aplicó una tasa de crecimiento anual de 6% y 7%, respectivamente.
169. Para el caso de aterrizaje/despegue, puentes de embarque y estacionamiento se utilizaron se utilizó la proporción respecto a los pasajeros de salida nacional e internacional. De este modo, el siguiente cuadro resume la demanda proyectada para cada tipo de servicio:

Tabla 21 AETAI: Proyección de la demanda del Aeropuerto Internacional Velasco Astete (USD)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
TUUA Nacional	1 897 955	487 147	780 016	1 464 576	1 507 220	1 976 330	2 114 673	2 262 700	2 421 089
TUUA Internacional	71 530	22 558	30	8 187	12 061	71 530	75 822	80 371	85 193
Nacional									
Hasta 10 TM (N° Operaciones)	3 115	1 074	2 584	3 181	1 804	3 300	3 531	3 778	4 043
Más de 10 TM hasta 35 TM	3 064	446	3 000	3 311	1 514	3 215	3 440	3 680	3 938
Más de 35 TM hasta 70 TM	500 042	68 454	68 180	110 749	251 236	333 190	356 513	381 469	408 172
Más de 70 TM hasta 105 TM	1 694 728	495 130	785 877	1 447 978	1 327 884	1 819 940	1 947 336	2 083 649	2 229 505
Más de 105 TM	-	-	365	-	-	-	-	-	-
Internacional									
Hasta 10 TM (N° Operaciones)	41	8	4	35	20	41	43	46	48
Más de 10 TM hasta 35 TM	18 703	337	63	873	576	9 914	10 509	11 139	11 808
Más de 35 TM hasta 70 TM	28 401	10 351	342	8 939	1 846	39 149	41 498	43 988	46 627
Más de 70 TM hasta 105 TM	66 587	23 438	-	2 234	16 388	61 099	64 765	68 651	72 770
Más de 105 TM	-	-	365	-	-	-	-	-	-
Total	13 071	2 431	4 677	9 220	9 808	13 151	14 067	15 048	16 096
Nacional									
Hasta 10 TM	3 115	1 074	2 584	3 181	1 804	3 300	3 531	3 778	4 043
Más de 10 TM hasta 35 TM	201	31	222	237	111	226	241	258	276
Más de 35 TM hasta 70 TM	7 726	980	976	1 587	3 595	4 897	5 240	5 606	5 999
Más de 70 TM hasta 105 TM	22 199	6 474	10 258	18 910	17 352	23 796	25 462	27 244	29 151
Internacional									
Hasta 10 TM	41	8	4	35	20	41	43	46	48
Más de 10 TM hasta 35 TM	785	27	3	43	35	502	532	564	598
Más de 35 TM hasta 70 TM	416	294	8	133	31	604	641	679	720
Más de 70 TM hasta 105 TM	875	1 813		29	213	797	845	895	949

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3.2. Proyección de ingresos de AIVA

170. La propuesta de AETAI divide los ingresos en aquellos que financian la operación y mantenimiento del AIVA (sobre la base de TOPEX) e ingresos que financian las inversiones actuales (sobre la base de la TCAPEX).

VI.3.3. Costos de Operación y Mantenimiento

A. Gastos de personal

171. Para determinar los costos de personal, AETAI toma en cuenta lo siguientes aspectos:

- “
 - En el rubro de “asignaciones”, resulta que estamos de acuerdo con reconocer la asignación escolar (que es otorgada por otras instituciones del Estado y del sector privado) y la asignación por encargaturas (que se justifica cuando la alta dirección encarga a un empleado una posición diferente a la que se desempeña). El resto de las asignaciones no son una práctica común en instituciones del Estado y tampoco se utilizan para la provisión de los servicios de aeronavegación o aeroportuarios.
 - Con respecto al “sueldo básico” se ajusta a lo establecido en las normas laborales y se requiere pagar para la provisión de los servicios ofertados por CORPAC.
 - Con relación a las “bonificaciones” que propone CORPAC ninguna es “necesaria para la prestación del servicio”. Por ejemplo, un bono por “retornar de vacaciones” o bonos por “quinquenio” así como “otras bonificaciones”, tampoco se requieren para la provisión de los servicios que oferta CORPAC. En este contexto, no existe sustento económico para que existan estas bonificaciones, con excepción de la bonificación extraordinaria según la Ley 29714.

- *Con respecto a las gratificaciones, están forman parte de las remuneraciones que son percibidas por los trabajadores de CORPAC, en consecuencia, si son requeridas para la prestación del servicio.*
 - *Con respecto a los otros conceptos como capacitación, CTS, dietas del directorio, y seguridad y previsión social, estamos de acuerdo con los conceptos. Sin embargo, el Laudo Arbitral no debe ser considerado en la tarifa porque no contribuye con la oferta de los servicios, en todo caso puede ser pagado con los excedentes de liquidez que tiene CORPAC.*
 - *En la capacitación para personal administrativo existe un aumento de 203%. Dicho incremento debe estar debidamente justificado en un plan de capacitación para el área administrativa de CORPAC.*
 - *En este orden, en su propuesta tarifaria, CORPAC tendría que presentar un plan de capacitación de nuevos controladores aéreos debidamente valorizado. Esto involucra presentar un cronograma detallado de incorporación de estos nuevos controladores. Asimismo, este plan deberá especificar y precisar, las facilidades que CORPAC dará para que los profesionales de las Fuerza Armadas concluyan de manera satisfactoria su proceso de formación como controlador aéreo.*
 - *Con respecto a la asistencia médica no existe cuestionamiento, está acorde con los requerimientos de los trabajadores para prestar el servicio y garantizar su continuidad.*
 - *Con respecto al rubro “celebraciones”, CORPAC incrementa el gasto en este rubro en 525%, lo cual, no tiene ningún tipo de justificación. Como OSITRAN (2004) lo sostiene, las tarifas no pueden ser utilizadas para financiar actividades que no están directamente relacionadas con la prestación del servicio. En todo caso, CORPAC puede financiar estas actividades con el efectivo que disponen.*
 - *En ese mismo sentido, consideramos que gastos como “canastas navideñas”, “vales de prestación alimentaria” así como “uniformes”, no son costos que estén relacionados con la provisión del servicio, por lo tanto, no deben ser considerados en la determinación de la tarifa. Como se dijo antes, estas actividades se pueden financiar con el efectivo que dispone CORPAC.”*
172. Por otro lado, AETAI menciona que, en la presente Propuesta Tarifaria de CORPAC, entre los años 2021 y 2023, se considera un gasto en personal que fluctúa entre los S/ 40 y S/ 50 millones. Sin embargo, en sus Estados Financieros Auditados, la carga de personal fluctúa entre los S/ 28 y S/ 37 millones.

B. Costos Incrementales

173. Respecto a los costos incrementales relacionados al gasto de personal, la Propuesta Tarifaria de AETAI considera los montos presentados en la Propuesta Tarifaria de CORPAC.

C. Los demás costos

174. Para estimar los gastos de personal relacionados al Aeropuerto Intencional Velasco Astete, la Propuesta Tarifaria de AETAI considera la proporción de ingresos del Aeropuerto respecto al total de ingresos de los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC.
175. Para el caso de resto de costos operativos, AETAI considera la información de la Contabilidad Regulatoria y lo ajusta función de la inflación, los resultados se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 22 AETAI: Proyección de Costos de Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional Velasco Astete (USD)

Costos Operativos	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Gastos de Personal	1 732 843	2 147 783	9 321 482	9 005 659	9 884 697	10 734 447	11 305 152
Suministros y Materiales	173 915	107 847	79 488	140 821	143 580	146 496	149 426
Servicios de terceros	1 312 890	1 486 383	1 236 024	1 567 022	1 597 722	1 630 168	1 662 772
Mantenimiento	211 969	133 405	200 338	211 767	215 916	220 301	224 707
Seguros y tributos	222 928	346 213	448 163	393 317	401 023	409 166	417 350
Costos Incrementales	-	-	-	-	99 601	99 339	99 339

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3.4. Activos

176. La Propuesta Tarifaria de AETAI utiliza la información de la Contabilidad Regulatoria para determinar el activo base para el Aeropuerto Velasco Astete, así como la depreciación de los mismos, según lo siguiente:

Tabla 23 AETAI: Valor de Activo Base

Activo Base	Moneda	2023
Activo inicial	USD	25807275,5
Edificaciones y construcciones	USD	10 899 149
Intangible	USD	17 144
Maquinaria y equipo	USD	49 412
Otros	USD	1 575 860
Terrenos	USD	13 265 710
Activo inicial	PEN	97 190 563
Edificaciones y construcciones	PEN	41 046 349
Intangible	PEN	64 565
Maquinaria y equipo	PEN	186 085
Otros	PEN	5 934 712
Terrenos	PEN	49 958 852
Activo inicial servicios aeroportuarios	PEN	46 548 066
Edificaciones y construcciones	PEN	40 542 724
Intangible	PEN	
Maquinaria y equipo	PEN	165 624
Otros	PEN	5 839 718
Terrenos	PEN	-
Activo inicial mixtos*	PEN	51 326 141
Edificaciones y construcciones	PEN	1 007 250
Intangible	PEN	129 130
Maquinaria y equipo	PEN	40 922
Otros	PEN	189 988
Terrenos	PEN	49 958 852

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

177. Respecto a la inversión en activos, la Propuesta Tarifaria de AETAI considera una inversión de S/ 9,6 millones en maquinarias y equipos relacionados con equipos de terminal, equipos de seguridad, así como equipos de salvamento y extinción de incendios, que presentó CORPAC en su propuesta tarifaria para las sedes de Lima y Cusco. Cabe precisar que AETAI manifiesta que está considerando la sede Lima por la transferencia del AIJC (20% de la TUUA Internacional).

Tabla 24 AETAI: Depreciación del Activo Base

Categoría de Activo	Moneda	Tasa de Depreciación	2024	2025	2026	2027
Depreciación Activo inicial	USD		702 555	702 432	702 205	701 421
Edificaciones y construcciones	USD	5%	539 852	539 757	539 583	538 981
Intangible	USD	10%	1 698	1 698	1 698	1 696
Maquinaria y equipo	USD	10%	4 895	4 894	4 892	4 887
Otros	USD	10%	156 110	156 082	156 032	155 858
Terrenos	USD	0%	-	-	-	-
Depreciación Activo inicial	PEN		2 670 854	2 670 854	2 670 854	2 670 854
Edificaciones y construcciones	PEN	5%	2 052 317	2 052 317	2 052 317	2 052 317
Intangible	PEN	10%	6 457	6 457	6 457	6 457
Maquinaria y equipo	PEN	10%	18 608	18 608	18 608	18 608
Otros	PEN	10%	593 471	593 471	593 471	593 471
Terrenos	PEN	0%	-	-	-	-

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

178. Por el lado de las inversiones programadas, AETAI señala que en el período 2020-2023, CORPAC invirtió alrededor de USD 3,8 millones y tenía presupuestado alrededor de USD 11,8 millones (equivalente al 32,6% de ejecución), señalando que se desprende del hecho que en el cálculo del consumo de capital fijo (en adelante, CKF) elaborado por CORPAC se estima que en el período 2021-2024 se invirtió alrededor de USD 1,7 millones. En consecuencia, AETAI menciona que para ser consistentes con la información que ha sido brindada por CORPAC, solo se considerará el 42,4%.
179. De esta forma, considerando dicho porcentaje, en la Propuesta Tarifaria de AETAI se proyectan las inversiones y los correspondientes valores de depreciación, según se muestra en los siguientes cuadros.

Tabla 25 AETAI: Plan de Inversiones para período 2024-2027

Inversiones total	Moneda	2 024	2 025	2 026	2 027
Sin convenio	USD	145 405	274 059	448 453	302 768
Edificaciones y construcciones	USD	-	-	-	-
Maquinaria y equipo	USD	145 405	274 059	448 453	302 768
Vehículos	USD	-	-	-	-
Muebles y enseres	USD	-	-	-	-
Otros	USD	-	-	-	-
Equipos de informática	USD	-	-	-	-
Con convenio	USD	-	-	-	-
Edificaciones y construcciones	USD	-	-	-	-
Maquinaria y equipo	USD	-	-	-	-
Vehículos	USD	-	-	-	-
Muebles y enseres	USD	-	-	-	-
Otros	USD	-	-	-	-
Equipos de informática	USD	-	-	-	-
Sin convenio	PEN	1 302 292	2 455 000	4 018 500	2 716 075
Edificaciones y construcciones	PEN	-	-	-	-
Maquinaria y equipo	PEN	1 302 292	2 455 000	4 018 500	2 716 075
Vehículos	PEN	-	-	-	-
Muebles y enseres	PEN	-	-	-	-
Otros	PEN	-	-	-	-
Equipos de informática	PEN	-	-	-	-
Supuesto ejecución	PEN	42,4%	42,4%	42,4%	42,4%
Con convenio	PEN	-	-	-	-
Edificaciones y construcciones	PEN	-	-	-	-
Maquinaria y equipo	PEN	-	-	-	-
Vehículos	PEN	-	-	-	-
Muebles y enseres	PEN	-	-	-	-
Otros	PEN	-	-	-	-
Equipos de informática	PEN	-	-	-	-
Supuesto ejecución	PEN	42,4%	42,4%	42,4%	42,4%

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 26 AETAI: Depreciación de activos de las inversiones proyectadas

	Moneda	Tasa de Depreciación	2024	2025	2026	2027
Inversiones total	USD		-	14 540,45	41 946,39	86 791,66
Sin convenio	USD		-	14 540,45	41 946,39	86 791,66
Edificaciones y construcciones	USD	5%	-	-	-	-
Maquinaria y equipo	USD	10%	-	14 540,45	41 946,39	86 791,66
Vehículos	USD	20%	-	-	-	-
Muebles y enseres	USD	10%	-	-	-	-
Otros	USD	10%	-	-	-	-
Equipos de informática	USD	25%	-	-	-	-
Con convenio	USD		-	-	-	-
Edificaciones y construcciones	USD	5%	-	-	-	-
Maquinaria y equipo	USD	10%	-	-	-	-
Vehículos	USD	20%	-	-	-	-
Muebles y enseres	USD	10%	-	-	-	-
Otros	USD	10%	-	-	-	-
Equipos de informática	USD	25%	-	-	-	-

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3.5. Consumo de Capital Fijo (CKF) No Ejecutado

180. AETAI determinó el valor CKF no ejecutado de USD 451 796, justificado por la inversión que dejó de ejecutar pero que se compensó con lo ejecutado en el 2023 y que no estaba considerado en el flujo de caja que se utilizó para fijar las tarifas en el año 2022.

VI.3.6. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

181. La Propuesta Tarifaria de AETAI considera dos tasas de descuento, una que cubra el OPEX y otra que financie el CAPEX. Según se afirma en la propuesta, en el caso de TOPEX, CORPAC no asume ningún tipo de riesgo, siendo que la tarifa no financia ninguna adquisición de activos, por lo cual, dicho flujo se debe descontar sobre una tasa libre de riesgo.
182. Por otro lado, para el caso de TCAPEX, AETAI afirma que en dicho escenario CORPAC sí asume riesgos de adquirir los nuevos activos. En otras palabras, compromete parte de su patrimonio y de ser el caso recurre a endeudamiento para financiar la ejecución de las inversiones.
183. De esta forma, AETAI propone una tasa de descuento real para los flujos de efectivo OPEX de 2,16%; mientras que para los flujos de efectivo CAPEX propone una tasa de descuento de 7,19%, cuya forma de cálculo se muestra a continuación:

Tabla 27 AETAI: Determinación del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

Parámetro	Tasa de descuento OPEX	Tasa de descuento CAPEX	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,86%	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)	4,86%	10,02%	
Apalancamiento		0,00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda (USD)	0	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)	4,86%	10,02%	
Inflación	2,64%	2,64%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
WACC real (USD)	2,16%	7,19%	
WACC real (soles)	2,49%	7,53%	

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Determinación de las Tarifas de los Servicios Aeroportuarios

184. Según se manifiesta en la Propuesta Tarifaria de AETAI, TOPEX y TCAPEX son determinadas mediante la metodología de flujo de caja descontado. Con respecto a la primera tarifa (TOPEX_t), esta se estimó únicamente con los costos de operación de los servicios de aeronavegación, mientras que el TCAPEX_t se determinó considerando las inversiones.
185. Cabe resaltar que AETAI sostiene que para acceder a TCAPEX_t, CORPAC debe lograr los hitos de inversión en cada uno de los años. Por ejemplo, el hito 1 se corresponde con la inversión que debe ejecutar CORPAC en los servicios regulados del AIVA en el año 2024.

Tabla 28 AETAI: Hitos de Inversión en los Servicios (USD)

	Hito 1	Hito 2	Hito 3	Hito 4
	2024	2025	2026	2027
Plan de Inversiones	145 405	274 059	448 453	302 768

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

186. Asimismo, manifiesta que, en caso se verifique el cumplimiento, entonces en el siguiente año, CORPAC cobrará la TOPEX_t más TCAPEX_t. En caso CORPAC no cumpla con los hitos de inversión, solo puede cobrar TOPEX_t, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 29 AETAI: Propuesta Tarifaria para Servicios Aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Velasco Astete (USD)

Servicio Regulado	Unidad de Cobro	Tarifa TOPEX _t	Tarifa TCAPEX _t	Tarifa TOPEX _t + Tarifa TCAPEX _t
TUUA Nacional	USD/Pasajero	3,74	0,60	4,34
TUUA Internacional	USD/Pasajero	10,39	1,66	12,06
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	8,33	1,33	9,66
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	1,79	0,29	2,08
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,24	0,36	2,60
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,34	0,38	2,72
Más de 105 t	USD/t	2,40	0,38	2,79
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	16,64	2,66	19,30
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,09	0,49	3,58
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,74	0,60	4,34
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,94	0,63	4,57
Más de 105 t	USD/t	4,04	0,65	4,68
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,20	0,03	0,23
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,04	0,01	0,05
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,05	0,01	0,06
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,05	0,01	0,06
Más de 105 t	USD/h	0,06	0,01	0,07
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,42	0,07	0,49
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,07	0,01	0,08
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,09	0,02	0,11
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,10	0,02	0,12
Más de 105 t	USD/h	0,10	0,02	0,12
Uso de Mangas	USD/h	31,20	5,00	36,19

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. PROPUESTA TARIFARIA DE LAS GERENCIAS

187. Acorde con lo descrito en los antecedentes del presente informe, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios de CORPAC, fijadas mediante dicha resolución, se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
188. En este contexto, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC en el Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos comprendidos en el Grupo V.
189. Asimismo, mediante la Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00207-2024-IC-OSITRAN, se establecieron las tarifas provisionales para los servicios aeroportuarios provistos por CORPAC (Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V).
190. En ese marco, a continuación, se exponen la metodología y los supuestos considerados para la formulación de los nuevos niveles máximos de las tarifas de la Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.

VII.1. Metodología

191. De acuerdo con el artículo 16 del RETA, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; pudiendo emplear, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho Reglamento, las cuales se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión.
192. Así, en línea con lo establecido en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN que sustentó la resolución de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, cabe traer a colación artículo 16 del RETA con relación a las metodologías previstas en el marco del procedimiento de una fijación tarifaria:

“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.*

(...)

16.5. 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 subrayado es nuestro.]

193. Como se observa, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; la cual se aplicará según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio.
194. Con relación a lo anterior, cabe resaltar lo descrito mediante la OACI (2012) en la Sección II “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios”, al tratar sobre la base de costos para fijar derechos aeroportuarios, indica lo siguiente:

“(…)

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

- i) *El costo por asignar es el costo total de proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como los costos de mantenimiento, explotación, dirección y administración. En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, esos costos pueden compensarse con ingresos no aeronáuticos.*
- ii) *En general, no deberían cobrarse derechos por el suministro de instalaciones y servicios que los explotadores de aeronaves y otros usuarios del aeropuerto, incluyendo los usuarios finales, no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicio de acuerdo con el plan regional de navegación aérea.*
- iii) *Solo deberían incluirse aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales, y debería excluirse el costo de las instalaciones o edificios exclusivamente alquilados u ocupados, por los cuales se cobren derechos aparte.*
- iv) *Si bien los aeropuertos deben registrar sus costos con un nivel de detalle suficiente para facilitar las consultas, la transparencia y la vigilancia económica, en determinadas circunstancias puede resultar conveniente reagrupar las bases de costos a los fines de la fijación de los derechos. Tal agregación habrá de seguir un criterio lógico y mantener la transparencia, y acompañarse de las salvaguardias que pudieran corresponder para favorecer las consultas y, siempre que sea posible, los acuerdos con los usuarios, de modo de evitar que se discrimine entre los usuarios al fijar los derechos.*
- v) *Debería considerarse una asignación de costos respecto al espacio o instalaciones utilizados por las autoridades gubernamentales.*
- vi) *La proporción de los costos asignables a las diversas categorías de usuarios, incluyendo las aeronaves de Estado, debería determinarse de manera equitativa, a fin de que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad.*
- vii) *Los costos relativos al control de aproximación y de aeródromo deberían identificarse separadamente.*
- viii) *Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos superiores a la totalidad de los gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos generales, administrativos, etc.), y así obtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir financiamiento eficiente en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructuras aeroportuarias nuevas o ampliadas y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.*
- ix) *No debería tenerse en cuenta la capacidad de pago del usuario antes de haberse calculado y distribuido debidamente todos los costos en forma objetiva. En esa etapa, debería tomarse en consideración la capacidad contributiva de los Estados y de las comunidades en cuestión, quedando entendido que, si así lo desea, todo Estado o*

autoridad fiscal puede recuperar menos de sus costos totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos.

- x) *A discreción del Estado, los costos directamente relacionados con las funciones de vigilancia (de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y económica) de los servicios aeroportuarios pueden incluirse en la base de costos del aeropuerto.*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

195. En esa línea, 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, estas Gerencias consideran que la metodología más apropiada para la revisión de las tarifas es la de costo de servicio.
196. Efectivamente, de acuerdo con el Anexo II del RETA, la metodología de Costo de Servicio *“consiste en establecer el nivel tarifario de la empresa regulada de forma que le permita cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda”*. La siguiente ecuación sintetiza la metodología de costo de servicio

Ecuación 1

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

Donde:

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

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

Ecuación 2

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

Donde:

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

Sobre la propuesta metodológica propuesta por AETAI

Sobre el Flujo de Caja Único propuesto por las Gerencias

199. En el presente caso, como se describirá más adelante detalladamente, se elaboró un flujo de caja único para todos los servicios aeroportuarios materia de revisión, es decir, el servicio de TUUA del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V. De esta manera, todos los ingresos que percibe CORPAC son destinados al financiamiento de los costos inherentes a la prestación de dichos servicios en todos los aeropuertos y aeródromos bajo su administración.
200. En referencia a este aspecto, cabe precisar que la Propuesta Tarifaria de CORPAC también considera un flujo de caja único para los servicios y aeropuertos/aeródromos descritos previamente; mientras que AETAI únicamente desarrolla la revisión de las tarifas del AIVA y, por ende, incluye un flujo de caja sin considerar al resto de aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC. Al respecto, cabe precisar que, de la revisión de la Propuesta Tarifaria de AETAI, no se advierte alguna justificación o sustento que aborde la razón por la cual se propone una revisión tarifaria separada; ni tampoco se advierte cuál sería el tratamiento para el resto de los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC.
201. En ese marco, a continuación, se detallan las razones por las cuales se propone un flujo de caja único para el presente proceso de revisión tarifaria de servicios aeroportuarios.
202. Sobre el particular, se deben traer a colación los criterios establecidos en la determinación de las Tarifas Máximas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN desarrollados previamente.
203. Así, como se mencionó anteriormente, mediante dicho procedimiento tarifario de los aeropuertos administrados por CORPAC en su momento, estos fueron clasificados en 5 grupos o unidades de negocio, mostrados en la siguiente tabla.

Tabla 30: Clasificación de aeropuertos para la determinación de la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada en el año 2004

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

204. Cabe precisar que, dados los procesos de licitación llevados a cabo por el Estado Peruano, a la fecha, CORPAC mantiene la administración del Grupo I (AIVA), el aeródromo de Nasca que pertenecía al Grupo III y el Grupo V.

205. Dicho ello, como parte del análisis de dicho procedimiento se estableció que el Grupo I por sí mismo presentaba sostenibilidad operativa independiente, por lo cual, para la determinación de sus tarifas no se consideró alguna parte de las transferencias de LAP; mientras que la sostenibilidad del resto de aeropuertos solo se logró a través de la considerar como ingresos las transferencias directas del Estado a CORPAC, como consecuencia de los ingresos por la retribución que percibe el Estado de la concesión del AIJC.
206. Efectivamente, para el caso de los Grupos II, III y IV, se determinó que la demanda individual de los aeropuertos que los conformaban no generaba los ingresos suficientes para cubrir sus costos operativos, por ello, a efectos de determinar la tarifa razonable por cada grupo que cumpla con los principios tarifarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos que comprendiera los tres grupos mencionados, tal como se cita a continuación:

“76. En el caso de los Grupos II, III y IV, la demanda individual de los aeropuertos que los conformaban no generaba los ingresos suficientes para cubrir sus costos operativos; por lo que las tarifas calculadas para cada uno de los referidos grupos no permitían obtener un VAN positivo. (...), a efectos de determinar la tarifa razonable por Unidad de Negocio que cumpla con los principios tarifarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos que comprendiera los tres grupos mencionados”.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

207. En ese sentido, con el fin evaluar la pertinencia de la aplicación de los criterios establecidos mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, en la siguiente tabla se presentan los Estados de Ganancias y Pérdidas para el AIVA, el Aeródromo de Nasca y los aeródromos del Grupo V, reportados mediante la Contabilidad Regulatoria del 2023.

Tabla 31: Estado Ganancias por servicios aeroportuarios y total regulatorio para el Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y Aeródromos del Grupo V - 2023 (soles)

	Cusco		Nasca		Grupo V	
	Servicios Pista y rodadura, Mangas, TUUA	Total Estado Regulatorio Auditado	Servicios Pista y rodadura, Mangas, TUUA	Total Estado Regulatorio Auditado	Servicios Pista y rodadura, Mangas, TUUA	Total Estado Regulatorio Auditado
INGRESOS	39 410 320	65 681 089	182 224	339 799	4 589 733	8 268 037
Ingresos por servicios	39 410 320	65 681 089	182 224	339 799	4 589 733	8 268 037
	-	-	-	-	-	-
GASTOS	22 267 952	46 462 299	4 518 058	7 835 047	43 974 498	62 641 113
Utilidad antes de contribución y aporte de regulación	17 142 369	19 218 790	-4 335 834	-7 495 248	-39 384 765	-54 373 077
Contribución 10% DGAC	223 001	434 666	206 990	429 036	4 483 664	9 061 451
Contribución a OSITRAN	533 428	1 399 129	21 363	39 045	268 417	433 452
Utilidad/Pérdida - Operativa	16 385 939	17 384 994	-4 564 187	-7 963 328	-44 136 846	-63 867 980

Fuente: Contabilidad Regulatoria CORPAC - 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

208. Sobre la base de la información expuesta se puede rescatar que tanto para el caso de los servicios aeroportuarios regulados (Pista y rodadura, Mangas y TUUA) como para el caso del total de los Estados Financieros Regulatorios, el Aeropuerto Velasco Astete presenta sostenibilidad operativa; mientras que el Aeródromo de Nasca y los aeródromos del Grupo V siguen presentando déficit operativo.
209. Por tanto, considerando los criterios establecidos en el procedimiento de fijación tarifaria del año 2004, en el supuesto que se optara por una revisión por flujo de caja separado, como propone AETAI para el caso del AIVA, dado su sostenibilidad operativa, no le correspondería recibir parte de las transferencias que LAP le otorga a CORPAC³⁷.

³⁷ Tal como se explicó en la sección VI del presente informe, en la Propuesta Tarifaria de AETAI sí se considera parte de las transferencias de LAP como ingresos para el Flujo de Caja del AIVA. En particular, se consideran transferencias por USD 4 528 248, USD 4 963 237, USD 5 310 664 y USD 5 682 410, para los años 2024, 2025, 2026 y 2027, respectivamente.

210. Por ese motivo, en opinión de estas Gerencias, siguiendo el criterio previsto en revisiones tarifarias anteriores, es recomendable la agrupación en un único flujo de caja, de manera que se cubra parte del déficit y que posteriormente junto la asignación de transferencias, se posibilite el acceso a los servicios públicos aeronáuticos de la mayor cantidad de usuarios por razones de interés público, tal como fue previsto en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

Sobre el esquema de incentivos tarifarios propuestos por AETAI

211. Por otro lado, como se expuso en la sección VI del presente informe, AETAI propone partir las tarifas de los servicios regulados aeroportuarios en dos partes. De esta manera, propone dos flujos de caja y dos tarifas, una que cubra los costos de operación y mantenimiento (OPEX) y a otra tarifa que cubra las inversiones (CAPEX), considerando hitos de inversión por año, sobre la base del Plan de Inversión de CORPAC, siendo que solo en el caso de cumplirse cada hito se activaría la tarifa CAPEX.
212. Al respecto, AETAI afirma que *“lo que pretende la propuesta tarifaria de CORPAC (2024) es financiar los “beneficios adicionales” de los trabajadores de CORPAC a través de las tarifas. Sin embargo, estos beneficios no se justifican en mayor productividad o mejor calidad del servicio que ofertan”*. Adicionalmente, AETAI argumenta que la estructura de fijación actual de los servicios que presta CORPAC incentiva el proceso de “desinversión” de CORPAC es decir “a menor inversión, los trabajadores hacen menos esfuerzo y la utilidad de ellos se incrementa”.
213. Del mismo modo, afirma que el Regulador fija las tarifas reconociendo los adicionales al salario justificando que estos fueron aprobados por el FONAFE. “Sin embargo, y como ha quedado en evidencia, este esquema salarial no está generando ninguna eficiencia o beneficio a los usuarios de los servicios que presta CORPAC. Por el contrario, incentiva el proceso de “desinversión” de CORPAC es decir “a menor inversión, los trabajadores hacen menos esfuerzo y la utilidad de ellos se incrementa””.
214. Sobre el particular, como se ha reiterado en anteriores revisiones tarifas el Regulador el presupuesto aprobado por FONAFE es el punto de partida para el análisis dado que pues ello permite razonablemente concluir que CORPAC podrá afrontar los gastos respectivos. Sin embargo, otro aspecto es el de categorías comprendidas en el gasto personal, el cual abordará con mayor detalle más adelante en el presente informe, en la sección referida a gastos de personal.
215. Es importante hacer dicha diferenciación, dado que flujo de caja cubre el gasto de personal independientemente del nivel de inversión que se proponga, aspecto que también se cumple en su propuesta de fijación de tarifas en dos partes propuesto por AETAI. Efectivamente, en el caso de la propuesta planteada por AETAI, el primer tramo de la tarifa (TOPEX) cubre efectivamente los costos operativos de la entidad, siendo que el valor de estos costos no cambia solo por la estructura del flujo de caja que se utilice. Es decir, el valor de los costos operativos que se incluye en dicho modelo sería el mismo que el incluido en modelo tradicionalmente utilizado por el Regulador, dado que la estructura del flujo de caja no determina los costos operativos que serán considerados.
216. Ahora, sin perjuicio de lo anterior, en referencia a los incentivos de inversión, es importante añadir que el actual modelo de revisión tarifaria contempla dos aspectos relacionados con la inversión implementada por CORPAC: (i) el ajuste de las inversiones sobre la base del porcentaje de ejecución de periodos previos y (ii) el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); siendo que con el primero se busca reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora en su propuesta de inversión para los periodos proyectados, considerando su comportamiento histórico, mientras que con el segundo se devuelve a valor presente las

inversiones que fueron contempladas en la revisión tarifa anterior y que finalmente no se ejecutaron, disminuyendo la base de activos considerada en la revisión actual. Dichos ajustes permiten interiorizar en el modelo el actuar de CORPAC con relación a la ejecución de las inversiones, ello sin afectar la sostenibilidad de la operación y prestación de servicios, dado que en todo periodo se reconoce el grado de inversión que se realiza.

217. La propuesta planteada por AETAI, por su parte, puede poner en riesgo es la sostenibilidad del servicio y su prestación a los usuarios. En efecto, bajo el enfoque propuesto por AETAI, teniendo asegurados los costos operativos y con una menor cantidad de recursos (en caso no se llegue a las metas de inversión), los activos adquiridos que no reciban contraprestación por no llegar a la meta prevista se pueden financiar inicialmente con el efectivo de caja, pero a largo plazo no se tendrán los recursos necesarios para invertir, afectándose la prestación de los servicios.
218. En ese marco, es importante considerar que la aplicación de la propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y gestión regulatoria. En efecto, en primer lugar, se debe tener en cuenta que las revisiones tarifarias, deben considerar, entre otros, los principios de sostenibilidad, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, la equidad, como principios base para el cálculo de las tarifas.
219. Así, cabe señalar que en el artículo V del RETA se establece que el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a diferentes principios, estando entre ellos la **sostenibilidad de la oferta** como el fin de que el nivel tarifario permita cubrir los costos económicos de la prestación del servicio. En esa línea, de acuerdo con Green, Richard Pardina y Martin Rodriguez (1999)³⁸ “La regulación debería tener varios objetivos. El primero de ellos debería ser la sostenibilidad: la empresa regulada debe poder financiar sus operaciones y cualquier inversión necesaria para poder seguir operando en el futuro”.
220. En esa línea, en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, se señala lo siguiente:

*“En virtud del principio de sostenibilidad, el nivel de tarifas debe cubrir los costos económicos que sean necesarios para la prestación de los servicios (**incluyendo la retribución al capital**), de manera que asegure la continuidad de la oferta de los servicios aeronáuticos”.*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

221. Por otro lado, la Propuesta Tarifaria de AETAI propone hitos anuales que deben cumplirse para activar la TCAPEX. Así, si CORPAC cumple con el hito de un año, en el año siguiente podrá cobrar TCAPEX:

*“Cabe precisar que para acceder a la tarifa TCAPEXt, CORPAC **debe lograr los HITOS de inversión en cada uno de los años**. Por ejemplo, el HITO 1 se corresponde con la inversión que debe ejecutar CORPAC en los servicios regulados del AIVA en el año 2024. En caso se verifique el cumplimiento, **entonces, en el año 2025, CORPAC cobrará la tarifa OPEXt más la tarifa CAPEXt**. Cuando CORPAC no cumple con los HITOS de inversión sólo puede cobrar la tarifa TOPEXt (Ver Cuadro N°21.1 y N°21.2).*

Cuadro N°21.1: Hitos de Inversión en los Servicios Aeroportuarios de AIVA (en USD)

	Hito 1	Hito 2	Hito 3	Hito 4
	2024	2025	2026	2027
Plan de Inversiones (en USD)	145,405	274,059	448,453	302,768

(...)

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

³⁸ Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A Manual for Regulators - IBRD/EDI(05)/E21/1999:1

222. Al respecto, cabría preguntarse, por ejemplo, cómo se llevaría a cabo la recuperación de las inversiones en caso CORPAC cumpliera con el hito 4, esto es, el último año del flujo de caja propuesto, o cómo se llevaría a cabo anualmente la verificación del cumplimiento de hitos y el cálculo de TCAPEX.
223. Otro aspecto importante para tomar en cuenta es la gestión de control y seguimiento de las inversiones, que implicaría costos adicionales al Regulador. Como se sabe, en varias Concesiones el Ositrán tiene la responsabilidad aprobar o validar ya sea directa o indirectamente (a través de empresas supervisoras), el cumplimiento de los niveles de inversión.
224. Sin embargo, para el caso de CORPAC, la situación es diferente debido a que el único instrumento que se tiene para validar las inversiones son los Estados Financieros Auditados o los Estados Financieros Regulatorios. Ahora, tanto los Estados Financieros Auditados y sobre todo los Regulatorios -que es donde se muestra un mayor detalle de información- se presentan en el segundo trimestre del año y la validación de estos últimos puede culminar en el mejor de los casos a mediados de año.
225. Lo anterior significaría que en caso CORPAC superase el hito propuesto, la validación de del monto de inversión se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, con lo cual, se tendría que buscar la forma de compensar los meses del ejercicio que CORPAC no cobró la tarifa correspondiente, todo ello generaría un proceso similar de revisión tarifaria que además de tomar tiempo y costos adicionales, podría hasta realizarse año a año (en caso CORPAC cumpla con todos los hitos), incrementando a su vez el costo regulatorio.
226. En tal sentido, el modelo propuesto por AETAI podría afectar seriamente la sostenibilidad del proyecto, con lo cual la Entidad Prestadora podría no tener recursos suficientes derivados de las tarifas para enfrentar las inversiones necesarias para la operación.
227. Por tanto, a la luz de lo evaluado, el esquema propuesto por AETAI carece de solidez para garantizar 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, además de que su implementación en la práctica conllevaría a demoras respecto a la aplicación de las tarifas anualmente, con lo cual no se reconocería activos efectivamente invertidos y a su vez, incrementando a su vez el costo regulatorio.
228. Por tanto, en opinión de estas Gerencias, lo más razonable es mantener la estructura tarifaria que se aplicó en la revisión tarifaria previa (2022); esto es, se realice un flujo de caja único que incluya tanto los costos Opex y Capex proyectados, del AIVA, Aeródromo de Nasca y los aeródromos del Grupo V, con el fin de determinar la variación de las tarifas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.

VII.2. Supuestos generales considerados

VIII.2.1. Horizonte de tiempo

229. Para la presente revisión tarifaria, se propone que el periodo de vigencia de las tarifas sea desde el año 2025 hasta la finalización del año 2027, de esta manera, el año 2024 se considera como año base para la determinación del flujo de caja económico.
230. La razón de considerar la finalización del periodo de vigencia hasta el fin del año 2027 se debe a la incertidumbre de la administración y operación del AIVA y de varios de aeródromos comprendidos en el Grupo V. Efectivamente, en la actualidad el Estado Peruano se encuentra en proceso de promoción de la inversión privada del “Tercer Grupo de Aeropuertos”, el cual comprende la modernización, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los terminales aéreos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote y Yurimaguas, que comprende la ubicación de los aeródromos del Grupo V. Adicionalmente, dicho proceso de promoción también incluye la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero, el cual se encuentra actualmente en construcción.

231. Al respecto, de acuerdo a la última versión del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas 2024-206 (en adelante, IMIAPP 2024-2026)³⁹, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, Proinversión) se encuentra desarrollando el proyecto del **Tercer Grupo de Aeropuertos** mediante la modalidad de asociación público privada, según se muestra a continuación:

“Los siguientes veintiséis (26) proyectos son propuestos para iniciar proceso de promoción de la inversión privada en los próximos tres (03) años, para lo cual, se realizó una evaluación preliminar sobre los beneficios de desarrollarlos bajo la modalidad de APP, la misma que se sustentaría durante la elaboración del Informe de Evaluación.

(...)

25. Tercer Grupo de Aeropuertos

26. Evitamiento Cusco (Dv. Poroy – Cusco, incluye Túnel 4 km)”

(...)

Proyecto APP N° 31: Tercer Grupo de Aeropuertos

³⁹ https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/app/IMIAPP_MTC_2024.pdf

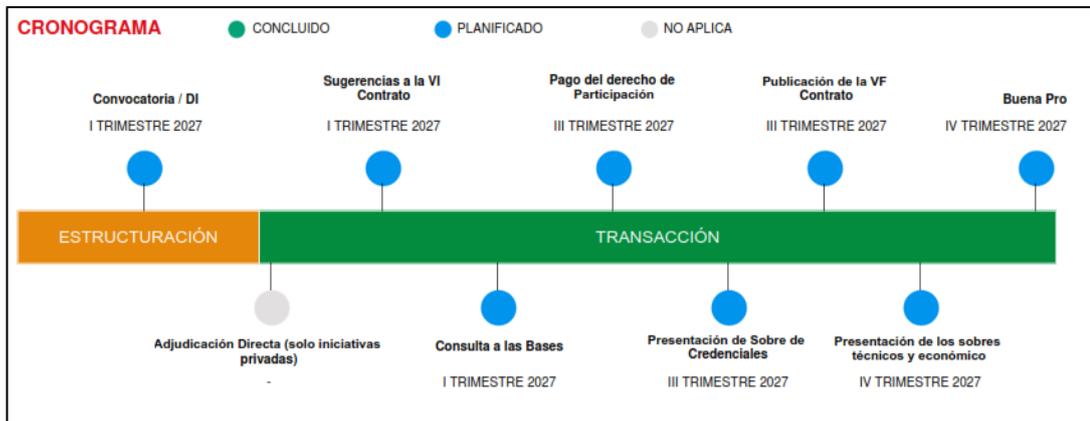
Nombre del Proyecto	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
<p>El proyecto del Tercer Grupo de Aeropuertos tiene como objetivo incrementar la conectividad aérea.</p> <p>El proyecto consiste en la modernización, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los aeropuertos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero ubicado en Cusco, a efectos de desarrollar servicios aeroportuarios eficientes y seguros y fomentar la participación del sector privado y de esta manera promover las actividades aeronáuticas en el país.</p> <p>Beneficiarios: 6,287,404</p>	
Principales componentes	<ul style="list-style-type: none"> • La modernización (de las instalaciones del lado tierra como terminales de pasajeros y otros), el mejoramiento (de la infraestructura del lado aire como pistas de aterrizaje, pistas de taxi, plataforma de estacionamiento de aeronaves y otros, en los Aeropuertos de Jauja, Jaén, Huánuco, Ilo, Rioja, Chimbote y Yurimaguas. • En particular, la infraestructura pública de cada proyecto es la siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - El <u>Aeropuerto de Jauja</u> posee una pista de aterrizaje y/o despegue de 2,810 m de largo por 45 m de ancho, comprendida en una franja de 2,930 m de largo por 100 m de ancho. El aeropuerto se encuentra en condiciones operativas. - El <u>Aeropuerto de Jaén</u> dispone de una pista de aterrizaje de 2400 m de largo por 45 m de ancho pavimentado con losas de concreto (los primeros 300 m del umbral de pista sur) y el resto con asfalto en caliente - El <u>Aeropuerto de Huánuco</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente. - El <u>Aeropuerto de Ilo</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 45 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente. - El <u>Aeropuerto de Rioja</u> cuenta con una pista de 1,880 m de largo por 30 m de ancho, con superficie de rodadura a tratamiento asfáltico. - El <u>Aeropuerto de Chimbote</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie asfáltica en caliente. - El <u>Aeropuerto de Yurimaguas</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con superficie asfáltica en caliente. • Operación y mantenimiento de los aeropuertos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y del Aeropuerto Internacional de Chinchero.
Principales actividades de operación y mantenimiento	Las principales actividades de operación están relacionadas al cobro de Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), seguridad, servicios de aterrizaje y despegue y servicio de estacionamiento de aeronaves.

(...)"

232. Bajo ese panorama, mediante el Oficio N° 00307-2024-GG-OSITRAN del 05 de diciembre de 2024, se solicitó al MTC, entre otros, señalar cuáles son las fechas programadas para que se entregue la administración de los terminales aéreos de Jaén, Jauja, Huánuco, Rioja, Yurimaguas, Ilo, Chimbote, en el marco del proceso llevado a cabo por Proinversión, asimismo, precisar cuál sería el destino del AIVA una vez que inicien las operaciones del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero.

233. Mediante el Oficio N° 4637-2024-MTC/19.02 del 12 de diciembre de 2024, el MTC respondió la consulta del Regulador, afirmando que conforme al numeral 1 del artículo 12.5 y el artículo 34.2 del Decreto Legislativo N° 1362, es función de Proinversión diseñar, conducir y concluir el proceso de promoción de la inversión privada de los proyectos desarrollados mediante las modalidades de Asociación Público Privada, el cual culmina con la suscripción del contrato respectivo, asimismo, adjunto la ficha del proyecto “Tercer Grupo de Aeropuertos” elaborada por Proinversión con información actualizada a diciembre de 2024.
234. Así, de la revisión de la ficha técnica del proyecto elaborada por Proinversión, se observa que la adjudicación o buena Pro de la Licitación del Tercer Grupo de Aeropuertos se tiene prevista para el cuarto trimestre del 2027.

Diagrama 1: Cronograma del proceso de Licitación del Tercer Grupo de Aeropuertos



Fuente: Proinversión, información disponible en el siguiente enlace: <https://apps.proinversion.gob.pe/monitorproyectos/FichaPDF.aspx?pro=729> (último acceso: 14.12.24)

235. Por otro lado, respecto al AIVA, si bien el mismo no forma parte del Tercer Grupo de Aeropuertos, como se mencionó, este proceso de promoción de la inversión privada sí comprende el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero; en ese sentido, a la fecha no se tiene información certera del destino del AIVA una vez iniciadas las operaciones del Aeropuerto Internacional de Chinchero.
236. Considerando lo presentado y teniendo en cuenta que los cambios de administración implicarían modificaciones importantes en los valores de costos operativos y activos pertenecientes a CORPAC, los escenarios posteriores al 2027 presentan una elevada incertidumbre.

VIII.2.2. Moneda

237. Los ingresos y costos que conforman el flujo de caja deben estar expresados en una misma unidad monetaria. En el presente caso, se presenta un flujo de caja en dólares de los Estados Unidos de América, debido a que es la moneda en la que se establecieron las Tarifas Máximas por los servicios aeroportuarios materia de revisión y la que se mantiene hasta la actualidad. Cabe indicar además que, esta es la moneda en la que se cobran las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados en las concesiones del AIJC, el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia y el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia; por lo que, de cara al usuario, resulta razonable conservar la misma unidad monetaria.
238. En ese orden, considerando que los montos correspondientes tanto a la base de activos como a las variables que provienen de los Estados Financieros Regulatorios se encuentran expresados en la moneda local (soles), se ha convertido esta información a dólares norteamericanos reales. Para ello, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2022), se han empleado las proyecciones de tipo de cambio e inflación que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 32: Estimación del tipo de cambio real, 2021-2027

Indicador1/	Fuente	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Estados Unidos								
Inflación anual, CPI (%)			8,00%	4,12%	2,99%	1,85%	2,05%	2,10%
CPI (prom anual)	BLS (2021-24);		270,97	292,65	304,70	313,80	319,62	326,18
CPI US (Base 2021)	WEO (2025-27)	100,00	108,00	112,45	115,81	117,95	120,37	122,91
Perú								
Inflación anual, IPC (%)			8,46%	3,24%	1,96%	1,95%	2,32%	2,18%
IPC Lima Met (Diciembre)	INEI (2021-24);		100,00	108,46	111,97	114,17	116,40	119,10
IPC PE (Base 2021)	MEF (2025-27)	100,00	108,46	111,97	114,17	116,40	119,10	121,70
Tipo de cambio (S/ por USD)								
TC nominal (promedio anual)	SBS (2021-24);		3,88	3,83	3,74	3,75	3,79	3,80
TC real	MEF (2025-27)		3,88	3,82	3,76	3,81	3,84	3,84

Nota: La información del periodo 2025-2027 son proyecciones.

Fuentes:

(i) FMI: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO>,

(ii) BLS: <https://www.bls.gov/data/>,

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

(iv) MEF: <https://www.mef.gob.pe/es/marco-macroeconomico/marco-macroeconomico-multianualmmm>,

(v) SBS: https://www.sbs.gob.pe/app/pp/seriesHistoricas2/paso3_TipodeCambio_Descarga.aspx

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

239. Por tanto, los ingresos y costos que se presentarán a continuación y que serán utilizados en el flujo de caja están expresados en miles de USD reales, a no ser que se especifique lo contrario.

VII.3. Proyección de demanda

VIII.3.1. Tendencias históricas

240. El servicio de TUUA se cobra por pasajero embarcado. Por su parte, el servicio de aterrizaje y despegue (A/D) se cobra por tonelada a las naves con más de 10TM de PMD y un cargo fijo por operación a las naves hasta 10TM; el servicio de estacionamiento se cobra por hora o fracción posterior a los 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D; y el servicio de uso de mangas se cobra también por hora o fracción.
241. Asimismo, cabe señalar que, de acuerdo con el tarifario de CORPAC, en el marco de su política comercial, los aeroclubes y/o escuelas de aviación que realicen actividades recreativas, deportivas o de instrucción, pagan una Tarifa Operacional Anual por aeronave de USD 157,19 más IGV, que comprende, entre otros servicios, el Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento, independiente del aeródromo donde se realicen las operaciones.
242. Por otro lado, la tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial, ascendente a USD 1,00 más IGV, comprende, entre otros servicios, los derechos de Aterrizaje, Despegue y Estacionamiento; destacándose que, dentro de las actividades de carácter permanente se incluyen las actividades de aeronaves militares y policiales del Estado Peruano, que no realicen actividades de carácter comercial o empresarial.
243. En ese orden, en el caso de los servicios a la nave, pueden identificarse dos tipos de usuarios:
- Usuarios atribuibles**, aquellos que pagan la tarifa correspondiente a cada servicio aeroportuario recibido para efectuar un vuelo comercial, y
 - Usuarios no atribuibles**, aquellos que pagan una tarifa especial por un paquete de servicios en el caso de realizar vuelos recreativos, deportivos o de instrucción, y operaciones de carácter circunstancial u operaciones militares de carácter no comercial.
244. Sobre la base de lo indicado, en línea con el criterio seguido en la anterior revisión tarifaria del Ositrán (2022), las proyecciones de demanda consideran solo a los usuarios

atribuibles. En tal sentido, de la información de tráfico remitida mensualmente por CORPAC a través de los Formatos de Declaración Estadística se separaron todas aquellas operaciones correspondientes a vuelos militares y de instrucción, a fin de estimar la demanda proveniente de vuelos comerciales.

VIII.3.2. Proyecciones de tráfico

245. Considerando el horizonte de tiempo propuesto para la presente revisión tarifaria, se requiere determinar la demanda de los servicios aeroportuarios bajo evaluación para el periodo 2025 al 2027, por lo cual, el punto de partida es contar con la demanda efectiva del año base 2024.
246. En ese sentido, como información principal se tomó aquella correspondiente a la información histórica reportada por CORPAC mediante la Declaración Estadística del Ositrán. Así, se debe precisar que, a la fecha de elaboración del presente informe, se cuenta con datos observados hasta el mes de noviembre de 2024, por lo que, la información de la demanda de diciembre del mismo año se estimó sobre la base del comportamiento histórico temporal que tiene dicho mes respecto al resto de meses en los años previos.
247. Para la proyección de demanda para el periodo 2025 al 2027, se utilizó la información del año base 2024 y se aplicó una tasa decrecimiento anual para los años 2025, 2026 y 2027, según la siguiente fórmula:

Ecuación 3

$$Demanda\ total_t = Demanda\ total_{t-1} * (1 + \theta_t)$$

Donde

$Demanda\ Total_t (t-1)$:	Cantidad demandada total del servicio en el año $t (t - 1)$.
θ_t :	Tasa de crecimiento esperada de la demanda para el año t .

248. Sobre el particular, para la determinación de la tasa de crecimiento esperada, θ_t , considerando que, a la fecha de la presente Propuesta Tarifaria, no se dispone de una fuente de información confiable respecto de las expectativas de crecimiento nacional e internacional aplicables al presente caso, se tomaron las tasas de crecimiento planteadas en la Propuesta tarifaria de CORPAC, siendo que la Propuesta Tarifaria de AETA también las considera para el caso del AIVA.

Tabla 33: Tasas de crecimiento utilizadas para la proyección de la demanda, 2025-2027

	2025	2026	2027
CUSCO			
Nacional	7,00%	7,00%	7,00%
Internacional	6,00%	6,00%	6,00%
GRUPO V			
Nacional	4,00%	4,00%	4,00%
NAZCA			
Nacional	7,00%	7,00%	7,00%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

249. Se debe precisar que las tasas de crecimiento propuestas son cercanas a las reportadas históricamente en los años previos a la pandemia del Covid-19. Así, entre el año 2017 y 2019, la tasa de crecimiento promedio anual para pasajeros nacionales del AIVA fue del 7%, mientras que para el caso del Aeródromo de Nasca fue 6%. Respecto a los

aeródromos del Grupo V, entre los años 2017 y 2019 se reportó una tasa de crecimiento de 15%, sin embargo, a diferencia de los otros aeropuertos que reportaron crecimientos importantes y sostenidos en la demanda de pasajeros entre los años 2022 al 2024, el comportamiento de pasajeros embarcados en los aeródromos del Grupo V mostró un comportamiento irregular, presentando en el 2022 un crecimiento de 68%, pero para los años 2023 y 2024 caídas de 10% y 15%, respectivamente.

250. Sobre la base de la demanda 2024 y considerando las tasas de crecimiento antes señaladas, la siguiente tabla muestra a demanda proyectada de pasajeros embarcados para el periodo 2025 al 2027⁴⁰.

Tabla 34: Proyección de demanda de pasajeros por grupo de aeropuertos

	Unidad	2025	2026	2027
CUSCO				
Nacional	Pasajero	2 181 956	2 334 692	2 498 119
Internacional	Pasajero	71 332	75 611	80 147
GRUPO V				
Nacional	Pasajero	238 837	248 390	258 325

Nota: No se considera proyección de demanda del Aeródromo de Nasca habida cuenta que CORPAC no cobra TUUA en dicho aeródromo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

251. A continuación, se calculó el número de pasajeros por operación (en el caso de las naves con un PMD de hasta 10TM) y el número de pasajeros por tonelada (en el caso de naves con un mayor PMD) para el año 2023. A partir de dicho ratio y de las proyecciones de pasajeros, se estimó la demanda de aterrizaje y despegue. Del mismo modo, la demanda por el servicio de estacionamiento se ha proyectado considerando como base las proyecciones de aterrizaje y despegue, y teniendo en cuenta el porcentaje de naves que permanecen estacionadas por más de 90 minutos.

⁴⁰ Cabe precisar que mediante la Carta S/N del 02 de enero de 2025 y la Carta 013-2025-ANP/GG del 15 de enero de 2025, Latam Airlines Perú S.A. y Aeronasca Peru S.A.C, respectivamente, remitieron sus estimaciones de demanda para el periodo 2005-2027, sin embargo, considerando que no se cuenta con información de resto de usuarios, se optó utilizar la tasas propuestas tasas de crecimiento de CORPAC y AETAI.

Tabla 35: Proyección de demanda del servicio de aterrizaje y despegue por grupo de aeropuertos

Servicio / Rango de PMD	Unidad	Tráfico proyectado		
		2025	2026	2027
CUSCO				
Aterrizaje y Despegue nacional				
(>0-10)	Operación	2 611	2 794	2 990
(>10-35)		2 190	2 342	2 507
(>35-70)	TM	363 705	389 165	416 407
(>70-105)		1 922 336	2 056 899	2 200 881
(>105)		-	-	-
Aterrizaje y Despegue internacional				
(>0-10)	Operación	32	34	36
(>10-35)		785	833	883
(>35-70)	TM	1 738	1 843	1 953
(>70-105)		100 760	106 805	113 212
(>105)		-	-	-
NAZCA				
Aterrizaje y Despegue nacional				
(>0-10)	Operación	32 488	34 762	37 195
(>10-35)		-	-	-
(>35-70)	TM	-	-	-
(>70-105)		-	-	-
(>105)		-	-	-
GRUPO V				
Aterrizaje y Despegue nacional				
(>0-10)	Operación	5 542	5 763	5 994
(>10-35)		79 100	82 264	85 554
(>35-70)	TM	90 399	94 015	97 775
(>70-105)		67 905	70 621	73 446
(>105)		-	-	-

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

252. En cuanto al servicio de mangas, para en el año 2024 se consideraron los datos observados hasta el mes de noviembre y se estimó la demanda de diciembre 2024. Luego, para proyectar demanda de los siguientes años (2025 al 2027), se consideran las mismas tasas de crecimiento que para los pasajeros embarcados.

Tabla 36: Proyección de demanda del servicio de mangas

Servicio	Unidad	Tráfico proyectado		
		2025	2026	2027
CUSCO				
Aterrizaje y Despegue nacional	h	14 199	15 193	16 256

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VII.4. Proyección de ingresos

VIII.4.1. Ingresos regulados

253. A partir de las proyecciones de demanda, los ingresos regulados se obtienen multiplicando las cantidades estimadas por la respectiva tarifa, siendo la variación porcentual de estas últimas la variable de cierre para el flujo de caja económico. Cabe precisar que dichos ingresos corresponden a los usuarios atribuibles.

VIII.4.2. Ingresos de usuarios no atribuibles

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

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

255. 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 37: Ingresos procedentes de los usuarios no atribuibles (miles de USD sin IGV), 2019-2023

Fuente de ingresos	2019	2020	2021	2022	2023
Operaciones de carácter permanente y circunstancial	16,47	24,26	19,01	15,56	5,51
Vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC	9,95	8,05	7,91	5,95	5,63

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

256. En vista de ello y en línea con el criterio seguido en la anterior fijación tarifaria del Ositrán (2022), en los flujos de caja de la presente propuesta tarifaria se incluyen aquellos ingresos correspondientes a los usuarios no atribuibles. De esta manera, se reconoce su contribución dentro de la cadena de actividades asociadas a la prestación de servicios, destacándose que las tarifas pagadas por dichos usuarios se encuentran en un régimen de subsidios y, por tanto, no son sostenibles por sí solas.

257. A tal efecto, para determinar los ingresos de los usuarios no atribuibles correspondientes a los servicios aeroportuarios 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 38: Ingresos procedentes de los usuarios no atribuibles (miles de USD sin IGV), 2019-2023

Fuente de ingresos	Servicios que comprende	2019	2020	2021	2022	2023
Operaciones de carácter permanente y circunstancial	SNAR Nacional	3,10	4,11	3,74	2,77	0,93
	SNAR Internacional	5,56	6,22	4,60	4,19	1,55
	Aproximación	1,17	1,46	1,31	1,25	0,56
	Sobrevuelo	5,95	11,82	8,78	6,68	2,20
	Pista y Rodadura	0,68	0,63	0,58	0,68	0,26
Vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC	SNAR Nacional	6,23	5,33	5,26	3,50	2,99
	Aproximación	2,35	1,89	1,84	1,58	1,80
	Pista y Rodadura	1,37	0,82	0,81	0,87	0,83

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

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

258. En ese orden de ideas, la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles para el periodo 2025-2027 se realizó tomando como base los ingresos asignados al servicio de Pista y Rodadura (el cual comprende a su vez los servicios de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves) en el año 2023, y considerando las mismas tasas de crecimiento de embarque de pasajeros. El resultado se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 39: Proyección de ingresos por usuarios no atribuibles (miles de USD), 2025-2027

Servicio	2025	2026	2027
Pista y rodadura	1,76	1,88	2,01
Total	1,76	1,88	2,01

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.4.3. Transferencias recibidas de LAP

259. El Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC, establece que LAP debe entregar como transferencia a CORPAC el 50% de los ingresos recibidos por la prestación del servicio de Aterrizaje y Despegue, además de que los ingresos que genere el pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA Internacional, serán a favor del Concesionario en un 80% y para CORPAC en un 20%.
260. Al respecto, cabe precisar que en la última revisión tarifaria del Ositrán (2022), siguiendo el criterio establecido en la fijación tarifaria Ositrán (2017)⁴¹, se consideró que los flujos derivados de las transferencias provenientes del cobro de la TUUA internacional sean destinados a cubrir los costos de los servicios regulados aeroportuarios deficitarios.
261. En ese contexto, cabe citar los criterios analizados en la fijación tarifaria del Ositrán (2017), respecto al destino de las transferencias de LAP destinados a cubrir el déficit observado en los servicios aeroportuarios y de aeronavegación:

“350. En cuanto a las transferencias provenientes del cobro de la TUUA internacional, se ha estimado conveniente que estas sean destinadas a cubrir los costos de los servicios regulados aeroportuarios deficitarios, en atención a las siguientes consideraciones:

- Las **tarifas que cobra Corpac por los servicios aeroportuarios fueron fijadas en el año 2004; teniendo en ese momento más de trece (13) años de vigencia sin haber sufrido variaciones o ajustes.**
- *Salvo en el caso del aeropuerto de Cusco, la sostenibilidad de los otros aeropuertos administrados por Corpac estuvo garantizada en el proceso de fijación*

⁴¹ Aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD/OSITRAN.

tarifaria del año 2004, considerando las transferencias directas del Estado a Corpac, como consecuencia de los ingresos por Retribución que percibe el Estado de la Concesión del AIJCH; no obstante, mediante la Carta N° GAP.ADC.056.2017.C, recibida el 11 de abril de 2017, Corpac manifestó que no había recibido ninguna transferencia de parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.

- Corpac administra además del aeropuerto de Cusco, **el aeródromo de Nazca y los aeródromos comprendidos dentro del Grupo V, los cuales se caracterizan por presentar, en su mayoría, escaso o nulo movimiento, y cumplir una función social.**
- En el mes de setiembre de 2016, se reiniciaron las operaciones (vuelos) comerciales en el aeropuerto de Jaén. Asimismo, Corpac indicó que los aeropuertos de Ilo, Jaén, Jauja y Rioja presentaban una proyección de demanda creciente, fundamentada en las perspectivas de ingreso de las aerolíneas Latam Airlines, Peruvian Airlines, Star Perú y LC Perú, y sus correspondientes incrementos de frecuencias anuales. En ese escenario, se requeriría de inversiones para el mejoramiento de dichas infraestructuras aeroportuarias”.

351. Adicionalmente/ al analizar **el déficit de los servicios de aeronavegación durante el periodo 2014-2016 se observa que solo los servicios de SNAR Nacional y de Aproximación** presentaron déficit de manera sostenida siendo mayor el déficit de Aproximación con alrededor del 88% del déficit total de aeronavegación en promedio en tanto que el 12% corresponde al servicio de SNAR Nacional (...).”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

262. Como se puede observar, en el proceso de revisión tarifaria del 2017, con relación al déficit operativo identificado tanto en los servicios aeroportuarios como los de aeronavegación, se consideró asignar el íntegro de las transferencias de LAP por concepto de Aterrizaje y Despegue a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación; mientras que las transferencias provenientes del cobro de la TUUA internacional fueron destinadas a cubrir los costos de los servicios regulados aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de CORPAC.
263. Una de las consideraciones principales para determinar tal distribución fue que “*las tarifas que cobra Corpac por los servicios aeroportuarios fueron fijadas en el año 2004; teniendo en ese momento más de trece (13) años de vigencia sin haber sufrido variaciones o ajustes*”. Sin embargo, como se mencionó previamente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas de los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC.
264. Dado ello, es razonable analizar la situación de los servicios a la fecha y evaluar la pertinencia de un cambio en la distribución de las transferencias provenientes de LAP. En tal sentido, a continuación, se muestra el estado de ganancias y pérdidas por servicio reportado en la Contabilidad Regulatoria 2023.

Tabla 40: Resultados operativos de los servicios regulados de CORPAC, 2023

Servicios		Contabilidad Regulatoria 2023		
		Ingresos (sin incluir transferencias)	Gastos y contribuciones	Utilidad (Pérdida) Operativa
Servicios de Navegación Aérea con Regulación Tarifaria	Snar Nacional	36 013 127	106 457 762	-70 444 636
	Snar Internacional	59 880 855	42 887 310	16 993 544
	Aproximación	21 652 974	91 086 591	-69 433 617
	Sobrevuelo	84 947 877	44 293 861	40 654 015
Servicios Aeroportuarios con Regulación Tarifaria	Pista y Rodadura	10 031 648	81 820 202	-71 788 553
	Mangas	1 592 798	1 507 689	85 109
	TUUA	32 557 832	21 270 939	11 286 892

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

265. Se observa que, en el año 2023, los servicios de SNAR Nacional, Aproximación y Pista y Rodadura presentan déficits operativos, esto es, los ingresos operativos (sin considerar transferencias del AIJC) son inferiores a los gastos operativos y contribuciones.
266. Al evaluar en conjunto los resultados operativos de los servicios que presentan déficit, esto es, SNAR Nacional, Aproximación, y Pista y Rodadura, se observa que el 66% del déficit corresponde a los servicios de aeronavegación, mientras que el 34% restante corresponde a los servicios aeroportuarios, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 41: Participación de la pérdida operativa total de los servicios regulados con déficit, por tipo de servicio, año 2023

Tipo de servicio	Déficit Operativo	Part. %
Aeronavegación	-139 878	66%
Aeroportuario	-71 789	34%
Deficit total, servicios regulados	-211 667	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

267. Por otro lado, en el 2023, se reportaron los siguientes ingresos provenientes de las transferencias de LAP.

Tabla 42: Transferencias de LAP a CORPAC, 2023

Fuente de transferencia	Transferencias del AIJC, :	Part. %
50% AVD Concesión J.Chavez	63028108,67	46%
20% TUUA Int. Concesión J.Chavez	74093107,47	54%
Total	137121216,1	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

268. Como se puede observar, a pesar de que los servicios de aeronavegación presentan un mayor déficit operativo, reciben un menor valor de las transferencias por parte de LAP. Por tanto, se considera adecuado ajustar los valores de transferencias para que estos permitan cubrir aquellos servicios con mayor déficit operativo. De este modo, las transferencias de LAP serán asignadas considerando la participación del déficit operativo mostrado previamente.
269. Así, en el caso de las transferencias provenientes de Aterrizaje y Despegue, estas se destinan íntegramente a los servicios de aeronavegación, en tanto que en el caso de las transferencias provenientes de la TUUA Internacional, se propone asignar el 37% de las transferencias a los servicios de aeronavegación, y el 63% restante a los servicios aeroportuarios. Como se mencionó previamente, dichos porcentajes se obtienen a partir de la relación entre las transferencias asignadas a la atención de los déficits operativos para cada tipo de servicio (neta de las transferencias provenientes de Aterrizaje y Despegue) y el monto de las transferencias provenientes de la TUUA Internacional.
270. En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de asignación propuestos. Como se puede apreciar, a manera de ilustración, para el año 2023 dichos porcentajes permiten atender una parte del déficit total, siendo que la distribución de las transferencias del AIJC guarda relación con la participación porcentual de la pérdida operativa total de los servicios regulados con déficit.

Tabla 43: Asignación de las transferencias del AIJC, según tipo de servicio

Tipo de servicio \ Fuente de transferencia	50% A/D del AIJC	20% TUUA Int. del AIJC	Asignación al déficit 2023	Part. %
Aeronavegación	100%	37%	90 615	66%
Aeroportuario	0%	63%	46 506	34%
Total	100%	100%	137 121	100%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

271. De esta manera, se obtiene que para la presente revisión tarifaria se la asignará el 36% de los ingresos provenientes de las transferencias de la TUUA Internacional de LAP. A continuación, se presentan las proyecciones de las transferencias de LAP por TUUA internacional.

Tabla 44 Transferencias del AIJC por concepto del 20% de la TUUA Internacional, 2024-2027

	2024	2025	2026	2027
Tráfico de PAX Internacional en el AIJC	4 250 578			
Tarifa TUUA Internacional vigente	26,23			
Var% anual esperada del tráfico PAX Internacional		7,0%	7,0%	7,0%
Transferencias del AIJC (USD)	22 298 531	23 859 428	25 529 588	27 316 660
Transferencias del AIJC (Soles)	83 704 335	90 447 117	97 012 436	103 803 306

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

272. Cabe precisar que para proyectar transferencias por concepto del 20% de la TUUA Internacional, se estimó los ingresos por TUUA Internacional para el año 2024, multiplicando la TUUA Internacional por el número de pasajeros internacionales embarcados en el AIJC para dicho año⁴², y se extraerá el 20% de tales ingresos como una proxy de las transferencias pagadas a CORPAC por dicho concepto. Entre tanto, para el caso del periodo 2025-2027, se aplicó una tasa de variación constante de 7% anual, sobre el valor de las transferencias estimadas para el 2024 (expresadas en USD debido a que esa es la moneda de la tarifa de TUUA Internacional), siendo que dicha tasa refleja el crecimiento promedio anual de los pasajeros internacionales embarcados que pagan la TUUA internacional, entre los años 2013 y 2019 (esto es, escenario pre pandemia).
273. Obtenida la base, para la asignación de las transferencias por TUUA Internacional que le corresponde a los servicios aeroportuarios, cabe traer a colación lo propuesto por CORPAC con relación al procedimiento propuesto para la distribución de las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional. Así, se observa que previo a la asignación de los montos de transferencias al flujo de caja de los aeropuertos y aeródromos bajo análisis, CORPAC presenta una distribución de participación de las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional sobre la base de la participación de los aeropuertos o aeródromo donde presenta costos de operación relacionados a pista y rodadura, según se muestra a continuación:

⁴² Cabe indicar que, para fines de la proyección, el tráfico de pasajeros en el AIJC del 2024 corresponde a los valores estimados, dado que solo se dispone de información a noviembre de 2024. Así, la información de diciembre de 2024 corresponde al promedio enero-noviembre de dicho año.

Tabla 45: Distribución del 20% de las Transferencias de TUUA Internacional, según aeropuerto, propuesta por CORPAC

Grupo de Aeropuerto	Aeropuertos	% Distribución	Distribución 20% TUUA al ingreso de cada Aeropuerto
	Lima	22,84%	16 922 373
Cusco	Cusco	20,48%	15 171 446
	Iquitos	2,01%	1 486 164
	Piura	1,10%	814 384
	Arequipa	1,82%	1 347 952
Nazca	Nazca	4,58%	3 396 100
	Juliaca	0,56%	416 271
	Tumbes	0,61%	453 979
	Tarapoto	0,93%	687 060
Grupo V	Mazamari	2,99%	2 214 415
	Trujillo	1,32%	980 301
	Pucallpa	1,25%	928 533
	Chiclayo	1,42%	1 048 834
	Tacna	1,16%	859 253
	Talara	0,68%	504 447
	Cajamarca	1,15%	853 686
	Chachapoyas	0,32%	240 483
	Puerto Maldonado	0,59%	436 372
Grupo V	Tingo Maria	2,53%	1 874 657
Grupo V	Huanuco	3,10%	2 298 800
Grupo V	Atalaya	1,69%	1 249 736
Grupo V	Jauja	3,40%	2 520 120
Grupo V	Andahuaylas	1,93%	1 431 070
	Pisco	1,39%	1 026 903
	Anta	0,21%	156 991
	Ayacucho	0,99%	733 184
Grupo V	Chimbote	3,60%	2 666 202
Grupo V	Yurimaguas	3,50%	2 592 196
Grupo V	Juanjui	1,29%	956 404
Grupo V	Ilo	2,91%	2 153 748
Grupo V	Jaen	3,38%	2 506 021
Grupo V	Rioja	1,84%	1 365 471
Grupo V	Tocache	0,03%	18 717
Grupo V	Moquegua	0,51%	379 303
Grupo V	Otros	1,89%	1 401 532
	TOTAL	100,00%	74 093 107,47

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

274. De este modo, CORPAC propone que la asignación de las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional que le corresponde al AIVA, Aeródromo de Nasca y los aeródromos del Grupo V y que, por tanto, se debe incluir en el flujo de caja es de S/. 44 195 939 (59,66% de las Transferencias de LAP). Se infiere que el saldo de las transferencias se asigna al resto de aeropuertos para cubrir los costos relacionados a la pista y rodadura.
275. Al respecto, de la revisión de la información de Contabilidad Regulatoria presentada por CORPAC, se verificó que efectivamente existen aeropuertos concesionados en los cuales CORPAC registra costos operativos en la categoría de pista y rodadura a los cuales no se le asigna ningún tipo de ingreso.

276. Un aspecto relacionado fue analizado en la anterior revisión tarifaria del Ositrán del año 2022. En efecto, en el informe de revisión tarifaria⁴³ se estableció lo siguiente en referencia a las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional:

“290. (...)es preciso señalar que en el flujo caja elaborado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, únicamente se han incluido los costos de operación y mantenimiento correspondientes a los aeropuertos de Cusco, Nazca y el Grupo V. Dicho flujo de caja no considera los costos de la sede Lima, toda vez que **de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh, estos están vinculados a la prestación de los servicios de aeronavegación a cargo de Corpac en dicho aeropuerto**, los cuales se encuentran detallados en la Tabla 28 del presente documento. En ese sentido, dichos costos serán evaluados en el marco del procedimiento de revisión tarifaria iniciado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN (...) (...).”

Tabla 28: Responsabilidad de los servicios de aeronavegación en el AIJCh

Servicios / Instalaciones	Corpac	LAP
1. Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)		
1.1 Servicios de Control de Tránsito Aéreo (Servicios ATC)	X	
1.1.1 Servicios de Control de Área	X	
1.1.2 Servicio de Control de Aproximación	X	
1.1.3 Servicios Radar	X	
1.2 Servicio de Información de Vuelo	X	
1.3 Servicio de Alerta	X	
2. Servicio de Información Aeronáutica (AIS)	X	
3. Servicio de Meteorología Aeronáutica (MET)		
3.1 Observatorios Meteorológicos	X	
3.2 Pronósticos Meteorológicos	X	
3.3 Climatología	X	
4. Servicios de Comunicaciones Aeronáuticas		
4.1 Servicio Móvil Aeronáutico (AMS) – Piloto/Controlador	X	
4.2 Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) – Controlador / Controlador	X	
5. Servicios de Inspección en Vuelo	X	
6. Sistema de Radio Ayudas para la Navegación Aérea		
6.1 Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)	X	
6.2 Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR)	X	

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

277. Cabe precisar que mediante la referida Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN⁴⁴, el Regulador aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC. De esta manera, se desprende que en la anterior revisión tarifaria de servicios aeroportuarios se estableció que los costos identificados en el AIJC debían ser evaluados en el marco del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC.
278. Por tanto, como parte del presente análisis es importante traer a colación lo desarrollado en el Informe de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo realizada por el Regulador en el 2022, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN⁴⁵. En la sección VI del referido informe se establece lo siguiente con relación al tratamiento de costos operativos de pista y rodadura ven los que incurre CORPAC en el AIJC.

⁴³ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN,

⁴⁴ Publicada el 10 de noviembre de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

⁴⁵ Publicada en el diario oficial El Peruano el 10 de julio de 2022.

“530. No obstante, dato que de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de CORPAC la empresa incurre en costos en el AIJCh bajo el concepto de “Pista y Rodadura” por las actividades vinculadas con el aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza cobro alguno a los usuarios; para efectos de asignar las transferencias al Flujo Aproximación se procederá a descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en “Pista y Rodadura” en el AIJCh, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación serán netas de “Pista y Rodadura” en el AIJCh.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

279. Se aprecia que, en concordancia con el criterio establecido en la revisión tarifaria de servicios aeroportuarios Ositrán (2022), los costos operativos relacionados a Pista y Rodadura identificados en la Contabilidad Regulatoria fueron considerados dentro del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo realizada por el Regulador.
280. Sobre la base de los argumentos desarrollados previamente, se debe manifestar que para el caso de los costos operativos de pista y rodadura en los que incurre CORPAC en el AIJC, estos no pueden ser materia de asignación para el presente proceso de revisión tarifaria. Ello, en la medida que sobre la base los criterios previstos en las revisiones tarifarias previas realizadas por el Ositrán, dichos costos deben ser considerados en el proceso de revisión tarifaria de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.
281. Ahora bien, respecto a los costos operativos de pista y rodadura en los cuales incurre CORPAC en el resto de los aeropuertos concesionados, se debe considerar que, a diferencia del contrato de concesión del AIJC, los servicios prestados por CORPAC en dichos aeropuertos no están clasificados como servicios aeroportuarios. Por tanto, para el caso de dichos aeropuertos sí corresponde que los gastos derivados en la categoría de pista y rodadura sean evaluados como parte de la presente revisión tarifaria.
282. Así, teniendo en cuenta lo anterior, luego de proyectarse las transferencias provenientes del LAP asignadas a los servicios aeroportuarios, se procederá a proyectar el gasto anual por concepto de “Pista y Rodadura” de CORPAC presenta en aeropuertos concesionados diferentes al AIJCh para el periodo 2025-2027. Para ello, se toma como referencia la información de la Contabilidad Regulatoria de la empresa, correspondiente al periodo 2018-2023 (sin considerar los años 2020 y 2021, por la pandemia por Covid-19). Al respecto, de acuerdo con dicha fuente de información, el gasto operativo promedio por dicho concepto entre los años 2018 y 2023 asciende a USD 3646 miles, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 46: Gasto promedio por concepto de “Pista y Rodadura”, 2018-2023 (miles de USD)

	2018	2019	2022	2023
Total anual	3805	3856	3136	3786
Gastos Operativos promedio por Pista y Rodadura		3646		
Aporte por regulación asociado a la contraprestación del AIJCh		37		
Total Gasto promedio por concepto de Pista y Rodadura		3683		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

283. Así, una vez obtenidas las proyecciones de las transferencias provenientes del LAP, el porcentaje que le corresponde a los servicios aeroportuarios y restarle el gasto promedio de CORPAC por concepto de “Pista y Rodadura” en otros aeropuertos, se obtienen las estimaciones de las transferencias netas para el periodo 2025-2027 a ser incorporadas a los flujos de los servicios de aeronavegación, de acuerdo con el detalle siguiente.

Tabla 47: Proyección de las transferencias de LAP a CORPAC, 2025-2027 (miles de USD)

		2025	2026	2027
Total de transferencias LAP po TUUA internacional proyectadas		238 594	255 296	273 167
Procentaje de transferencias de LAP po TUUA internacional que le corresponde a servicios Aeroportuarios	62,8%	14 976	16 024	17 146
Gasto operativo promedio por concepto de Pista y Rodadura en aeropuertos Concesionados distintos al AIJCh		3 683	3 683	3 683
Transferencias netas del AIJCh		11 293	12 341	13 463

Fuente: Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.5. Proyección de ingresos netos

284. 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 48: Proyección de ingresos netos, 2025-2027 (miles de USD)

	2 025	2 026	2 027
Total ingresos	32 394	34 869	37 514
Ingresos regulados	21 099	22 525	24 049
Transferencias AIJCh	11 293	12 341	13 463
Usuarios no atribuibles	2	2	2
Aporte por Regulación	-324	-349	-375
Ingresos Netos	32 070	34 520	37 139

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.6. Costos operativos

285. Para la proyección de los costos operativos de los servicios materia de revisión, se ha tomado como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del año 2023. De acuerdo con ello, las partidas de gasto que se consideran como costos operativos para efectos de la presente propuesta son:

- (i) Suministros y Materiales,
- (ii) Gastos de Personal,
- (iii) Servicios Prestados por Terceros,
- (iv) Mantenimiento de Activos,
- (v) Tributos y Seguros, y
- (vi) Otros Costos

286. En la siguiente tabla se muestra la estructura porcentual de los costos operativos registrada en el periodo 2018 al 2023, donde se aprecia que, en conjunto, los gastos de personal y los servicios prestados por terceros concentran, en promedio el 80% del total de costos. En particular, los costos de personal tienen una participación promedio en el periodo de 50%; mientras que la participación promedio de los servicios prestados por terceros fue en promedio alrededor del 30%.

Tabla 49: Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2023 (miles de USD)

Categoría	2019		2020		2021		2022		2023	
	valor	%								
Suministros y Materiales	279	2%	979	8%	718	5%	249	2%	258	2%
Gastos de Personal	7 820	53%	5 540	47%	6 890	46%	6 454	49%	6 583	48%
Servicios Prestados por Terceros	4 360	29%	4 070	34%	5 176	35%	4 632	35%	4 197	31%
Mantenimiento de Activos	938	6%	639	5%	992	7%	645	5%	935	7%
Tributos y Seguros	386	3%	435	4%	888	6%	1 002	8%	1 260	9%
Otros Costos	1 007	7%	198	2%	328	2%	211	2%	380	3%
Total	14 789	100%	11 862	100%	14 992	100%	13 193	100%	13 615	100%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

287. En la Propuesta Tarifaria de CORPAC, para los rubros de suministros y materiales, servicios de terceros, mantenimiento, seguros y tributos, y otros costos, se ha considerado un factor de incremento vegetativo de 3% anual, tomando como base los costos del año 2024⁴⁶. Al respecto, señala que los costos de CORPAC para los aeropuertos de Cuzco, Nasca y Grupo V han venido creciendo desde el año 2021 al 2023 a una tasa promedio superior al 10% para los rubros de mantenimiento, seguros y tributos, otros costos.
288. En lo que respecta a los costos de mantenimiento, adicionalmente a la proyección del crecimiento vegetativo, CORPAC ha considerado una proyección de costos incrementales considerado los mantenimientos futuros por las nuevas implementaciones de proyecciones con relación a la construcción de torres de control, construcción de cercos perimétricos y cuarteles SEI. Del mismo modo, ha realizado sus proyecciones de gastos de personal con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de dichos servicios.
289. Por otro lado, respecto a la Propuesta Tarifaria de AETAI, para la proyección de los costos operativos toma como base la Contabilidad Regulatoria del 2023 y para los siguientes años se ajusta en función de la inflación.
290. Sobre el particular, con relación a los costos relacionados a los rubros de suministros y materiales, servicios de terceros, seguros y tributos, y otros costos, cabe mencionar que en la anterior revisión tarifaria, Ositrán consideró adecuado aplicar el supuesto planteado por CORPAC de proyectar los costos operativos mediante incrementos vegetativos anuales (2% anual), en la medida que los costos operativos no mostraban una relación en función de los supuestos considerados para las proyecciones de demanda, siendo que estas ultima presentaba tasas de crecimiento anual esperadas inusualmente elevadas y, por tanto, no era razonable considerar que los costos operativos se incrementarán en la misma proporción que la demanda.
291. Sobre dicha base, se considera que para la presente revisión tarifaria tampoco es factible la estimación de los costos en proporción a la demanda, ello debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas en el periodo previo (para el caso del AIVA, por ejemplo, se observaron variaciones de 85% en 2022 y 35% en 2024,) que no guardan relación con las variaciones históricas de los costos en dicho periodo. Efectivamente, de la información presentada en la tabla previa se observa que la actuación histórica de los mencionados costos operativos, entre el 2019 y 2023 han mostrado comportamientos muy irregulares, siendo que para los años 2021 y 2022 mostraron caídas del 9% y 17% respectivamente, mientras que para el año 2021 se presentó un aumento del 28%.
292. Por tanto, considerando que a la fecha no se cuenta con información que permita determinar un valor de crecimiento confiable, para la estimación de los rubros de suministros y materiales, tributos y seguros, servicios prestados por terceros y otros costos, se aplicarán incrementos vegetativos anuales considerando una tasa de 2%, similar a la considerada en la revisión tarifaria anterior.

⁴⁶ Cabe mencionar que para determinar el valor del año 2024, CORPAC utilizó costos a julio de 2024 y lo duplicó para obtener su valor anual.

293. Cabe precisar que mediante la Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN, del 06 de enero de 2025, se solicitó a CORPAC remitir los costos operativos actualizados al cierre del 2024. Sobre el particular, mediante Oficio GCAF.GF.008.2025.O, CORPAC remitió los costos operativos a setiembre de 2024, afirmando que se tiene previsto que la información al cierre del 2024 de acuerdo al Manual de Contabilidad Regulatoria esté lista al a fines de marzo de 2025. Por tanto, al no contar al con la información al cierre del 2024, para estimación de los costos se utilizó la misma tasa de crecimiento vegetativa del 2% descrita previamente.
294. En la siguiente tabla se presenta el resumen de las proyecciones de costos de los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, seguros y tributos, y otros costos.

Tabla 50: Proyección de costos operativos, 2025-2027 (miles de USD)

	2 025	2 026	2 027
Suministros y Materiales	263	268	274
Servicios prestados por terceros	4 274	4 361	4 451
Seguros y tributos	1 284	1 309	1 337
Otros Costos	387	395	403
Total	6 208	6 333	6 465

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.6.1. Gastos de personal

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

Tabla 51 Proyección de gastos de personal de CORPAC, 2024-2027 (miles de soles)

Gasto de personal	2024	2025	2026	2027
Gastos de Personal proyectados por CORPAC	245 556	253 865	267 199	279 738
Gastos de Personal asignado a Servicios Aeroportuarios	65 058	70 859	74 313	77 636
Gastos de Personal adicional		3 785	3 785	3 785

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

296. Al respecto, en línea con el criterio seguido en la anterior revisión tarifaria Ositrán (2022), como punto de partida para la determinación de los gastos de personal, solo se considerarán las proyecciones de costos que cuenten con la aprobación del Directorio del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, FONAFE), conforme al marco legal vigente⁴⁷.

⁴⁷ El literal a) del Artículo 10 del Reglamento de la Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, señala como una de las funciones del Directorio de FONAFE:

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

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

297. Acorde con ello, mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN⁴⁸, entre otros, se solicitó a CORPAC que remita la documentación que contenga la aprobación por parte del Directorio de FONAFE de los gastos de personal considerados en su propuesta tarifaria; asimismo, se solicitó que, de corresponder, actualice los datos relacionados a la proyección de personal remitido mediante su propuesta tarifaria. Por otro lado, se solicitó justifique el incremento de algunas categorías de gastos de personal.
298. Sobre el particular, mediante el Oficio GCAF.GF042.2024.O⁴⁹, CORPAC dio respuesta a la solicitud remitida mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN, desarrolló argumentos complementarios y remitió un nuevo formato Excel con la proyección de gastos de personal proyectado.
299. Al respecto, de los documentos remitidos por CORPAC, cabe traer a colación el Oficio N° 0400-2024-GPC-FONAFE, mediante el cual el Gerente Corporativo de Planeamiento y Control de Gestión de FONAFE hace de conocimiento a CORPAC que mediante Acuerdo de Directorio N° 0012024/012-FONAFE, se modificó el presupuesto de CORPAC para el año 2024. De acuerdo con dicho presupuesto aprobado, el gasto de personal de CORPAC asciende a S/. 218 089 mil, el cual es menor a los S/. 245 556 mil presentados en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para dicho año.
300. Asimismo, como parte de la documentación, también se remitió el Oficio N° 0484-2024-GPC-FONAFE, mediante el cual FONAFE hace de conocimiento a CORPAC el presupuesto aprobado para el ejercicio 2025. De acuerdo con dicho presupuesto, el gasto de personal de CORPAC aprobado para el 2025 asciende a S/. 255 923 mil.
301. En ese sentido, considerando que a la fecha se cuenta con el presupuesto aprobado para CORPAC para el año 2025 y que la información del gasto de personal del 2024 presentado por CORPAC difiere al del presupuesto aprobado por FONAFE, se considera razonable utilizar el valor proyectado en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para el año 2025 como base para determinación del gasto de personal que serán incluidos en el flujo de caja.
302. Ahora bien, previo a la determinación de los valores de gastos de personal que serán utilizados en el flujo de caja, para el caso de los años 2026 y 2027, se debe analizar los sustentos presentados por CORPAC sobre los incrementos en los gastos de personal para dichos años. Así, conforme se expuso en la tabla previa, mediante su propuesta tarifaria CORPAC divide el gasto de personal en dos categorías, (i) proyección de gasto de personal y (ii) gasto de personal adicional.
303. Para cada una categoría, CORPAC presenta las necesidades de personal que sustentan sus respectivas tasas de crecimiento. De esta manera, CORPAC indica lo siguiente:

“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

⁴⁸ Del 11 de diciembre de 2024.

⁴⁹ Recibido el 27 de diciembre de 2024.

- 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

304. Al respecto, mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó remitir los documentos mediante los cuales FONAFE realiza la aprobación del personal, para dichos años, asimismo, se solicitó remitir la lista de categoría personal y sedes donde se incorporará el personal proyectado en, así como, especificar cuáles son los montos estimados y cómo se ven reflejados en la estructura del gasto de personal expuesta en el Modelo Tarifario de CORPAC. En el Oficio GCAF.GF042.2024.O, CORPAC señaló lo siguiente:

“ (...)

- *Respecto a los montos proyectados del personal AVSEC-SEI y personal de fauna considerado, se detalla a continuación:*

NECESIDADES DE LA GERENCIA CENTRAL DE AEROPUERTOS - ÁREA DE SEGURIDAD

Detalle	Grupo Ocupacional	N° Cantidad de Personal Proyectada				
		2023	2024	2025	2026	2027
Año Anterior			27	67	107	148
OFICIALES AVSEC	TÉCNICOS	15	20	28	28	29
BOMBEROS AERONÁUTICOS		12	20	12	13	13
N° TOTAL DE NECESIDADES SEGURIDAD		27	67	107	148	190

Detalle	N°	N° Cantidad de Personal Proyectada				
		2023	2024	2025	2026	2027
Necesidades del Área de Seguridad - 2023	27	S/ 339,811	S/ 1,278,243	S/ 1,278,243	S/ 1,278,243	S/ 1,278,243
Necesidades del Área de Seguridad - 2024	40	S/ -	S/ 684,142	S/ 1,972,426	S/ 1,972,426	S/ 1,972,426
Necesidades del Área de Seguridad - 2025	40	S/ -	S/ -	S/ 684,142	S/ 1,972,426	S/ 1,972,426
Necesidades del Área de Seguridad - 2026	41	S/ -	S/ -	S/ -	S/ 701,246	S/ 2,021,737
Necesidades del Área de Seguridad - 2027	42	S/ -	S/ -	S/ -	S/ -	S/ 716,348
N° TOTAL DE NECESIDADES SEGURIDAD	190	S/ 339,811	S/ 1,962,385	S/ 3,934,811	S/ 5,924,341	S/ 7,963,181

NECESIDADES DE LA GERENCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Detalle	Grupo Ocupacional	N° Cantidad de Personal Proyectada				
		2023	2024	2025	2026	2027
Año Anterior			0	0	6	8
OFICIAL DE CONTROL DE FAUNA	Profesional	0	0	6	2	0
N° TOTAL DE NECESIDADES GSMS		0	0	6	8	8

Detalle	N°	N° Cantidad de Personal Proyectada				
		2023	2024	2025	2026	2027
Necesidades del GSMS - 2025	6	S/ -	S/ -	S/ 327,941	S/ 525,811	S/ 525,811
Necesidades del GSMS - 2026	2	S/ -	S/ -	S/ -	S/ 109,314	S/ 175,270
N° TOTAL DE NECESIDADES GSMS	8	S/ -	S/ -	S/ 327,941	S/ 635,125	S/ 701,082

(...)

305. Sin embargo, del sustento remitido por CORPAC, no se advierte algún documento que sustente la aprobación del personal señalado en las tablas presentadas. Por tanto,

conforme al criterio establecido en la anterior revisión tarifaria Ositrán (2022), en la medida que las proyecciones realizadas por CORPAC no cuentan con una aprobación formal, se han considerado conveniente que la categoría de “proyección de gasto de personal” se estime teniendo en cuenta la misma tasa de 2% anual -crecimiento vegetativo- empleada para los demás rubros de gastos operativos, tomando como base el valor del gasto de personal establecido en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para el año 2025.

306. Efectivamente, sobre la base del criterio seguido en la revisión tarifa anterior, se debe señalar que el Anexo II del RETA dispone que el punto de partida para la estimación de los costos operativos -dentro de los que se encuentra el gasto de personal- son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos *ad hoc* efectuados por el Regulador; remarcándose que **“no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.”**
307. Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material⁵⁰ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444⁵¹, a efectos de estimar los costos operativos, entre los cuales se encuentra el gasto de personal, corresponde al Regulador verificar que dichos gastos se encuentren debidamente sustentados. Ello, resulta relevante toda vez que, el reconocimiento de dichos gastos en el presente procedimiento implica que los mismos sean trasladados a los usuarios a través de las tarifas que posteriormente cobrará CORPAC.
308. En ese orden, a efectos de formular las tarifas en el presente procedimiento de revisión tarifaria, no resulta suficiente que CORPAC alegue que tiene un déficit de personal que requiere ser cubierto para cumplir determinada normativa, pues el gasto de personal que se encuentra facultado a ejecutar está limitado por el presupuesto que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias.
309. Por otro lado, mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN se solicitó a CORPAC que justifique el incremento de algunas categorías de gastos de personal presentes en su propuesta tarifaria. Al respecto, mediante el Oficio GCAF.GF042.2024.O, CORPAC respondió que categorías de gasto como Asignación Familiar, Sobretiempo de 25% y 35%, representan derechos adquiridos por Ley; por otro lado, categorías como Compensación Económica Uniformes, Compensación Por Tiempo de Servicios Horas Libres y Feriados son derechos adquiridos a través de convenios colectivos. En ese sentido, sobre la base de los criterios utilizados en la anterior revisión tarifaria, estas categorías serán incluidas como parte del gasto de personal a ser considerado en el flujo de caja.
310. Sin embargo, mediante la misma comunicación, CORPAC señaló en referencia a los gastos por Vales de Prestaciones Alimentarias, que dicho concepto **“se otorga a todos los trabajadores de la empresa como una liberalidad de la administración con el fin de velar por el bienestar de la canasta familiar (...).”** En ese sentido, en tanto que esta categoría de gasto es una liberalidad asumida por la administración CORPAC, se considera que dichos gastos no deben ser cubiertos para la tarifa regulada. En la misma línea, se considera pertinente retirar las categorías rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales”, las cuales irían en el mismo sentido de los Vales de Prestaciones Alimentarias.
311. Por otro lado, respecto a la categoría “gasto de personal adicional”, CORPAC señala que este comprende lo siguiente:

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

⁵¹ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

“101. De acuerdo a la ley de equilibrio financiero (Ley 31954) 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

(...)

312. Sobre el particular, similar al caso anterior, mediante el mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC remita el plan de trabajo de gestión empresarial aprobado por FONAFE, así como, todos los documentos vinculados donde se precise la aprobación por parte FONAFE del personal señalado en la Tabla 19 de su Propuesta Tarifaria. Mediante el Oficio GCAF.GF042.2024.O, CORPAC da respuesta a la solicitud formulada por el Regulador mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN, según lo siguiente:

(...)

- Se adjunta el plan de trabajo de gestión empresarial aprobado por el directorio de CORPAC en coordinación a lo dispuesto por FONAFE.
- Respecto al personal contemplado en la propuesta, las cuales contemplan 44 personas solicitadas para la Gerencia Central de Aeropuertos - GCAP y la Gerencia del Aeropuerto Internacional de Cusco- GAI Cusco, es preciso informar que las mismas están contempladas dentro del nuevo CAP dada las necesidades y recomendaciones de la DGAC.

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

(...)

[El subrayado es nuestro.]

313. Asimismo, cabe mencionar lo descrito en el Oficio GCAF.GF.040.2024.O⁵² respecto a la contratación del personal CAP para el caso de CORPAC:

“Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE de fecha 22.12.2023 dispone los siguiente:

✓Los contratos sujetos a modalidad del TUO del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR, serán aprobados únicamente por el Directorio de su Empresa, ya no requiriendo la autorización posterior de la Dirección Ejecutiva de FONAFE.

⁵² Remitido al regulador, el 11 de diciembre de 2024.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

314. En ese marco, CORPAC adjuntó diversos documentos del MTC y la DGAC donde se indica que se deben completar las plazas referidas en el marco de la realización de acciones correctivas por las faltas identificadas en los aeropuertos administrados por CORPAC. Sobre este aspecto, el Directorio de CORPAC aprobó el Proyecto del Plan de Trabajo de Gestión Empresarial de CORPAC S.A.
315. Por lo expuesto, tomando en cuenta lo establecido en el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE, referido a la contratación del personal CAP de CORPAC y la aprobación del Directorio del plan de trabajo donde se refiere las plazas necesarias, las mismas que han sido requeridas por la DGC para cumplir con las plazas CAP faltantes en los aeropuertos administrados por CORPAC, se estima adecuado que la categoría de gasto de personal adicional sea considerado en su totalidad como parte de la proyección total de gasto total de personal para el periodo 2025 al 2027. Cabe precisar que valor del gasto de personal adicional se suma a la proyección de gasto de personal – basada en el crecimiento vegetativo señalado previamente y sobre este valor total se ajustade con el tipo de cambio real para su inclusión en el flujo de caja.
316. Conforme a los criterios desarrollados previamente, en la siguiente tabla se muestra el gasto total de personal designado a servicios aeroportuarios para el periodo 2005 al 2027.

Tabla 52 Proyección de gastos de personal asignado a servicios aeroportuarios 2025-2027 (miles de USD)

	2 025	2 026	2 027
Gastos de personal asignado a servicios aeroportuarios	17 411	17 744	18 093

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.6.2. Mantenimiento

317. Tal como fue señalado líneas arriba, en la Propuesta Tarifaria de CORPAC se incluye una proyección de gastos de mantenimiento que comprende:
- Un costo base, estimado a partir del costo registrado en los estados financieros regulatorios del año 2020, al cual se le aplica una tasa de 3% anual (por crecimiento vegetativo); y,
 - Una proyección de costos incrementales, los cuales corresponden al Programa de Mantenimiento de torres de control, construcción de cercos perimétricos y cuarteles SEI.
318. Al respecto, en concordancia con el resto de los costos operativos, para el presente caso se consideró una tasa de crecimiento vegetativa del 2%. De acuerdo con ello, a continuación, se muestra el total de costos de mantenimiento para el periodo 2025 al 2027 en determino de miles de dólares reales.

Tabla 53: Proyección de gastos de mantenimiento de los servicios aeroportuarios, 2025-2027

	2 025	2 026	2 027
Gastos de personal asignado a servicios aeroportuarios	17 411	17 744	18 093

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.7. Base de capital e inversiones

VIII.7.1. Consideraciones previas

319. El horizonte de evaluación del flujo de caja considera al 2024 como año base; en tal sentido, la base de capital existente a ser considerada deberá corresponder a dicho año. Asimismo, como se desarrollará posteriormente, la base inicial de activos se determina sobre los valores registrados en la Contabilidad Regulatoria.
320. En ese sentido, se debe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta Tarifaria, la información de Contabilidad Regulatoria más actual con la cuenta el Regulador es la del ejercicio 2023. Así, sobre la base de dicha información se debería determinar los activos base del año 2024, así como, la proyección de dichos activos y su depreciación para los años 2025 al 2027.
321. Sin embargo, cabe traer a colación que, respecto a la información de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023, mediante el Informe N° 00068-2024-GRE-OSITRAN, del 19 de junio de 2024, se identificó que el dictamen de los Estados Financieros Regulatorios por parte de la empresa Auditora, emitió su opinión con salvedad referida al tema de bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades, Planta y equipos de CORPAC, para lo cual se citó lo descrito en los Estados Financieros regulatorios:

“Opinión

“(…)

2. *En nuestra opinión, excepto por la situación descrita en el párrafo 3 de Fundamentos de la Opinión con Salvedad, los Estados Financieros – Contabilidad Regulatoria presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos la situación financiera de la Empresa al 31 de diciembre de 2023, los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por la International Accounting Standards Board (IASB) y el Manual de Contabilidad Regulatoria versión 3.2. Asimismo, la Compañía ha cumplido con la presentación de los documentos explicativos e información complementaria de manera razonable.*

Fundamentos de la Opinión con Salvedad

- Utilización en la Contabilidad Regulatoria de la información financiera representada por bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades, Planta y Equipos por un valor neto de S/ 207 millones al 31 de diciembre de 2023, sobre los cuales existe una limitación para determinar la existencia de la integridad de dichos activos.

3. *A la fecha de este dictamen la Empresa aún no concluye con el resultado de la toma de inventarios físicos de sus bienes muebles, maquinaria y equipos, procedimiento que ha sido encargado a un tercero, por lo que aunado con el resultado de los inventarios efectuados al inicio del año 2022 donde el contratista identificó faltantes por S/ 86.4 millones, bienes sobrantes por S/ 6.3 millones y bienes en estado de chatarra inservible y malo por S/ 38,5 millones, que estuvieron formando parte de los bienes conciliados, determinan una limitación para contar con información suficiente y pertinente que respalde la existencia, integridad y el valor de los componentes de este rubro, lo que representa una incertidumbre en cuanto a conocer el resultado final que podría surgir de esta comprobación, cuyo efecto, si lo hubiera, estaría relacionado con los valores patrimoniales de los rubros de Propiedades, Planta y Equipo y Resultados Acumulados”.*

[El subrayado es nuestro.]

322. De esto modo, en el referido Informe se concluye que “(…) a la fecha, los estados financieros regulatorios del ejercicio 2023 de CORPAC, elaborados bajo lo establecido en el MCR versión 3.2, tienen opinión de la firma auditora con salvedades, respecto al activo

fijo y a cuentas contables relacionadas a esta, por lo que no se tiene certeza de la cuantía de los costos y valor de los activos distribuidos que han sido reportados en los informes precisados en el MCR”. En tal sentido, a efectos de verificar que la información de Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023 de CORPAC cumple con las disposiciones de su Manual de Contabilidad Regulatoria, el Auditor refiere que CORPAC deberá remitir la actualización de la información correspondiente, subsanando sus observaciones.

323. Asimismo, mediante el Informe el Informe N° 00092-2024-GRE-OSITRAN se exhorta a CORPAC a subsanar la observación formulada en dicho Dictamen y remitir al Regulador la modificación correspondiente de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023, con el objetivo de que los reportes de Contabilidad Regulatoria correspondientes a dicho ejercicio reflejen de manera veraz y confiable la información de la cuenta del activo fijo (en atención a lo dispuesto en los principios de consistencia y materialidad previstos en el artículo 5 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán, y el numeral 2 del Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC).
324. Así, mediante el Oficio GCAF.GF.033.2024.O⁵³, CORPAC comunica que se realizó el inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional del periodo 2023 que comenzó en octubre de 2023 y culminó en marzo de 2024 y el informe final será entregado a los Auditores Externos para la auditoría del año 2024. Asimismo, adjunta el Oficio GG.612.2024.O/6, dirigido a FONAFE que detalla las acciones realizadas para al levantamiento del Dictamen con Salvedades. En este último oficio, CORPAC señala lo siguiente:

“Con respecto a la opinión con salvedad a los Estados Financieros de los ejercicios 2022 y 2023, relacionada a los resultados del inventario físico, conciliación y valuación de los bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – período 2021, ejecutado por el Consorcio INCAR, así como; relacionada a los resultados de los inventarios físicos, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional durante el período 2023, cuyo servicio fue ejecutado por el Consorcio Callao en virtud del contrato N° GL.043.2023, cuyo servicio inicio en octubre de 2023 y culminó en marzo de 2024, se han realizado los siguientes avances:

1. Respecto a los bienes faltantes por un valor de S/ 86'391,705

Los resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de los bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – periodo 2023, después de nuestra revisión, mostraron resultados estableciéndose a la fecha la existencia de 62,486 bienes conciliados los cuales suman un valor contable de S/. 199,840,419, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Situación de los bienes	Informe revisado		Observaciones
	Cantidad de bienes	Valor Neto al 31.12.2023 S/	
Bienes Conciliados	62,486	199,840,419	Ubicados físicamente
Bienes Faltantes	2,375	4,539,253	Bienes no ubicados durante el inventario físico
Total, de Registros base de datos Contable Patrimonial	64,861	204,379,672	
Bienes Sobrantes	7,732	1,639,376	Bienes Sobrantes diversos con valor de tasación

(...)

325. Por lo expuesto, con objeto de contar la información real de los activos con los cuales cuenta CORPAC, mediante el Oficio N° 284-2024-GRE-OSITRAN se solicitó se remita el Informe de “Evaluación a los resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – periodo 2023”;

⁵³ Remitido al Regulador el 30 de setiembre de 2024.

asimismo, se solicitó remitir la información sobre la valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional de manera detallada.

326. Mediante el Oficio GCAF.GF.042.2024.O, CORPAC un archivo Ms Excel con el detalle de los activos según los resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – periodo 2023. En ese sentido, dicha información es utilizada para ajustar los valores de los activos de CORPAC al cierre del 2023 y de esa manera determinar el valor de los activos al año base 2024.

VIII.7.2. Base de capital existente

327. A efectos de determinar la base inicial de activos, como se resaltó anteriormente, se considera oportuno emplear como punto de partida para la construcción de la base de activos al cierre del 2024, la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2023. Cabe precisar que, para el cálculo respectivo se tomó en cuenta los montos de depreciación de dichos activos para el ejercicio 2024.
328. Así, de acuerdo con la información del libro de activos fijos, CORPAC posee activos relacionados a los servicios aeroportuarios, y activos que son compartidos entre los servicios de aeronavegación y los aeroportuarios (en adelante, activos mixtos).
329. Al respecto, los activos relacionados a los servicios aeroportuarios del AIVA, el Aeródromo de Nazca y los aeródromos del Grupo V son incluidos íntegramente en el flujo de caja.
330. Por su parte, con relación a los activos mixtos, de acuerdo con lo manifestado en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, se ha considerado el 50% de estos para los servicios aeroportuarios. No obstante, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2022), en la presente propuesta se considera para el caso específico de terrenos, la cantidad de metros cuadrados como direccionador de costos (*cost driver*); para todos los demás tipos de activos se considera el 50% de los activos mixtos.
331. Adicionalmente conforme a lo establecido previamente, con el objeto de ajustar los valores de los activos de CORPAC al cierre del 2023, del archivo Ms Excel referido al detalle de los activos según los resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – periodo 2023, se identificó aquellos activo faltantes por categoría de activo. Así, para el caso de activos aeroportuarios se presentó el siguiente resultado:

Tabla 54: Valor neto de activos no hallados resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional, al año 2023 (miles de USD)

Tipo de activo	Valor neto de activos no hallados - 2023
Concesiones, licencias y otros derechos	-
Edificaciones y construcciones	-
Maquinaria y Equipo	7,92
Otros	24,08
Intangible	-
Terrenos	-
Asignado Aeroportuario	32,00

Fuente: Oficio GCAF.GF.042.2024.O

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

332. De esta manera, una vez identificados los activos netos al 2024, sobre la base del detalle de activos de la Contabilidad Regulatoria 2023, se restó los activos no hallados. De este modo, se estimó el stock de activos fijos asociados a los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos objeto de la presente revisión tarifaria, los cuales se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 55: Valor neto de los activos asignados a los servicios aeroportuarios, al año 2024 (miles de USD)

Tipo de activo	Valor Neto activos 2024
A. Aeroportuario	31 130
Concesiones, licencias y otros derechos	-
Edificaciones y construcciones	24 763
Maquinaria y Equipo	81
Otros	6 286
Intangible	-
Terrenos	-
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)*	27 907
Concesiones, licencias y otros derechos	-
Edificaciones y construcciones	147
Maquinaria y Equipo	7
Otros	72
Intangible	14
Terrenos	27 667
Total asignado a servicios Aeroportuarios	59 037
Concesiones, licencias y otros derechos	-
Edificaciones y construcciones	24 910
Maquinaria y Equipo	89
Otros	6 358
Intangible	14
Terrenos	27 667

(*) Considera solo la parte correspondiente a los servicios aeroportuarios – no incluye las inversiones del 2024, las cuales se sumarán aparte en el flujo de caja.

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

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

333. Sobre la base de detalle de activos de la Contabilidad Regulatoria, se estimó la depreciación de cada activo para el periodo 2025 a 2027, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 56: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios aeroportuarios, 2025-2027 (miles de USD)

Tipo de activo	2 025	2 026	2 027
Concesiones, licencias y otros derechos	-	-	-
Edificaciones y construcciones	1 521	1 476	1 434
Maquinaria y Equipo	63	25	0
Otros	1 337	1 306	1 239
Intangible	3	3	3
Terrenos	-	-	-
Total	2 923	2 809	2 676

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

334. De otro lado, cabe señalar que para la construcción de la base de capital existente se consideran los activos en posesión de CORPAC que son empleados para la prestación de los servicios aeroportuarios, tanto de manera exclusiva como compartida (activos mixtos),

lo cual incluye las inversiones ejecutadas por la empresa durante el periodo 2022-2024, ello en virtud del plan de inversiones que fue considerado en la anterior revisión tarifaria.

335. No obstante, como se verá más adelante, la empresa ha evidenciado un nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado, existiendo inversiones proyectadas que no se llegaron a realizar o que fueron parcialmente ejecutadas de acuerdo con el plan.
336. Así, en la medida en que las tarifas fijadas en la anterior revisión tarifaria se establecieron sobre la base de gastos proyectados a ser incurridos por CORPAC durante la vigencia de dichas tarifas, entre los que se incluye 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, resulta pertinente cuantificar qué parte de los ingresos efectivamente percibidos por CORPAC por el cobro de las tarifas correspondería al consumo del capital fijo de las inversiones no ejecutadas. Ello a efectos de realizar un ajuste sobre las bases de capital existente que serán consideradas en el año base de los flujos de caja en la presente revisión, en la medida en que las tarifas fijadas en la anterior revisión tarifaria han venido financiando el CKF de los activos contenido en el plan de inversiones, tanto de los ejecutados como de los no ejecutados.
337. Sobre el particular, debemos señalar que dicho ajuste resulta consistente con lo señalado en el Anexo II del RETA con relación a la metodología de Costo de Servicio. En efecto, en dicho anexo se señala que:

“II. Revisión Tarifaria por Costo de Servicio

(...)

II.1. Principales criterios metodológicos aplicables al Costo de Servicio

(...)

g) Inversiones

(...)

*La resolución de fijación o revisión tarifaria **podrá incorporar mecanismos de ajustes de tarifas, en caso no se ejecuten las inversiones a ser financiadas por éstas**, sin perjuicio de las sanciones que puedan resultar de acuerdo con la normativa aplicable. **El mecanismo de ajuste considerará, entre otros, el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas.**”*

[El énfasis es nuestro.]

338. Por tanto, teniendo en consideración que CORPAC no ha ejecutado la totalidad de las inversiones programadas en la anterior revisión tarifaria, y por cuyo CKF se ha venido cobrando en las tarifas aplicadas por la prestación de los servicios aeroportuarios, se realizará un ajuste en las bases de activos existentes mediante la sustracción de un saldo por CKF no ejecutado, el cual se estimará a partir del modelo utilizado para la determinación de tarifas del 2022-2024, siguiendo la metodología aplicada en la anterior revisión tarifaria. Cabe indicar que el saldo por CKF no ejecutado que se estime deberá ser expresado en valores del año base 2024, empleando la tasa WACC estimada para la presente revisión, con la finalidad de considerar el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas, de acuerdo con el RETA.
339. De esta forma, en el Anexo II del presente Informe se desarrolla la estimación del saldo por CKF no ejecutado para los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria. Sobre el particular, se estimó un saldo de USD 613,5 miles, a valores del año 2024; Resulta preciso indicar que dicho montos será descontado de las bases de capital existente que serán consideradas en el año base (2024) de los flujos de caja en la presente Propuesta.

VIII.7.3. Inversiones proyectadas

340. En la Propuesta Tarifaria de CORPAC, se presentó un plan de inversiones para el periodo 2024 al 2027. Al respecto, debe recordarse que, sobre las inversiones bajo la metodología de Costo de Servicio, en el literal g) de la subsección II.1 del Anexo II del RETA se indica lo siguiente:

g) Inversiones

*En el cálculo de las tarifas reguladas por CoS se **incluirán sólo aquellos conceptos que estén incluidos en el plan de inversiones programadas o aprobadas** (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución). Cuando una inversión se encuentre concluida de acuerdo con lo establecido en el cronograma de inversiones aprobado, el Ositrán deberá efectuar las labores de verificación respectivas.*

La resolución de fijación o revisión tarifaria podrá incorporar mecanismos de ajustes de tarifas, en caso no se ejecuten las inversiones a ser financiadas por éstas, sin perjuicio de las sanciones que puedan resultar de acuerdo con la normativa aplicable. El mecanismo de ajuste considerará, entre otros, el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas.

[El énfasis es nuestro.]

341. En línea con lo establecido en el RETA, mediante el Oficio N° 284-2024-GRE-OSITRAN se solicitó a CORPAC remitir los documentos mediante los cuales FONAFE aprobó las inversiones proyectadas para los periodos 2025-2027. Al respecto, mediante Oficio N° GCAF.GF.042.2024.O, CORPAC señaló que FONAFE no aprueba los Programas de Inversión que elabora la empresa, sino que solo aprueba los Presupuestos Anuales de Gastos de Capital, que incluyen el Plan Operativo y los rubros de Ingresos y Gastos de la empresa en periodos anuales, para lo cual adjunto el Oficio N° 0484- 2024 – GPC-FONAFE, referido al presupuesto aprobado para el 2025.

342. Por otro lado, mencionó que las necesidades de inversión de equipamiento e infraestructura aeroportuaria a nivel nacional derivada del diagnóstico realizado, se encuentran contempladas en el Plan Estratégico Institucional 2022-2026 aprobado por FONAFE, para lo cual adjunto el Oficio N° 0392-2022-GPC- FONAFE, mediante el cual FONAFE aprueba el plan estratégico institucional.

343. Adicionalmente, menciona que la proyección de las inversiones hasta el 2028 fueron remitidas al FONAFE para su inclusión el para la elaboración del Marco Macroeconómico Multianual solicitado por el Ministerio de Economía y Finanzas.

344. Por otro lado, cabe indicar que, en línea con el criterio empleado en la anterior revisión tarifaria, resulta necesario aplicar un factor de ajuste, teniendo en cuenta que la gestión de CORPAC ha evidenciado un nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado.

345. Considerando lo anterior, como se detalla en la siguiente tabla, el porcentaje de ejecución de las inversiones de aeronavegación programadas durante el periodo 2022-2024, asciende en promedio a 24,6%.

Tabla 57 Porcentaje de ejecución de las inversiones programadas en los servicios de aeronavegación, 2022-2024

	2022	2023	2024	Valores acumulados al 2024	% de ejecución
Inversiones programadas por año	5 332	10 582	6 229	20 688	24,6%
Ejecución de inversiones	2 234	1 920	1 369	5 089	

Nota: Los montos acumulados a valores del año 2024 consideran la tasa WACC para el año 2024 calculada en el presente Informe.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

346. Así, y luego de aplicar dicho porcentaje sobre el monto de las inversiones programadas, en la siguiente tabla se presenta el resumen del programa de inversión de CORPAC, por tipo de activo, que será considerado en el flujo de caja.

Tabla 56: Programa de Inversión para los servicios de servicios aeroportuarios considerado para el cálculo tarifario, periodo 2025-2027 (miles de USD)

Tipo de activo	2024	2 025	2 026	2 027
Concesiones, licencias y otros derechos	-	-	-	-
Edificaciones y construcciones	421	845	628	1 166
Maquinaria y Equipo	310	240	493	430
Otros	638	-	-	192
Intangible	-	-	-	-
Terrenos	-	-	-	-
Total	1 369	1 085	1 120	1 788

Nota: La inversión del 2024, se basó en la información remitida por CORPAC, mediante el oficio GCAF.GF.042.2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

347. Sobre dichos valores, también se determinaron los valores de depreciación de las inversiones, los cuales se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 58: Proyección de las depreciaciones relacionadas a las inversiones, 2025-2027 (miles de USD)

Tipo de activo	2 025	2 026	2 027
Concesiones, licencias y otros derechos	-	-	-
Edificaciones y construcciones	21	63	95
Maquinaria y Equipo	31	55	104
Otros	-	-	-
Intangible	104	104	104
Terrenos	-	-	-
Total	156	222	303

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.8. Impuestos

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

VII.9. Tasa de descuento

349. De acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, para la estimación de la tasa de descuento del flujo de caja, se empleará la fórmula del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC, por sus siglas en inglés), conforme a lo desarrollado en el literal c) del punto 1.2 de dicho anexo.
350. La metodología WACC pondera el costo de patrimonio y el costo de deuda de la empresa, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado. Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios regulados, la Entidad Prestadora emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, siendo que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiación propia) y prestamistas (financiación ajena).
351. La tasa de retorno regulada es un parámetro importante dentro de la metodología de Costo de Servicio. En un contexto regulatorio, es común usar el Costo Promedio Ponderado del Capital o WACC (*Weighted Average Cost of Capital*, por sus siglas en inglés) para la estimación de dicha tasa, la cual se emplea para descontar el flujo de caja económico. El punto central es encontrar un costo de oportunidad adecuado que permita cubrir costos

eficientes, recuperar inversiones y alcanzar una rentabilidad, ajustadas por riesgo en el periodo analizado.

352. En la siguiente tabla se muestran los resultados del cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital para la presente revisión tarifaria, el cual asciende a 7,49%. Para mayor detalle de las variables utilizadas en dicha estimación, véase el Anexo I de la presente Propuesta

Tabla 59: Costo promedio ponderado de capital (WACC)

Parámetro	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo (Rf)	4,79%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2024 (Damodaran)
Tasa de retorno del mercado (Rm)	11,79%	S&P 500- Periodo 1928-2024 (Damodaran)
Prima por riesgo de mercado (Rm-Rf)	7,00%	
Beta CORPAC S.A. (B)	0,49	Cálculo
Beta no apalancado (Bna)	0,49	Swiss Economics (2020a)
Tasa impositiva (t)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (SUNAT y EE.FF. CORPAC)
Deuda financiera (D)	0	EE.FF. CORPAC 2023
Patrimonio Neto (E)	782 366	EE.FF. CORPAC 2023
Riesgo país (Rp)	1,71%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 24 meses: 2023-2024) (BRCP)
Costo de deuda (Rd) (USD)	n/a	
Costo de patrimonio (Re) (USD)	9,91%	Cálculo
D/(D+E)	0,00%	
E/(D+E)	100,00%	
WACC nominal (USD)	9,91%	
Inflación	2,25%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2024-2027 (FMI)
WACC real (USD)	7,49%	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VII.10. Flujo de caja

353. 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:

- Un flujo de caja económico que comprende al aeropuerto de Cusco, el Aeródromo de Nazca⁵⁴ y los aeródromos que forman parte del Grupo V.
- Un horizonte de tres años (2025 al 2027) con año base 2024, en el que las tarifas revisadas entrarán en vigor desde el año 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.
- Se utiliza el método de depreciación lineal de los activos.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 7,49%.

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

⁵⁴ Con excepción del servicio de TUUA para dicho aeródromo.

Tabla 60: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (miles de USD)

Año	2024	2025	2026	2027
Total ingresos		32 526	35 010	37 665
Ingresos regulados		21 231	22 666	24 200
Transferencias AJJCh		11 293	12 341	13 463
Usuarios no atribuibles		1,8	1,9	2,0
Contribuciones		(325)	(350)	(377)
Aporte por Regulación	1,00%	(325)	(350)	(377)
		-	-	-
Ingresos Netos		32 201	34 659	37 288
Total Costos de Operación		(24 814)	(25 419)	(26 029)
Costos de operación base		(24 800)	(25 378)	(25 988)
Suministros y Materiales		(263)	(268)	(274)
Gastos de Personal		(17 411)	(17 744)	(18 093)
Servicios de terceros excepto mantenimiento		(4 274)	(4 361)	(4 451)
Mantenimiento		(953)	(972)	(992)
Depreciación de activos		-	-	-
Amortización de Intangibles		-	-	-
Seguros y tributos		(1 284)	(1 309)	(1 337)
Otros Costos		(387)	(395)	(403)
Participación de los trabajadores		(227)	(329)	(438)
Costos de operación incrementales		(14)	(42)	(42)
Impuesto		(1 275)	(1 844)	(2 455)
Pago de IR		(1 275)	(1 844)	(2 455)
		-	-	-
Flujo de Caja Operativo		7 387	9 240	11 259
Valor inicial de los activos	(58 424)			
Inversiones	(1 369)	(1 085)	(1 120)	(1 788)
Recuperación de la inversión				54 698
Flujo de Caja Económico	(59 793)	5 027	6 276	61 713
WACC		7,49%		
VAN		-		
Variación Tarifaria		-4,87%		
EGyP	2024	2025	2026	2027
Ingresos Brutos		32 526	35 010	37 665
Contribuciones		(325)	(350)	(377)
Costos de operación, neto de participaciones		(24 572)	(25 049)	(25 550)
Depreciación y Amortización		(3 080)	(3 031)	(2 979)
Utilidad Operativa		4 549	6 580	8 759
Pago de IR y Participación de los trabajadores				
Participación de los trabajadores		227	329	438
Impuesto a la renta		1 275	1 844	2 455

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VII.11. Propuesta tarifaria

VII.11.1. Niveles máximos de las Tarifas

355. 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 acápite precedentes, se propone que dicha tasa sea equivalente a -4,87%.
356. En ese orden, se propone las siguientes tarifas a ser aplicadas por Corpac a partir del año 2025.⁵⁵

Tabla 61: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto de Cusco (USD reales, sin IGV)

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
TUUA Nacional	USD/Pasajero	5,17	4,92	-4,87%
TUUA Internacional	USD/Pasajero	14,37	13,67	-4,87%
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	11,51	10,95	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,48	2,36	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,10	2,95	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,24	3,08	-4,87%
Más de 105 t	USD/t	3,32	3,16	-4,87%
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	23,00	21,88	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4,27	4,06	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	5,17	4,92	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,45	5,18	-4,87%
Más de 105 t	USD/t	5,58	5,31	-4,87%
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,28	0,27	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,06	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,07	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,07	-4,87%
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,08	-4,87%
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,58	0,55	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	0,10	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,13	0,12	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,14	0,13	-4,87%
Más de 105 t	USD/h	0,14	0,13	-4,87%
Uso de Mangas	USD/h	43,13	41,03	-4,87%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

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

Tabla 62: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en el Aeródromo de Nazca (USD reales, sin IGV)

Servicio	Moneda / Unidad	Nazca		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
TUUA Nacional	USD/Pasajero	-	-	
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	5,74	5,46	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	1,24	1,18	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	1,29	1,23	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	1,35	1,28	-4,87%
Más de 105 t	USD/t	1,38	1,31	-4,87%
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,14	0,13	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,03	0,03	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,03	0,03	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,03	0,03	-4,87%
Más de 105 t	USD/h	0,03	0,03	-4,87%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Tabla 62: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos del Grupo V (USD reales, sin IGV)

Servicio	Moneda / Unidad	Grupo V		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,19	3,99	-4,87%
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	2,88	2,74	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	0,96	0,91	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	1,01	0,96	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	1,06	1,01	-4,87%
Más de 105 t	USD/t	1,08	1,03	-4,87%
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,07	0,07	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,02	0,02	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,02	0,02	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,02	0,02	-4,87%
Más de 105 t	USD/h	0,02	0,02	-4,87%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

357. Considerando que las tarifas propuestas en el presente documento responden a flujos de caja con un horizonte temporal hasta el año 2027, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el término del año 2027, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.

VII.11.2. Reajuste tarifario por inflación

358. En línea con el criterio seguido por Ositrán (2022), en la Propuesta Tarifaria de CORPAC se propone el reajuste automático por la inflación de los EE.UU, considerando que las tarifas propuestas por este han sido formuladas empleando un flujo de caja real en dólares.
359. Al respecto, teniendo en cuenta que los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados a precios constantes y que el WACC empleado se encuentra en términos reales; se considera razonable mantener el criterio seguido por Ositrán (2022). En ese sentido, se plantea un reajuste automático anual por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los EE.UU. (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, toda vez

que esta ha sido la fuente empleada para la conversión de los montos de dólares nominales a dólares reales.

VIII. JUSTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

360. De acuerdo con el marco normativo expuesto en la sección II de esta Propuesta Tarifaria del Regulador, la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán.
361. Al respecto, cabe señalar que, desde el 23 de octubre del 2023⁵⁶, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para sesionar, conforme al artículo 6⁵⁷ del ROF.
362. Considerando dicho escenario, el numeral 10 del artículo 9 del ROF⁵⁸ señala que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente.
363. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 09 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes que sustentan los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el “*análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva*”.
364. En el presente caso, la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, aprobó los nuevos niveles de tarifas máximas que debe aplicar CORPAC para los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos y aeropuertos de Cuzco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, con una vigencia que culminó el 31 de diciembre de 2024.
365. Considerando el vencimiento antes mencionado, con fecha 24 de mayo de 2024, a través de la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para los servicios aeroportuarios que brinda CORPAC.

⁵⁶ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, el señor Alex Díaz Guevara, lo que imposibilita contar con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros.

Posteriormente, con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, con lo cual fueron dos (02) miembros quienes renunciaron al Consejo Directivo.

⁵⁷ ROF:

“Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

⁵⁸ ROF:

“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;

(...).”

366. El 26 de agosto de 2024, CORPAC presentó su propuesta tarifaria a través de la Carta GAJ.002.2024.O.
367. De conformidad con el numeral 31.1 del artículo 31 del RETA, una vez recibida la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General la Propuesta Tarifaria del Regulador en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto.
368. Siendo así, el plazo para que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica remitan la Propuesta Tarifaria del Regulador a la Gerencia General⁵⁹ vence el 17 de enero de 2025, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 del RETA; así, el presente informe se emite dentro del plazo legal antes señalado.
369. De conformidad con el artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir el informe que contiene la Propuesta Tarifaria del Regulador y sus adjuntos al Consejo Directivo del Ositrán, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, emite la resolución correspondiente.
370. En virtud del artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concede un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor a treinta (30) días hábiles, contados a partir de la publicación de la mencionada propuesta para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma.
371. Luego de ello, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, corresponderá a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentar a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener observaciones, el Consejo Directivo emite la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.
372. Como se puede observar, en este punto del procedimiento, los plazos previstos para llevar a cabo las etapas restantes del procedimiento de fijación suman aproximadamente setenta (70) días hábiles, sin considerar prórrogas para las actividades a cargo de Regulador; y dado que, como se indicó previamente, no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo del Ositrán, en el caso de que no se apruebe la Propuesta Tarifaria del Regulador, las siguientes etapas referidas a la publicación de la misma para recepción de comentarios por parte de los interesados, la celebración de la audiencia pública y la aprobación de los nuevos niveles tarifarios se dilatarían indefinidamente.
373. Cabe mencionar que, en la medida que las tarifas aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, vencían el 31 de diciembre de 2024, y considerando que no era posible contar con las tarifas definitivas a esa fecha dada las etapas restantes del presente procedimiento, mediante Resolución de Presidencia N° 0084-2024-PD-OSITRAN, se fijaron tarifas provisionales, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes a partir del 01 de enero de 2025 y culminarán con la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas que serán establecidas – conjuntamente con el

⁵⁹ Mediante el Memorando N° 00307-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó una ampliación del plazo de treinta (30) días hábiles adicionales a los sesenta (60) días hábiles previstos en el artículo 19 del RETA para la presentación de la Propuesta Tarifaria del Regulador.

sistema tarifario – en la resolución que apruebe el informe tarifario final de este Organismo Regulador. Además, como se indicó en el informe que sustentó la mencionada resolución, las tarifas provisionales se fijaron considerando la mejor información disponible a esa fecha y, en consecuencia, se fijaron en los valores que se encontraban vigentes a esa fecha.

374. En tal sentido, si bien a la fecha existen tarifas provisionales para los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC, las mismas tomaron en cuenta la mejor información disponible con la que se contaba a esa fecha. Sin embargo, en este punto del procedimiento, se cuenta con información actualizada para la elaboración para la Propuesta Tarifaria del Regulador, de acuerdo con la metodología anunciada en el acto de inicio del presente procedimiento (costo de servicio). En razón a lo expuesto, se estima pertinente la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador, de modo que se puedan gatillar las siguientes etapas del presente procedimiento, a fin de poder establecer los valores de las tarifas definitivas que deberá cobrar CORPAC.
375. De acuerdo con las consideraciones antes señaladas, y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo por falta de *quorum*, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación de la presente propuesta tarifaria y su correspondiente publicación como una medida de emergencia; en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán

IX. CONCLUSIONES

1. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.”, se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por Corpac y que “(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV”. Dicha Resolución no fijó un plazo de vigencia determinado para las tarifas aprobadas, ni tampoco estableció una periodicidad para su revisión.
2. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología costo de servicio, de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC:
 - Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.
 - Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos comprendidos en el Grupo V.
3. Cabe señalar que, en lo que concierne al Aeródromo “María Reiche Neumann” de Nazca, de los actuados en el presente procedimiento se advierte que, a pesar de contar con la titularidad legal del mencionado aeródromo, actualmente CORPAC no brinda servicios de uso del terminal a los pasajeros; sino que más bien, estos son prestados por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, cobrando a dichos efectos el concepto de Tasa Turística o Derecho de Uso Aeroportuario en virtud de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017. En tal sentido, no se incluye a la TUUA correspondiente al Aeródromo de Nazca en la revisión tarifaria efectuada en el presente documento, y en línea con ello, ya no será aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.
4. La metodología empleada para la formulación de las tarifas que se proponen en el presente documento es la de Costo de Servicio. Con dicha metodología se busca

garantizar que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. A continuación, se resumen las principales consideraciones para la formulación de las Tarifas Máximas:

- i. Se desarrolla un flujo de caja económico que comprende a los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, y uso de mangas (solo en el aeropuerto de Cusco). En este se incluye como parte de los ingresos las transferencias de LAP por el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA internacional en el AIJCh, sobre la base déficit operativo.
 - ii. Se consideran dos tipos de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables, y por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados. Los primeros son aquellos que pagan la tarifa regulada; mientras que los segundos son aquellos que no pagan las tarifas completas, sino las denominadas: tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial, y tarifa operacional anual para vuelos de prueba y/o entrenamiento.
 - iii. La proyección de los ingresos regulados se realizó a partir de la base de la demanda de los usuarios atribuibles 2024 y proyectado mediante una tasa de crecimiento promedio anual.
 - iv. Con respecto a la proyección de inversiones, del plan de inversiones presentado por CORPAC, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2022), se ha aplicado un ajuste por eficacia de ejecución de las inversiones, equivalente a 24,6%; porcentaje calculado con base en la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC sobre el periodo previsto en la anterior revisión tarifaria 2022-2024.
 - v. De acuerdo con lo previsto en el RETA, la tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual ha sido estimado en 7,49%. Cabe indicar que para su estimación se ha considerado un ratio de apalancamiento en el que la empresa no mantiene deuda, por lo que las inversiones en capital se financian enteramente con recursos propios.
5. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados en los párrafos precedentes, se proponen las siguientes Tarifas Máximas, a ser cobradas por CORPAC a partir del año 2025:

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco	Nasca	Grupo V
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,92	n.a.	3,99
TUUA Internacional	USD/Pasajero	13,67	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,95	5,46	2,74
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,36	1,18	0,91
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,95	1,23	0,96
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,08	1,28	1,01
Más de 105 t	USD/t	3,16	1,31	1,03
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	21,88	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4,06	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,92	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,18	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	5,31	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,27	0,13	0,07
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,55	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,13	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	41,03	n.a.	n.a.

n.a.: No aplica

6. Considerando que las tarifas propuestas en el presente documento se encuentran expresadas en dólares reales, estas deberán ser indexadas anualmente por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.
7. Considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2027, las Tarifas Máximas que se proponen en el presente estudio tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027.
8. Las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja real en dólares americanos, por lo que se recomienda que éstas sean ajustadas anualmente por la inflación por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica.
9. Por último, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en este documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación de la presente Propuesta Tarifaria del Regulador, así como su correspondiente publicación, como medida de emergencia, al amparo de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

X. RECOMENDACIONES

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

Atentamente,

MELINA CALDAS CABRERA
Gerente de Regulación y Estudios
Económicos (e)

JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Relación de documentos que sustentan la propuesta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO I

CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

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

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

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

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

Ecuación 1: Fórmula del WACC

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

Donde:

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

Para el cálculo del costo de capital propio (r_{kp}), de acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, se emplea el Modelo de Valoración de Activos del Capital (CAPM, por sus siglas en inglés) adaptado a países emergentes⁶⁰, según se especifica a continuación:

Ecuación 2: Fórmula del costo de capital propio

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

Donde:

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

De esta manera, el CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa -la rentabilidad que un inversor debería obtener al invertir en la empresa- es igual a la rentabilidad de un activo

⁶⁰ El modelo CAPM utilizado para el cálculo del WACC corresponde a un modelo modificado en la medida que, en su formulación original, el CAPM no contempla la inclusión de riesgo país, impuestos, costos de transacción, la ineficiencia del mercado de capitales y el hecho de invertir en una economía emergente.

libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado “beta” (β)⁶¹. En empresas con operaciones similares situadas en países emergentes y de tamaño similar, es usual añadir el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.

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

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

Ecuación 3: Fórmula para desapalancar betas

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

Donde:

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

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

Ecuación 4: Fórmula para reapalancar betas

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

Donde:

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

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

1. Tasa libre de riesgo

La tasa libre de riesgo es el rendimiento que puede obtener un activo libre de riesgo. Se entiende que un activo es libre de riesgo, si el rendimiento efectivo es siempre igual al esperado, es decir, no conlleva riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. Al respecto, durante las últimas

⁶¹ El beta es la covarianza entre el rendimiento que proporciona la empresa y el rendimiento que proporciona el mercado, entendido como el rendimiento de una cartera eficientemente diversificada, dividido por la varianza del rendimiento del mercado.

décadas se ha considerado a los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (T-Bonds) como el principal activo seguro en todo el mundo. Por ello, siguiendo el criterio empleado en Ositrán (2022), la variable proxy de la tasa libre de riesgo a emplear es el promedio de datos históricos del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.

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

En cuanto a la periodicidad de las variables, de acuerdo con Bravo (2008), la periodicidad empleada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la periodicidad de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería viable que en la tasa libre de riesgo se utilice información mensual y en la prima de riesgo de mercado se emplee data anual.

En tal sentido, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años para el periodo comprendido desde 1928 hasta 2024, lo que da como resultado un 4,79%⁶².

Cabe señalar que los criterios considerados para la estimación de la tasa libre de riesgo en el presente procedimiento corresponden a la práctica regulatoria del Ositrán que ha venido siendo implementada en la mayoría de los procedimientos tarifarios que ha llevado a cabo a lo largo de su historia.

2. Prima por riesgo de mercado

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

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

De esta manera, para calcular la prima por riesgo de mercado se utilizan índices compuestos por indicadores de varias industrias, a fin de que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso peruano, el índice bursátil más utilizado es el índice de Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁶³. Considerando ello, en la siguiente tabla se muestra la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds emitidos por el gobierno de los EE.UU. a 10 años, ambos considerando el periodo 1928-2024.

⁶² Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

⁶³ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

Tabla A-1 Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2024

	Prom. 1928-2024
Rentabilidad del mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa Libre de Riesgo (T-bond)	4,79%
Prima por riesgo de mercado	7,00%

Fuente: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que los criterios considerados para la estimación de la prima de mercado en el presente procedimiento corresponden a la práctica regulatoria del Ositrán que ha venido siendo implementada en la mayoría de los procedimientos tarifarios que ha llevado a cabo a lo largo de su historia.

3. Prima por riesgo país

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

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

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

En ese orden, siguiendo el criterio empleado por Ositrán (2022), para el cálculo de la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBI durante los últimos dos años, es decir, para el periodo comprendido entre enero de 2023 y diciembre de 2024; obteniéndose como resultado una prima por riesgo país de 1,71%, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla A-2 Prima por riesgo país, periodo 2023-2024

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
Promedio	171	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

4. Riesgo sistémico (β)

En conformidad con OSITRÁN (2017), el valor del beta refleja el riesgo sistemático, esto quiere decir que, según el sector al que pertenezca, se reconoce una determinada beta (riesgo) que afecta a todo el mercado en su conjunto. De acuerdo con la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción con respecto al mercado, sobre la base de los cambios en los precios históricos. Asimismo, el beta puede describirse como aquel riesgo que el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.

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

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

De acuerdo a Tamariz & Huaman (2019), en términos estadísticos, la beta relaciona la covarianza del activo con el mercado (variaciones conjuntas) con la varianza del mercado (demuestra la variación de una serie de datos en relación con su promedio).

En los diferentes procesos de fijación y revisión tarifaria efectuado por el Ositrán, se ha considerado la metodología de *benchmarking* para la selección de las betas, tomando en consideración el trabajo de Alexander et al. (1999), en el cual sostienen que son cinco factores que deberían considerarse para homogenizar los riesgos que enfrentan las diferentes

empresas y que inciden en el valor del beta: tipo de propiedad de la empresa, régimen regulatorio, nivel de competencia del mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

En el presente caso, no se han encontrado empresas comparables a CORPAC S.A. en la prestación de servicios aeroportuarios en terminales de la envergadura del aeropuerto de Cusco, los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V⁶⁴, que coticen en el mercado de valores; por lo que se siguió el criterio empleado en OSITRAN (2017). Considerando esto, se ha tomado como referencia el estudio sugerido en la Propuesta Tarifaria de Corpac, elaborado por la consultora Swiss Economics para la Autoridad de Regulación de Transportes (en adelante, ART) en Francia (Swiss Economics, 2020a). Conforme al estudio mencionado, la ley de transporte francesa prevé que se utilice el CAPM para estimar el coste de los fondos propios de los aeropuertos; donde el componente primordial de este modelo es el beta, que mide el riesgo sistemático del aeropuerto.

El informe, se centra en los aeropuertos ubicados dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) y Suiza, utilizando índices bursátiles nacionales y asumiendo que el inversor nacional puede no ser capaz de diversificarlos. Con relación a los datos, usaron rentabilidades semanales durante cinco años (del 18 de diciembre de 2014 al 17 de diciembre de 2019).

El siguiente cuadro presenta la lista de acciones de los aeropuertos que cotizan en bolsa. Para la estimación empírica de los betas brutos (observado) de los rendimientos de las acciones de los aeropuertos se ha utilizado el método de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO). El desapalancamiento de estos betas brutos, se dio a través de la fórmula presentado en la ecuación 3 considerando el ratio de apalancamiento y la tasa impositiva y así calcular los betas de los activos.

Cuadro: Beta de activos aeroportuarios que cotizan en bolsa

Nombre de los aeropuertos	Beta observado	Ratio de apalancamiento	Tasa impositiva	Desapalancamiento (betas de activos)
AENA (Madrid, Barcelona y 48 aeropuertos españoles más)	0,61	42%	23%	0,46
Aeropuertos de París (Grupo)	0,57	28%	33%	0,48
Aeropuerto de Copenhague	0,47	17%	22%	0,42
Aeropuerto de Frankfurt	0,63	57%	29%	0,45
Aeropuerto de Zurich	0,69	9%	21%	0,64

Fuente: Swiss Economics(2020a)

Disponible en: <<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf>>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Seguidamente, en el siguiente cuadro se muestra los betas que fueron estimados por los reguladores de tarifas aeroportuarios europeos.

Lista de aeropuertos con betas reguladas

Nombre de los aeropuertos	Betas de activos
Aeropuerto de Roma	0,57
Aeropuerto de Amsterdam Schiphol	0,43
Aeropuerto de Dublin	0,5
Aeropuerto de Londres-Gatwick	0,56
Aeropuerto de Londres-Heathrow	0,5

Fuente: Swiss Economics(2020a)

Disponible en: <<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf>>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

⁶⁴ En particular, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

Los aeropuertos presentados en los cuadros 5 y 6 fueron agrupados tomando en cuenta la matriz de ponderación (cuadro 7), donde el aeropuerto de Amsterdam Schiphol y el aeropuerto de Frankfurt pertenecientes al primer grupo fueron ponderados con 50%; los aeropuertos del segundo grupo conformados por el aeropuerto de Roma, aeropuerto de París y el aeropuerto de Copenhague tuvieron un peso de 33%; y, finalmente, AENA aeropuertos, aeropuerto de Dublín, aeropuerto de Londres-Gatwick, aeropuerto de Londres-Heathrow y el aeropuerto de Zurich, tuvieron una ponderación de 20% pertenecientes al tercer grupo. De esta manera, se obtuvo beta de activos por grupo de comparación de acuerdo al nivel de riesgo presentada en el siguiente cuadro:

Cuadro: Matriz de ponderación

Aeropuertos	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3
AENA aeropuertos	0%	0%	20%
Aeropuerto de Roma	0%	33%	0%
Aeropuertos de París (Grupo)	0%	33%	0%
Aeropuerto de Amsterdam Schiphol	50%	0%	0%
Aeropuerto de Copenhague	0%	33%	0%
Aeropuerto de Dublin	0%	0%	20%
Aeropuerto de Frankfurt	50%	0%	0%
Aeropuerto de Londres-Gatwick	0%	0%	20%
Aeropuerto de Londres-Heathrow	0%	0%	20%
Aeropuerto de Zurich	0%	0%	20%

Fuente: Swiss Economics(2020a)

Disponible en: <<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf>>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Utilizando las estimaciones de beta de activos que se muestran en los cuadros 5 y 6, y aplicando las ponderaciones del cuadro, se obtuvo las estimaciones puntuales resultantes y los rangos de betas para cada grupo de riesgo. El beta de activo de 0,44 para el grupo 1 con un nivel de bajo riesgo; 0,49 para el segundo grupo, con un riesgo medio y, 0,53 para el tercer grupo con riesgo alto. Los rangos correspondientes se basaron en varios análisis de sensibilidad.

Cuadro: Clasificación de betas de activos, según el nivel de riesgo

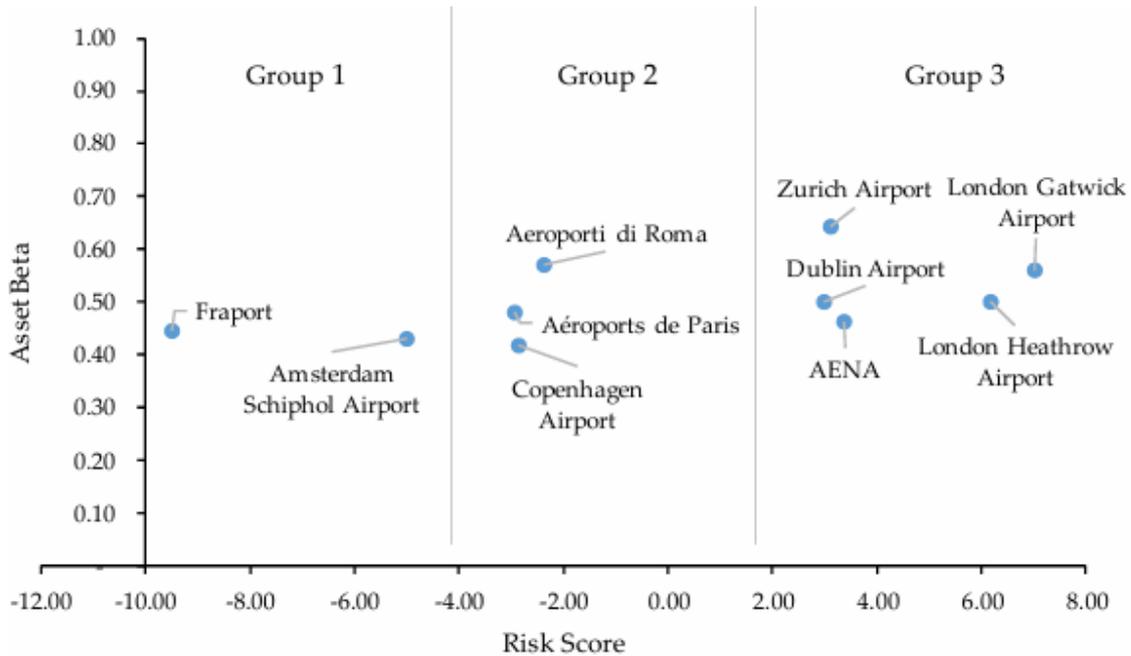
Grupos de aeropuertos	Beta de activos (estimación puntual)	Beta de activos (Rango)	Nivel de riesgo
Group 1 (Aeropuerto de Amsterdam Schiphol y Frankfurt)	0,44	0,39 - 0,49	Bajo
Group 2 (Aeropuerto de Roma, Aeropuerto de París (Grupo) y Aeropuerto de Copenhague)	0,49	0,44 - 0,53	Medio
Group 3 (Aeropuertos de AENA, Aeropuerto de Dublin, Aeropuerto de Londres-Gatwick, Aeropuerto de Londres-Heathrow y Aeropuerto de Zurich)	0,53	0,49 - 0,58	Alto

Fuente: Swiss Economics(2020a)

Disponible en: <<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf>>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Seguidamente, presentamos el siguiente gráfico, el cual muestra la relación entre las estimaciones de beta de activos y la puntuación de riesgo total para los 3 grupos de aeropuertos.

Gráfico: Estimaciones de beta de activos VS puntuación de riesgo

Fuente: Swiss Economics(2020a)

Disponible en: <<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/03/betas-for-french-airports-v1-0.pdf>>

En el gráfico anterior, podemos observar que existe una correlación positiva entre las betas de activos y las puntuaciones de riesgo total. Esto quiere decir que, a mayor beta de activo, mayor será el nivel de riesgo.

En vista al análisis presentado, observamos que se proponen tres betas, uno para cada tipo de aeropuertos según su nivel de riesgo. En base a ello, el presente informe considera un beta de 0,49 del grupo 2 (riesgo medio) el cual se sustenta en las siguientes razones:

En base al estudio de SWISS ECONOMICS (2020b) quienes realizan una evaluación en la que pondera los diferentes factores que generan diferencias en el riesgo sistémico (β) entre aeropuertos. Dicha evaluación indica que son 3 los factores relevantes que impulsan las diferencias en el riesgo beta de los aeropuertos.

- **Factores relacionados con el régimen regulatorio:** Consideran que el riesgo de tráfico resultante de la rigidez del límite de precios tiene un peso muy alto.
- **Factores relacionados con la estructura de la demanda:** El riesgo beta de los aeropuertos aumenta con la proporción de tráfico de las aerolíneas de bajo coste.
- **Factores relacionados con la estructura de oferta:** Observan que, las limitaciones de capacidad reducen el riesgo sistemático; sin embargo, los aeropuertos con costos fijos predominantes están más expuestos al riesgo sistemático.

Con respecto al primer factor, en el estudio indican que, el riesgo de la demanda, las ganancias y pérdidas se mitigan mediante un reajuste periódico de los parámetros regulatorios (pronósticos de tráfico, costos operativos, base de capital, entre otros); es decir, cuando se inicia un nuevo periodo regulatorio, los ingresos esperados se alinean con los costos esperados. Es así que, cuanto más corto sea el periodo de las revisiones tarifarias, menor será el riesgo de demanda para la entidad regulada; ya que, por ejemplo, los reguladores pueden anticipar y reaccionar ante los cambios en los volúmenes de tráfico cuando los periodos regulatorios son cortos; no obstante, los periodos regulatorios de 4 a 5 años, crean incentivos para ser más eficientes con el tiempo, pero transfieren riesgos significativos (al alza y a la baja) a los operadores aeroportuarios.

En el presente caso, en la propuesta tarifaria de los servicios regulados aeroportuarios presentado por CORPAC⁶⁵ en agosto del 2024, plantea una vigencia de las tarifas revisadas por tres (03) años; es decir, que entrarán en vigor desde el 2025 hasta el 2027. Asimismo, de acuerdo con el artículo 10 del título II del RETA inciso iv) dispone lo siguiente:

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

Por lo tanto, con una vigencia de las tarifas máximas de tres (03) años y teniendo CORPAC la oportunidad de solicitar una revisión extraordinaria, se reducen el grado de riesgo; por lo que no se podría considerar un beta de riesgo alto.

En cuanto al segundo factor relacionado con la estructura de la demanda con líneas de bajo costo, el estudio de Swiss Economics (2020b), señala que un análisis interno reciente de la Autoridad de Regulación de Transportes de Francia sugiere que los volúmenes de tráfico que viajan con transportistas de bajo costo (LCC, por sus siglas en inglés) reaccionan más sensibles a los cambios del PBI que los volúmenes de tráfico que viajan con transportistas de servicio completo (FSC, por sus siglas en inglés). Por lo que, para evaluar el riesgo sistemático es preciso considerar la composición del tráfico en los aeropuertos donde CORPAC presta servicios aeroportuarios. De acuerdo a lo señalado, en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustenta el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC durante el periodo 2017-2022. Durante este periodo, CORPAC atendió un total de 443 967 operaciones de aterrizaje y despegue, de las cuales el 87,5% correspondieron a vuelos comerciales, 10,9% a vuelos militares y 1,7% a vuelos de instrucción.

Cabe destacar que, en el caso de los vuelos militares, la mayor participación se concentró en el aeródromo de Mazamari y el Aeropuerto de Ilo, representando el 98,2% y 77,8% de sus respectivos movimientos totales de aeronaves. Por su parte, en el caso de los vuelos comerciales, la mayor participación se concentró en el Aeropuerto de Cusco y el Aeródromo de Nasca, en donde los vuelos comerciales representan el 98,7% y 97,0% del total de movimientos de aeronaves, respectivamente, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Operaciones en aeropuertos y aeródromos, según tipo, 2017-2022

⁶⁵ La propuesta tarifaria de los servicios regulados aeroportuarios presentado por CORPAC, se encuentra disponible en el siguiente enlace:

<<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/09/informe-propuesta-tarifaria-corpac-servicios-aeroportuarios.pdf>>

Aeropuerto / Aeródromo	Op. Comerciales		Op. de Instrucción		Op. Militares		Operaciones Totales	
	2017-2022	% Part.	2017-2022	% Part.	2017-2022	% Part.	2017-2022	% Part.
Andahuaylas	734	0,19%	0	0,00%	114	0,24%	848	0,19%
Atalaya	12 268	3,16%	62	0,84%	612	1,27%	12 942	2,92%
Chimbote	666	0,17%	1 604	21,71%	2 332	4,83%	4 602	1,04%
Cusco	154 126	39,69%	0	0,00%	2 016	4,18%	156 142	35,17%
Huánuco	10 797	2,78%	0	0,00%	388	0,80%	11 185	2,52%
Ilo	2 053	0,53%	0	0,00%	7 188	14,90%	9 241	2,08%
Jaén	7 239	1,86%	0	0,00%	960	1,99%	8 199	1,85%
Jauja	11 296	2,91%	0	0,00%	3 564	7,39%	14 860	3,35%
Juanjui	70	0,02%	186	2,52%	208	0,43%	464	0,10%
Mazamari	476	0,12%	2	0,03%	26 679	55,31%	27 157	6,12%
Moquegua	222	0,06%	0	0,00%	1 652	3,42%	1 874	0,42%
Nasca	151 832	39,10%	4 190	56,71%	489	1,01%	156 511	35,25%
Rioja	544	0,14%	148	2,00%	271	0,56%	963	0,22%
Rodríguez de Mendoza	1 245	0,32%	2	0,03%	8	0,02%	1 255	0,28%
Saposoa	10	0,00%	62	0,84%	12	0,02%	84	0,02%
Tingo María	3 111	0,80%	155	2,10%	1 475	3,06%	4 741	1,07%
Tocache	513	0,13%	26	0,35%	10	0,02%	549	0,12%
Yurimaguas	31 141	8,02%	951	12,87%	258	0,53%	32 350	7,29%
Total	388 343	100,00%	7 388	100,00%	48 236	100,00%	443 967	100,00%

Fuente: Tomado del Informe Conjunto N°00074-2024-IC-OSITRAN, p.22

Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2024/05/informe-conjunto-074-2024-ic-ositran.pdf>>

Por otro lado, considerando el total de operaciones de entrada y salida de aeronaves, el principal usuario que demandó el servicio de A/D durante el periodo 2017 – 2022 fue la empresa LATAM Airlines (20,2%) (**transportista de servicio completo**), seguida de Aeronasca (7,4%), Air Majoro (5,2%) y Aero Paracas (4,6%). En ese sentido, la demanda de líneas aéreas es de servicio completo, por lo que el riesgo beta de los aeropuertos disminuye y no sería aplicable el argumento de Corpac, con respecto a que, la demanda de líneas aéreas de bajo costo es la tendencia en nuestro país para los próximos años.

En base al tercer factor relacionado a la estructura de oferta, Swiss Economics (2020b) indica que los costos fijos determinan el grado de exposición de un aeropuerto a las fluctuaciones de la demanda. Así también, indica que un factor relevante que determina el nivel de los costos fijos es el alcance de las nuevas inversiones como por ejemplo, inversiones en nuevos terminales o pistas de aterrizaje, que pueden dar lugar a un aumento significativo de las tasas de depreciación y, por tanto, de los cargos por amortización.

Al respecto, si bien, de manera general la industria aeroportuaria se caracteriza por la gran importancia de costos fijos; en el presente caso, el alcance de nuevas inversiones es muy limitado para los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, debido a que no se han realizado grandes expansiones en los terminales o las pistas de los aeropuertos y aeródromos bajo su administración. Esto se evidencia en la sección V.1.6.2 de la propuesta tarifaria de CORPAC, donde dentro del programa de inversiones para los servicios aeroportuarios para el periodo (2024-2027) se proyecta los gastos de capital que no se encuentran ligados a proyectos (inversiones de reposiciones e inversiones que no califican como Proyectos de Inversión Pública) , sino a la adquisición de equipos como son: equipos de terminal, equipos de seguridad, equipos de salvamento y extinción de incendios, Construcción de cercos perimétricos y construcción de cuarteles SEI.

Proyección de inversiones, 2024-2027 (USD 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: Informe de propuesta tarifaria de los servicios regulados- CORPAC S.A., p.41

Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/09/informe-propuesta-tarifaria-corpac-servicios-aeroportuarios.pdf>>

Por tal razón, CORPAC como prestador de servicios aeroportuarios, no se advierte que la representatividad de sus costos fijos imponga un alto nivel de riesgo en los términos considerados por Swiss Economics (2020b); esto quiere decir que, sus costos fijos no predominan por lo que están menos expuestos al riesgo sistemático.

En vista de todo lo expuesto, resulta razonable considerar el beta asociado al grupo de riesgo medio (0,49). Es importante señalar que un beta de 0 indica que los rendimientos de los activos no se correlacionan en absoluto con la cartera de mercado, por lo que los inversores no exigen una prima de riesgo superior al nivel de la tasa libre de riesgo. En tanto, un beta de 1 indica que los inversores esperan rendimientos de un nivel similar a los rendimientos de la cartera de mercado.

5. Apalancamiento

De la revisión efectuada a los Estados Financieros Auditados de CORPAC, correspondientes al ejercicio 2023, se advierte que la empresa no ha incurrido en ningún financiamiento de largo plazo.

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

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

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

6. Costo de deuda

En línea con lo señalado en el punto anterior, respecto al empleo de un ratio de apalancamiento equivalente a cero (0), no resulta aplicable estimar un costo de deuda.

7. Otros parámetros

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

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

Ecuación A-5 Fórmula de conversión de Fisher

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

Donde i representa la tasa de inflación.

La tasa de inflación utilizada en la presente Propuesta corresponde a la inflación promedio proyectada de Estados Unidos para el periodo 2025-2029, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 2024⁶⁶, la cual asciende a 2,06%.

De otro lado, con relación a los impuestos, se considera la tasa de impuesto efectiva de 33,03%.

Finalmente, en cuanto a la moneda empleada, los diferentes valores de la estimación deberán estar establecidos en una misma moneda. En la presente propuesta, dado que el flujo de caja económico se encuentra expresado en soles, el WACC se calculará también en soles. Para esto, siguiendo el criterio empleado en Ositrán (2022), se ajusta el WACC obtenido en dólares por el efecto cambiario de tal forma que la tasa de retorno sea consistente con la moneda del flujo de caja, empleándose para ello las proyecciones del tipo de cambio real señaladas en la propuesta del Ositrán.

8. Cálculo del WACC

A partir de los estimados realizados en las secciones previas, se obtuvo el costo promedio ponderado de capital (WACC) para CORPAC en Soles de 7,49%.

⁶⁶ Fuente: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111.&s=PCPI,PCPIPCH.&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 6 de enero de 2025).

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

Parámetro	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo (Rf)	4,79%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2024 (Damodaran)
Tasa de retorno del mercado (Rm)	11,79%	S&P 500- Periodo 1928-2024 (Damodaran)
Prima por riesgo de mercado (Rm-Rf)	7,00%	
Beta CORPAC S.A. (B)	0,49	Cálculo
Beta no apalancado (Bna)	0,49	Swiss Economics (2020a)
Tasa impositiva (t)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (SUNAT y EE.FF. CORPAC)
Deuda financiera (D)	0	EE.FF. CORPAC 2023
Patrimonio Neto (E)	782 366	EE.FF. CORPAC 2023
Riesgo país (Rp)	1,71%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 24 meses: 2023-2024) (BRCP)
Costo de deuda (Rd) (USD)	n/a	
Costo de patrimonio (Re) (USD)	9,91%	Cálculo
D/(D+E)	0,00%	
E/(D+E)	100,00%	
WACC nominal (USD)	9,91%	
Inflación	2,25%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2024-2027 (FMI)
WACC real (USD)	7,49%	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

ANEXO II ESTIMACIÓN DEL SALDO POR CONSUMO DE CAPITAL FIJO NO EJECUTADO

CKF no ejecutado para los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria. Sobre el particular, se estimó un saldo de USD 613,5 miles, a valores del año 2024. En los siguientes cuadros lo resultados del procedimiento para la estimación del

I. Determinación del flujo de caja diferencial

A. Modelo original - Revisión Tarifaria 2021 (en USD)

Año	A valor corriente					A valor actual, año 2021				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos operativos		5 587 215	14 439 651	18 238 151	19 623 756		5 587 215	14 439 651	18 238 151	19 623 756
Transferencias AUCh		7 688 200	16 976 934	19 570 369	21 359 894		7 688 200	16 976 934	19 570 369	21 359 894
Ingresos por Usuarios no atribuibles		1 213	1 603	1 973	2 097		1 213	1 603	1 973	2 097
Ingreso Bruto total		13 276 627	31 418 189	37 810 493	40 985 746		13 276 627	31 418 189	37 810 493	40 985 746
Pago al MTC							0	0	0	0
Aporte por Regulación		-132 766	-314 182	-378 105	-409 857		-132 766	-314 182	-378 105	-409 857
Contribuciones		-132 766	-314 182	-378 105	-409 857		-132 766	-314 182	-378 105	-409 857
Ingresos Netos		13 143 861	31 104 007	37 432 388	40 575 889		13 143 861	31 104 007	37 432 388	40 575 889
Suministros y Materiales		-915 766	-909 312	-907 981	-906 799		-915 766	-909 312	-907 981	-906 799
Gastos de Personal		-10 679 496	-11 992 540	-11 974 993	-12 198 589		-10 679 496	-11 992 540	-11 974 993	-12 198 589
Participación de los trabajadores							0	0	0	0
Servicios prestados por terceros		-3 806 390	-3 779 565	-3 774 034	-3 769 120		-3 806 390	-3 779 565	-3 774 034	-3 769 120
Mantenimiento		-1 499 371	-5 698 731	-592 040	-591 269		-1 499 371	-5 698 731	-592 040	-591 269
Seguros y tributos		-407 021	-404 153	-403 561	-403 036		-407 021	-404 153	-403 561	-403 036
Otros Costos		-185 244	-183 939	-183 670	-183 431		-185 244	-183 939	-183 670	-183 431
Total Costos de Operación		-17 493 289	-22 968 240	-17 836 279	-18 052 244		-17 493 289	-22 968 240	-17 836 279	-18 052 244
Pago de IR			-1 788 817	-5 576 869	-6 523 539			-1 788 817	-5 576 869	-6 523 539
Flujo de Caja Operativo		-4 349 428	6 346 950	14 019 241	16 000 106	0	-4 349 428	6 346 950	14 019 241	16 000 106
Valor inicial de los activos		-76 909 326					-76 909 326			
Inversiones		-1 034 576	-330 533	-692 715	-948 848		-1 034 576	-330 533	-692 715	-948 848
Recuperación de la inversión					69 049 909					69 049 909
Flujo de Caja Económico		-76 909 326	-5 384 004	6 016 418	13 326 526	84 101 167	-76 909 326	-5 384 004	6 016 418	13 326 526
WACC		6,41%								
VAN		0,00								

B. Modelo ajustado- Revisión Tarifaria 2021 (en USD)

Año	A valor corriente					A valor actual, año 2021				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos por prestación del servicio		5 587 215	14 477 174	18 285 544	19 674 750		5 587 215	14 477 174	18 285 544	19 674 750
Transferencias AUCh		7 227 132	16 334 036	20 103 429	21 359 894		7 227 132	16 334 036	20 103 429	21 359 894
Ingresos por Usuarios no atribuibles		1 213	1 603	1 973	2 097		1 213	1 603	1 973	2 097
Ingreso Bruto total		12 815 559	30 812 813	38 390 947	41 036 740		12 815 559	30 812 813	38 390 947	41 036 740
Aporte por Ref	0,01		-128 156	-308 128	-383 909			0	0	0
Contribuciones		-128 156	-308 128	-383 909	-410 367		-128 156	-308 128	-383 909	-410 367
Ingresos Netos		12 687 404	30 504 685	38 007 037	40 626 373		12 687 404	30 504 685	38 007 037	40 626 373
Suministros y Materiales		-915 766	-909 312	-907 981	-906 799		-915 766	-909 312	-907 981	-906 799
Gastos de Personal		-10 679 496	-11 992 540	-11 974 993	-12 198 589		-10 679 496	-11 992 540	-11 974 993	-12 198 589
Participación de los trabajadores										
Servicios prestados por terceros		-3 806 390	-3 779 565	-3 774 034	-3 769 120		-3 806 390	-3 779 565	-3 774 034	-3 769 120
Mantenimiento		-1 499 371	-5 698 731	-592 040	-591 269		-1 499 371	-5 698 731	-592 040	-591 269
Seguros y tributos		-407 021	-404 153	-403 561	-403 036		-407 021	-404 153	-403 561	-403 036
Otros Costos		-185 244	-183 939	-183 670	-183 431		-185 244	-183 939	-183 670	-183 431
Costos incrementales		-	-	-	-		-	-	-	-
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		-	-	-	-		-	-	-	-
Total Costos de Operación		-17 493 289	-22 968 240	-17 836 279	-18 052 244		-17 493 289	-22 968 240	-17 836 279	-18 052 244
Pago de IR		0	-1 623 038	-5 810 880	-6 622 073		0	0	-1 623 038	-5 810 880
Flujo de Caja Operativo		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valor inicial de los activos		-76 909 326	0	0	0		-76 909 326	0	0	0
Inversiones		0	-217 962	-60 048	-3 179		0	-217 962	-60 048	-3 179
Recuperación de la inversión		0	0	0	68 241 314		0	0	0	68 241 314
Flujo de Caja Económico		-76 909 326	-5 023 848	5 853 360	14 356 699	82 755 642	-76 909 326	-5 023 848	5 853 360	14 356 699
WACC		6,41%								
VAN		-								

C. Flujo de caja diferencial (en USD)

Año	A valor actual, año 2021					Flujo total		
	2020	2021	2022	2023	2024			
Ingresos operativos		0	-37 523	-47 393	-50 994	-	-135 910	
Transferencias AUCh		461 068	642 898	533 060	-	-	570 906	
Ingresos por Usuarios no atribuibles		-	-	-	-	-	0	
Ingreso Bruto total		461 068	605 375	-580 453	50 994	-	434 996	
Aporte por Regulación		-4 611	-6 054	5 805	510	-	0	
Contribuciones		-4 611	-6 054	5 805	510	-	-4 350	
Ingresos Netos		456 457	599 322	-574 649	50 484	-	430 646	
Suministros y Materiales		-	-	-	-	-	-	
Gastos de Personal		-	-	-	-	-	-	
Participación de los trabajadores		-	-	-	-	-	-	
Servicios prestados por terceros		-	-	-	-	-	-	
Mantenimiento		-	-	-	-	-	-	
Seguros y tributos		-	-	-	-	-	-	
Otros Costos		-	-	-	-	-	-	
Costos incrementales		-	-	-	-	-	-	
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		-	-	-	-	-	-	
Total Costos de Operación		0	0	0	-	-	0	
Pago de IR		0	-165 779	234 012	98 534	-	166 767	
Flujo de Caja Operativo		0	-4 349 428	6 346 950	14 019 241	16 000 106	-	32 016 870
Valor inicial de los activos		-	-	-	-	-	-	
Inversiones		-	-816 614	-270 485	-689 537	488 880	-	-1 287 755
Recuperación de la inversión		-	-	-	-	808 595	-	808 595
Flujo de Caja Económico		0	-360 157	163 058	-1 030 174	1 345 525	-	118 253

II. Determinación de tarifas diferenciales

A. Cálculo del Factor Demanda

Servicio	Rango de PMD	Unidad de medida	Demanda proyectada afecta a tarifa nueva (modelo 2021)			Demanda _t / (1+WACC) ^t			Factor Demanda	
			2022	2023	2024	2022	2023	2024		
A/D NACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	Cargo fijo	5 126	6 310	6 704	4 818	5 573	5 564	-	15 954
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	5 936	7 317	7 778	5 579	6 462	6 455	-	18 496
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	135 273	166 491	176 896	127 124	147 036	146 815	-	420 976
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	1 559 239	1 919 064	2 039 006	1 465 312	1 694 824	1 692 276	-	4 852 412
	Más de 105TM	Por TM	723	890	947	680	786	786	-	2 251
A/D INTERNACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	Cargo fijo	15	32	41	14	28	34	-	76
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	7 050	14 643	18 702	6 625	12 932	15 522	-	35 079
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	10 707	22 237	28 401	10 062	19 639	23 571	-	53 272
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	25 102	52 136	66 586	23 590	46 044	55 263	-	124 897
	Más de 105TM	Por TM	0	0	0	0	0	0	-	0
TUJA NACIONAL CUSCO	Por pasajero	Por pasajero	1 480 404	1 822 036	1 935 914	1 391 226	1 609 133	1 606 715	-	4 607 074
TUJA INTERNACIONAL CUSCO	Por pasajero	Por pasajero	26 966	56 007	71 530	25 342	49 463	59 366	-	134 171
A/D NACIONAL MASCARA	Hasta 10TM	Cargo fijo	34 813	42 847	45 525	32 716	37 840	37 783	-	108 339
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	0	0	0	0	0	0	-	0
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	0	0	0	0	0	0	-	0
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	0	0	0	0	0	0	-	0
	Más de 105TM	Por TM	0	0	0	0	0	0	-	0
A/D NACIONAL GRUPO V	Hasta 10TM	Cargo fijo	11 358	13 979	14 853	10 674	12 346	12 327	-	35 347
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	86 938	107 001	113 688	81 701	94 498	94 356	-	270 555
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	93 570	115 164	122 361	87 934	101 707	101 554	-	291 195
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	236 190	290 696	308 865	221 963	256 729	256 343	-	735 034
	Más de 105TM	Por TM	0	0	0	0	0	0	-	0
TUJA NACIONAL GRUPO V	Por pasajero	Por pasajero	257 655	317 114	336 934	242 134	280 060	279 639	-	801 833

B. Cálculo de tarifas diferenciales al año base del Modelo 2021

Servicio	Rango de PMD	Tarifa Modelo 2021 (soles)	Ponderador	Factor Demanda	Flujo diferencial CAPEX (soles)	Tarifa diferencial (soles)	% respecto tarifa del Modelo 2021
A/D NACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	10,59	1,0	15 954		0,11129	1,05%
	Más de 10TM a 35TM	2,29	0,2	18 496		0,02407	1,05%
	Más de 35TM a 70TM	2,86	0,3	420 976		0,03006	1,05%
	Más de 70TM a 105TM	2,98	0,3	4 852 412		0,03132	1,05%
	Más de 105TM	3,06	0,3	2 251		0,03216	1,05%
A/D INTERNACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	21,17	2,0	76		0,22248	1,05%
	Más de 10TM a 35TM	3,93	0,4	35 079		0,04130	1,05%
	Más de 35TM a 70TM	4,76	0,4	53 272		0,05002	1,05%
	Más de 70TM a 105TM	5,02	0,5	124 897		0,05276	1,05%
	Más de 105TM	5,13	0,5	0		0,05391	1,05%
TUUA NACIONAL CUSCO	Por pasajero	4,76	0,4	4 607 074		0,05002	1,05%
TUUA INTERNACIONAL CUSCO	Por pasajero	13,23	1,2	134 171	479 160	0,13904	1,05%
A/D NACIONAL NASCA	Hasta 10TM	5,29	0,5	108 339		0,05559	1,05%
	Más de 10TM a 35TM	1,14	0,1	0		0,01198	1,05%
	Más de 35TM a 70TM	1,19	0,1	0		0,01251	1,05%
	Más de 70TM a 105TM	1,24	0,1	0		0,01303	1,05%
	Más de 105TM	1,27	0,1	0		0,01335	1,05%
A/D NACIONAL GRUPO V	Hasta 10TM	2,65	0,3	35 347		0,02785	1,05%
	Más de 10TM a 35TM	0,89	0,1	270 555		0,00935	1,05%
	Más de 35TM a 70TM	0,93	0,1	291 195		0,00977	1,05%
	Más de 70TM a 105TM	0,97	0,1	735 034		0,01019	1,05%
	Más de 105TM	0,99	0,1	0		0,01040	1,05%
TUUA NACIONAL GRUPO V	Por pasajero	3,86	0,4	801 833		0,04057	1,05%

C. Cálculo de tarifas diferenciales efectivas

Servicio	Rango de PMD	Tarifas efectivas (en soles), incl. ajuste por inflación			Tarifas diferenciales (en soles), incl. ajuste por inflación		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024
Entrada en vigencia		2/05/2022	2/05/2023	2/05/2024	2022	2023	2024
A/D NACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	10,59	11,12	11,51	0,1113	0,1169	0,1210
	Más de 10TM a 35TM	2,29	2,40	2,48	0,0241	0,0252	0,0261
	Más de 35TM a 70TM	2,86	3,00	3,10	0,0301	0,0315	0,0326
	Más de 70TM a 105TM	2,98	3,13	3,24	0,0313	0,0329	0,0341
	Más de 105TM	3,06	3,21	3,32	0,0322	0,0337	0,0349
A/D INTERNACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	21,17	22,23	23,00	0,2225	0,2336	0,2417
	Más de 10TM a 35TM	3,93	4,13	4,27	0,0413	0,0434	0,0449
	Más de 35TM a 70TM	4,76	5,00	5,17	0,0500	0,0525	0,0543
	Más de 70TM a 105TM	5,02	5,27	5,45	0,0528	0,0554	0,0573
	Más de 105TM	5,13	5,39	5,58	0,0539	0,0566	0,0586
TUUA NACIONAL CUSCO	Por pasajero	4,76	5,00	5,17	0,0500	0,0525	0,0543
TUUA INTERNACIONAL CUSCO	Por pasajero	13,23	13,89	14,37	0,1390	0,1460	0,1510
A/D NACIONAL NASCA	Hasta 10TM	5,29	5,55	5,74	0,0556	0,0583	0,0603
	Más de 10TM a 35TM	1,14	1,20	1,24	0,0120	0,0126	0,0130
	Más de 35TM a 70TM	1,19	1,25	1,29	0,0125	0,0131	0,0136
	Más de 70TM a 105TM	1,24	1,30	1,35	0,0130	0,0137	0,0142
	Más de 105TM	1,27	1,33	1,38	0,0133	0,0140	0,0145
A/D NACIONAL GRUPO V	Hasta 10TM	2,65	2,78	2,88	0,0278	0,0292	0,0303
	Más de 10TM a 35TM	0,89	0,93	0,96	0,0094	0,0098	0,0101
	Más de 35TM a 70TM	0,93	0,98	1,01	0,0098	0,0103	0,0106
	Más de 70TM a 105TM	0,97	1,02	1,06	0,0102	0,0107	0,0111
	Más de 105TM	0,99	1,04	1,08	0,0104	0,0109	0,0114
TUUA NACIONAL GRUPO V	Por pasajero	3,86	4,05	4,19	0,0406	0,0426	0,0440

III. Determinación del saldo por CKF no ejecutado, a valores del 2024

A. Demanda efectiva de CORPAC

Servicio	Rango de PMD	Unidad de medida	Demanda efectiva afecta a las tarifas		
			2022	2023	2024
A/D NACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	Cargo fijo	3 181	1 804	2 165
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	3 311	1 514	1 817
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	110 749	251 236	301 482
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	1 447 978	1 327 884	1 593 461
	Más de 105TM	Por TM	-	-	-
A/D INTERNACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	Cargo fijo	35	20	24
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	873	576	691
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	8 939	1 846	2 214
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	2 234	16 388	86 856
	Más de 105TM	Por TM	-	-	-
TUUA NACIONAL CUSCO	Por pasajero	Por pasajero	1 464 576	1 507 220	1 808 664
TUUA INTERNACIONAL CUSCO	Por pasajero	Por pasajero	8 187	12 061	63 923
A/D NACIONAL NASCA	Hasta 10TM	Cargo fijo	23 208	20 242	30 363
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	-	-	-
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	-	-	-
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	-	-	-
	Más de 105TM	Por TM	-	-	-
A/D NACIONAL GRUPO V	Hasta 10TM	Cargo fijo	7 961	6 351	6 478
	Más de 10TM a 35TM	Por TM	87 033	90 651	92 464
	Más de 35TM a 70TM	Por TM	100 820	103 600	105 672
	Más de 70TM a 105TM	Por TM	110 239	77 822	79 378
	Más de 105TM	Por TM	-	-	-
TUUA NACIONAL GRUPO V	Por pasajero	Por pasajero	313 183	273 715	279 189

B. Estimación del Saldo por CKF no ejecutado

Servicio	Rango de PMD	2022	2023	2024
A/D NACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	0	419	249
	Más de 10TM a 35TM	0	94	45
	Más de 35TM a 70TM	0	3 936	9 367
	Más de 70TM a 105TM	0	53 624	51 652
	Más de 105TM	0	0	0
A/D INTERNACIONAL CUSCO	Hasta 10TM	0	9	6
	Más de 10TM a 35TM	0	43	30
	Más de 35TM a 70TM	0	529	115
	Más de 70TM a 105TM	0	139	1 073
	Más de 105TM	0	0	0
TUUA NACIONAL CUSCO	Por pasajero	0	86 636	93 654
TUUA INTERNACIONAL CUSCO	Por pasajero	0	1 346	2 082
A/D NACIONAL NASCA	Más de 10TM a 35TM	0	1 526	1 396
	Más de 35TM a 70TM	0	0	0
	Más de 70TM a 105TM	0	0	0
	Más de 105TM	0	0	0
	Cargo mínimo	0	0	0
A/D NACIONAL GRUPO V	Hasta 10TM	0	262	219
	Más de 10TM a 35TM	0	963	1 048
	Más de 35TM a 70TM	0	1 165	1 262
	Más de 70TM a 105TM	0	1 329	986
	Más de 105TM	0	0	0
TUUA NACIONAL GRUPO V	Por pasajero	15 023	13 776	14 538
Total		0	167 043	176 960
Saldo por CKF no ejecutado, a valores del año 2024		613 476		
WACC, año 2024		7,49%		

