



**Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de  
Aeroportuario en Aeropuerto Internacional Velazco Astete  
(AIVA) de CORPAC**



**AETAI**

**07 de marzo de 2025**

### COMENTARIO 1: SOBRE TARIFA OPEX Y CAPEX

1. Al respecto, propusimos dividir la tarifa en dos partes: 1) TOPEX, la cual cubriría solo los costos operativos y 2) TCAPEX, esta última con la finalidad de incentivar a que CORPAC cumpla con las inversiones programadas, debido a que esta entidad tiene un porcentaje bajo de ejecución en las inversiones anteriores.
2. Sin embargo, OSITRAN afirma que esta propuesta presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y gestión regulatoria. Al respecto, dado el nivel de ejecución de CORPAC (24.6%) sería conveniente que el Regulador revaluara nuestra propuesta.
3. También sería importante que CORPAC evalúe la posibilidad de un convenio de Estado-Estado que le facilite la contratación de un PMO para, la pronta ejecución de sus inversiones. De esta forma se agilizaría el proceso de adquisición de equipos y renovación de infraestructura.

### COMETARIO 2: SOBRE EL HORIZONTE DE TIEMPO

4. Estamos de acuerdo con el Regulador, que el periodo tarifario de los servicios aeroportuarios de AIVA comiencen desde el inicio del 2025 al término del 2027, con año base el año 2024. Los datos utilizados del año 2024 fueron obtenidos en base a la información disponible, respecto al tráfico y costos de CORPAC en años anteriores.

### COMENTARIO 3: COSTOS POR CONCEPTO DE CANASTA NAVIDEÑA Y POR RETORNO VACACIONAL

5. Si bien es cierto que la estructura salarial de CORPAC es aprobada por el FONAFE, sin embargo, los costos aprobados por esta entidad no responden al criterio de “costos eficientes”, a diferencia de lo que sucede con el Regulador que, si fija tarifas utilizando este criterio, tal y como ha sucedido con otras empresas pertenecientes a FONAFE, como es el caso de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU)
6. En efecto en el informe de OSITRAN titulado “Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU” (julio, 2004), donde se utilizó la metodología de costeo ABC, como es el caso de CORPAC, se dice lo siguiente:

[...]

3.2. **No es razonable asignar a los costos de los servicios portuarios los gastos correspondientes a pensionistas de la empresa, así como otros gastos que no son necesarios para la producción de los servicios**, con excepción de la contribución destinada al cumplimiento del rol subsidiario del Estado en los terminales fluviales y de lanchonaje. En este caso, el costeo ABC ha evidenciado su aplicabilidad en la determinación y transparencia de costos portuarios.

[...]

En el referido informe, en la sección titulada “1.7.3 Módulo 2: estimación de costos” OSITRAN precisa lo siguiente:

[...]

**Para la determinación de los costos ABC<sup>51</sup> se han excluido aquellos recursos que no son necesarios para la producción de los servicios portuarios.** Asimismo, el mecanismo de costeo ABC hace posible determinar con mayor transparencia el subsidio que requieren los servicios que proveen los terminales portuarios que cumplen un rol subsidiario.

Se debe precisar que la utilización del costeo ABC y los resultados obtenidos no determinan que la tarifa máxima se fijará necesariamente sobre esta base. En efecto, dichos costos deben ser contrastados con las tarifas de otros puertos de la región (benchmarking). Asimismo, no incluyen el costo de las externalidades.

Sobre la base de los costos ABC, y en concordancia con el principio tarifario de eficiencia, se estimará el vector de egresos. **Se asume que los costos ABC son equivalentes a los costos incrementales, es decir, aquellos costos económicos estrictamente necesarios para proveer los servicios portuarios, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido.** Dichos costos deben cubrir la operación y mantenimiento, la reposición de activos (depreciación) de ENAPU y un incentivo para eliminar o mitigar las externalidades, de ser el caso.

**51. Los costos ABC se determinan a partir de los recursos y las actividades que son necesarias para la prestación del servicio.** A cada actividad le corresponde una asignación de recursos en particular. Estas características aproximan los costos estimados por PWC a los costos incrementales, necesarios para los flujos de caja.

7. En función del criterio de “costos eficientes” que implica seleccionar aquellos gastos que son “necesarios para la prestación del servicio y se encuentra acorde con las condiciones actuales del mercado (por eso, OSITRAN recurre al benchmarking)” se procede a analizar cada uno de los conceptos:
8. De esta forma, las “canastas navideñas” no son “costos necesarios” para la provisión del servicio aeroportuario. Como muy bien lo dice OSITRAN en su propuesta, se trata de “liberalidades” que la empresa entrega a sus trabajadores y que podrían ser financiados con la caja que generan anualmente, como consecuencia del bajo nivel de ejecución presupuestal.
9. Similar opinión tenemos con respecto al “bono de retorno vacacional”, que no es un “costo necesario” para prestar el servicio. Ninguna empresa en el Perú tiene estas prestaciones. En todo caso, sería conveniente que CORPAC estructure su escala salarial con la finalidad de no generar gastos adicionales que perjudican a los usuarios intermedios.

#### COMENTARIO 4: CON RESPECTO A LA TRANSFERENCIA DEL AIJCH

10. Se actualiza la tasa de crecimiento con la que se proyecta las transferencias que AIJCH realiza a CORPAC, en función, de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de transferencia.
11. De esta forma, se proyecta el 20% de la TUUA internacional, que es la transferencia que realiza el AIJCH a CORPAC, la cual será asignada el 63% a los servicios aeroportuarios. (Ver Cuadro N° 1).

**Cuadro N° 1: Proyecciones de Transferencia del AIJCH a CORPAC**

	Historico				Proyecciones		
	2,021	2,022	2,023	2,024	2025	2026	2027
Ingresos por Pasajeros Internacionales	36,336,510	83,490,428	98,795,675	111,492,656	127,910,677	145,380,443	157,297,495
Var% anual esperada del tráfico PAX Internacional					15%	14%	8%
Trasferencias a Corpac 20%	7,267,302	16,698,086	19,759,135	22,298,531	25,582,135	29,076,089	31,459,499

#### COMENTARIO 5: CON RESPECTO A LAS INVERSIONES

12. Respecto a la base capital, estamos de acuerdo con el Regulador de utilizar la información de los activos enmarcados en la CR 2021, empleada en la revisión tarifaria 2022 y actualizarla al cierre del año 2024, así como los cálculos de la depreciación de dichos activos para el periodo 2022-2024.

13. Sobre el porcentaje de ejecución de las inversiones, estamos de acuerdo con el Regulador que 24.6% refleja el cumplimiento que CORPAC ha tenido en los años 2022-2024, porcentaje que será aplicado para las inversiones programadas 2025-2027.

#### COMENTARIO 6: CON RESPECTO AL WACC

14. Consideramos como WACC 7.53% para la estimación de la tarifa CAPEX o TCAPEX, con información del 2023. Sin embargo, el Regulador estima el WACC a 7.49% al año 2024, lo que estamos de acuerdo debido a la actualización del periodo del modelo de tarifas aeroportuarias 2025-2027.

#### PROPUESTA TARIFARIA

15. A partir de los comentarios realizados, la propuesta tarifaria para AIVA sería:

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
<b>TUUA Nacional</b>	<b>USD/Pasajero</b>	<b>5.17</b>	<b>4.35</b>	<b>-15.91%</b>
<b>TUUA Internacional</b>	<b>USD/Pasajero</b>	<b>14.37</b>	<b>12.08</b>	<b>-15.91%</b>
<b>Aterrizaje y despegue nacional</b>				
Hasta 10 t	USD/Operación	11.51	9.68	-15.91%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2.48	2.09	-15.91%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3.10	2.61	-15.91%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3.24	2.72	-15.91%
Más de 105 t	USD/t	3.32	2.79	-15.91%
<b>Aterrizaje y despegue Internacional</b>				
Hasta 10 t	USD/Operación	23.00	19.34	-15.91%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4.27	3.59	-15.91%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	5.17	4.35	-15.91%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5.45	4.58	-15.91%
Más de 105 t	USD/t	5.58	4.69	-15.91%
<b>Estacionamiento nacional</b>				
Hasta 10 t	USD/h	0.28	0.24	-15.91%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0.06	0.05	-15.91%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0.07	0.06	-15.91%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0.07	0.06	-15.91%
Más de 105 t	USD/h	0.08	0.07	-15.91%
<b>Estacionamiento internacional</b>				
Hasta 10 t	USD/h	0.58	0.49	-15.91%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0.10	0.08	-15.91%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0.13	0.11	-15.91%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0.14	0.12	-15.91%
Más de 105 t	USD/h	0.14	0.12	-15.91%
<b>Uso de Mangas</b>	<b>USD/h</b>	<b>43.13</b>	<b>36.27</b>	<b>-15.91%</b>