

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/11/2025
16:56:42 -0500**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0012-2025-CD-OSITRAN**

Lima, 06 de noviembre de 2025

VISTOS:

El Informe "Revisión de las 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." de fecha 12 de agosto de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria; el proyecto de resolución correspondiente, su exposición de motivos; y,

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (en adelante, LMOR), señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley N° 26917), establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público (en adelante, ITUP);

Que, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley N° 26917 atribuye al Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado bajo su ámbito;

Que, por su parte, 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. Adicionalmente, el artículo 17° del REGO, establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán;

Que, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias (en adelante, ROF), 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; del mismo modo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17° de la norma mencionada, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano con fecha del 25 de enero de 2021 y modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/11/2025 16:26:50 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/11/2025 16:20:17 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/11/2025 12:57:46 -0500

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), el cual tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la ITUP;

Que, el artículo 4° del RETA establece que el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora;

Que, el artículo 10° del RETA indica que el Ositrán llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas, con la periodicidad establecida en los respectivos contratos de concesión, en la ley aplicable, o en las resoluciones tarifarias del Ositrán. En el caso que una Entidad Prestadora pública no solicite la revisión tarifaria dentro del plazo antes indicado, el Ositrán podrá realizar de oficio la fijación o revisión de las tarifas;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de setiembre del 2022, se aprobaron las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC; disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024;

Que, mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC. Asimismo, a través de la referida Resolución, la Presidencia del Ositrán estableció un plazo máximo de treinta (30) días hábiles -contados a partir del día hábil siguiente de notificada la Resolución- para que CORPAC presente su propuesta tarifaria;

Que, mediante la Carta GG.475.2024.O/6, recibida el 19 de junio de 2024, CORPAC solicitó una extensión del plazo por treinta (30) días hábiles adicionales para la presentación de su Propuesta Tarifaria. Dicha solicitud fue atendida por medio del Oficio N° 00198-2024-GRE-OSITRAN, notificado a CORPAC el 20 de junio del 2024;

Que, mediante la Carta GAJ.001. 2024.O recibida el 26 de agosto de 2024, CORPAC remitió su Propuesta Tarifaria;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN de fecha 18 de diciembre de 2024 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 21 de diciembre del mismo año, se fijaron tarifas provisionales, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes a partir del 01 de enero de 2025 hasta la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas que serán establecidas – conjuntamente con el sistema tarifario – en la resolución que apruebe el informe tarifario final de este Organismo Regulador;

Que, el 17 de enero de 2025, mediante el Memorando N° 00019-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Propuesta: Revisión de las 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.” que incluye la relación de documentos que sustentan la propuesta, así como el proyecto de resolución tarifaria del Consejo Directivo y su exposición de motivos;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, de fecha 21 de enero de 2025, se aprobó el Informe “Propuesta: Revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación de CORPAC S.A.” (en adelante, Propuesta Tarifaria del Regulador) y sus documentos anexos; asimismo, se ordenó la publicación de la propuesta de Resolución de Presidencia que aprueba la revisión tarifaria y su exposición de motivos, así como la

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

publicación de la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán;

Que, la resolución indicada en el párrafo precedente fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2025, otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la propuesta tarifaria del Regulador; y, encargando a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la referida Propuesta Tarifaria, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA;

Que, el 7 de febrero de 2025 se llevó a cabo la presentación de la Propuesta Tarifaria del Regulador ante el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Alcance Nacional, durante la Sesión extraordinaria N° 77, en la sede institucional del Ositrán;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0025-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00054-2025-IC-OSITRAN, se aprobó la modificación del artículo 4 de la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, ampliando el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador a treinta (30) días hábiles. Este plazo venció el 07 de marzo de 2025;

Que, el 18 de febrero de 2025, se llevó a cabo la audiencia pública en la cual el Ositrán expuso la metodología, los criterios, modelos económicos que sirvieron de base para la Propuesta Tarifaria del Regulador;

Que, en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria se recibieron comentarios de CORPAC, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, la Asociación de transporte turístico aéreo de Nasca - ADDTAN, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA, entre otros;

Que, mediante el Memorando N° 00097-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 22 de abril de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros, el Informe “Revisión de las 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.” de fecha 22 de abril de 2025, elaborado por dicha Gerencia con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario;

Que, mediante el Proveído de 24 de abril de 2025, la Gerencia General, en aplicación del artículo 28.3 del RETA, solicitó realizar las actuaciones complementarias necesarias con el fin de evaluar la pertinencia de incorporar la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC como parte de la revisión tarifaria, en la medida que mediante el Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC (Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN);

Que, mediante el Memorando N° 00114-2025-GRE-OSITRAN del 19 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las 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.” de fecha 19 de mayo de 2025, que incluye la matriz de evaluación de los comentarios enviados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador, elaborado por dicha Gerencia con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos. Ello, a fin de que sea puesta en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF y disponga las publicaciones correspondientes;

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante el proveído de fecha 27 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos que se consulte CORPAC si, en el presente caso, considera que se configura una situación de emergencia que justifique su avocación. En atención a dicho requerimiento, la citada Gerencia efectuó la consulta a CORPAC mediante el Oficio N° 00208-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de mayo de 2025. Al respecto, el 6 de junio de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.033.2025.O, CORPAC señaló que no considera que la aprobación de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios configure una situación de emergencia;

Que, el 30 de mayo de 2025, se publicó el aviso de convocatoria del Concurso Público para para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo del Ositrán (03 plazas), el cual es conducido por la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) a través del Comité de Selección conformado mediante la Resolución Ministerial N° 118-2025-PCM, de acuerdo con lo previsto en el Decreto Supremo N° 116-2023-PCM. Según el cronograma del mencionado concurso, se preveía que este culminara para el 19 de agosto de 2025;

Que, mediante proveído del 18 de junio de 2025, la Presidencia Ejecutiva encargó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar a AETAI e IATA, si consideran que – dado lo manifestado por CORPAC – la aprobación de tarifas máximas de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la intervención de la Presidencia Ejecutiva. La consulta a AETAI se efectuó mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 20 de junio de 2025, y su respuesta fue remitida mediante la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. La consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00225-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto;

Que, a través de la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI, AETAI indicó que no le corresponde emitir una opinión adicional sobre si se trata de una medida de emergencia, dado que ya se habría calificado como tal en el marco de la Resolución de Presidencia N° 001-2025-PD-OSITRAN, que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador;

Que, mediante el Memorando N° 000 -2025-GRE-OSITRAN del de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Revisión de las 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.”, que incluye la matriz de evaluación de los comentarios enviados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador, elaborado por dicha Gerencia con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos. Ello, con el fin de que sea puesto en consideración del Consejo Directivo del Ositrán, al no configurarse una situación de emergencia que amerite la avocación de la Presidenta Ejecutiva;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo apruebe los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar CORPAC por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo;

Que, luego de la evaluación respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe “Revisión tarifaria de oficio 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.” de fecha 12 de agosto de 2025 y los demás documentos de vistos, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias; estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 818-2025-CD-OSITRAN de fecha 5 de noviembre de 2025 y sobre la base del Informe "Revisión de las 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" de fecha 12 de agosto de 2025;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobamos los nuevos niveles de Tarifas que debe aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2029, según el siguiente detalle:

Servicio / PMD	Unidad de cobro	Tarifa
A. SNAR Nacional		
		S/
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,10
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,19
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,22
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,29
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,43
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,56
- Cargo mínimo:	Por operación	9,38
B. SNAR Internacional		
		USD
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,04
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,08
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,08
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,12
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,18
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,25
- Cargo mínimo:	Por operación	4,37
C. Aproximación		
		S/
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	4,14
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	4,62
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	5,15
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	5,66
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	6,20
- Cargo mínimo:	Por operación	10,32
D. Sobrevuelo		
		USD
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0,11
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0,18
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0,35
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0,53

Artículo 2°.- Disponer que las Tarifas establecidas en el artículo 1° precedente entrarán en vigencia en un plazo máximo de tres (3) días hábiles contados a partir del día siguiente de notificada la presente resolución a Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A, para lo cual deberá cumplir con las disposiciones establecidas en el artículo 49 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 3°.- Disponer que las Tarifas establecidas en el artículo 1° se reajustarán anualmente por la inflación, considerando la variación del índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).

Artículo 4°.- Notificar la presente resolución, su exposición de motivos y el Informe “Revisión de las 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.” de fecha 12 de agosto de 2025 y sus anexos, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador, a la empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 5°.- Disponer la publicación de la presente resolución y de la exposición de motivos en el Diario Oficial El Peruano, así como su difusión en el portal institucional del Ositrán, ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran). Asimismo, disponer la difusión del Informe “Revisión de las 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.” de fecha 12 de agosto de 2025 y sus anexos, en el referido portal institucional.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visada por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

NT: 202500016233

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC) fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en una empresa de propiedad exclusiva del Estado en 1981. 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, 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.

Mediante la Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, el Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC.

El 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° GAJ.001. 2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria.

Mediante la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN, de fecha 21 de enero de 2025 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2025, se dispuso la publicación en el Diario Oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos; asimismo, el artículo 4° de la mencionada resolución otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para presentar comentarios de las partes interesadas a la Propuesta del Ositrán.

El 3 de febrero de 2025, CORPAC, mediante el Oficio N° GG.104.2025.O/6, solicitó ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para remitir comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán.

El 7 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios Aeroportuario N° 77 donde, entre otros, se expuso la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

El 18 de febrero de 2025 a las 3:00 pm se desarrolló la Audiencia Pública “Propuesta: Revisión de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC” en la modalidad presencial y virtual.

El 17 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 00025-025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00054-2025-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de febrero de 2025, se modificó el artículo 4° de la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN, otorgando un plazo de treinta (30) días hábiles para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

A lo largo del procedimiento, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de parte de AETAI, IATA, CORPAC, entre otros.

El 22 de abril de 2025, mediante el Memorando N° 00097-2025-GRE-OSITRAN, en aplicación del artículo 28 del Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN, (en adelante, RETA), se elevó a la Gerencia General: i) el Proyecto de Resolución de Presidencia que aprueba la revisión tarifaria, ii) la exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior, iii) el Informe: “Revisión de las 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.”, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, iv) el resumen ejecutivo y v) la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:58:29 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:39:59 -0500

Visado por: PINCHI CACERES
Gabriela Natali FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:13:18 -0500

Visado por: MENDEZ VEGA Maria
Alejandra FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:03:45 -0500

Mediante proveído de fecha 24 de abril de 2025, en aplicación del artículo 28.3 del RETA, la Gerencia General solicitó realizar actuaciones complementarias con el fin de evaluar la pertinencia de incorporar la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 como parte del procedimiento de revisión tarifaria.

Considerando las actuaciones complementarias solicitadas por la Gerencia General, el 19 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00114-2025-GRE-OSITRAN, se remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe: “Revisión de las 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.” elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, el cual incorpora la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC. Ello, a fin de que sea puesto en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF y disponga las publicaciones correspondientes.

Mediante el proveído de 27 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos que consulte a CORPAC si, en el presente caso, considera que se configura una situación de emergencia que justifique su avocación. En atención a dicho requerimiento, la citada Gerencia efectuó la consulta a CORPAC por intermedio del Oficio N° 00208-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de mayo de 2025. Al respecto, el 6 de junio de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.033.2025.O, CORPAC señaló que no considera que la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación configure una situación de emergencia que amerite la avocación de la Presidencia Ejecutiva.

El 30 de mayo de 2025, se publicó el aviso de convocatoria del Concurso Público para para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo del Ositrán (03 plazas), el cual es conducido por la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) a través del Comité de Selección conformado mediante la Resolución Ministerial N° 118-2025-PCM, de acuerdo con lo previsto en el Decreto Supremo N° 116-2023-PCM. Según el cronograma del mencionado concurso, se preveía que este culminara para el 11 de agosto de 2025.

Mediante proveído del 18 de junio de 2025, la Presidencia Ejecutiva encargó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar a AETAI e IATA, si consideran que la aprobación de tarifas máximas de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la intervención de la Presidencia Ejecutiva. La consulta a AETAI se efectuó mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 20 de junio de 2025, y su respuesta fue remitida mediante la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. La consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00225-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto.

A través de la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI, AETAI indicó que no le corresponde emitir una opinión adicional sobre si se trata de una medida de emergencia, dado que ya se habría calificado como tal en el marco de la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN, que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador.

Mediante el Memorando N° 00 -2025-GRE-OSITRAN del de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las 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.”, que incluye la matriz de evaluación de los comentarios enviados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador, elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos; ello, a fin de que sea puesto a consideración del Consejo Directivo, al no configurarse una situación de emergencia que amerite la avocación de la Presidencia Ejecutiva.

II. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR)

El SNAR considera las ayudas a las naves que prestan servicios en rutas nacionales e internacionales mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país. El objetivo final del servicio es brindar seguridad a las operaciones aéreas y, por lo tanto, a los pasajeros.

El SNAR comprende los servicios de tránsito aéreo (ATS), meteorología (MET), información aeronáutica (AIS) y alerta o búsqueda y rescate (SAR). Estos servicios son soportados por sistemas de comunicación (voz), navegación (radio ayudas), vigilancia (radar), y ayudas luminosas.

b) Aproximación

El servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control de aeródromo o un centro de control de área. En algunos aeropuertos se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; en el resto de los aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y no instrumental (IFR).

c) Sobrevuelo

El servicio de Sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de servicios de tráfico aéreo, meteorología o información.

III. Propuesta Tarifaria de CORPAC

En su propuesta presentada, CORPAC ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda de los servicios de aeronavegación (SNAR, Aproximación y Sobrevuelo), 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 6,61%.

Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por CORPAC, los servicios de SNAR (tanto nacional como internacional) y Sobrevuelo se incrementarían en 45,6%; mientras que, el servicio de Aproximación se incrementaría en 216,0%.

Asimismo, la Propuesta Tarifaria de CORPAC contempla un reajuste anual por inflación, con la finalidad mantener el valor real de las tarifas; así, CORPAC señala que las tarifas de los servicios de SNAR nacional y Aproximación (que se cobran en soles) se indexen considerando la inflación peruana, mientras que las tarifas por los servicios de Sobrevuelo y SNAR internacional (que se cobran en dólares americanos) se indexen tomando en cuenta la inflación de los Estados Unidos de América.

IV. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

El artículo 16 del 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° 00073-2024-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, de conformidad con lo señalado en el Anexo II del RETA, las Tarifas que se proponen 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.

Como parte del presente procedimiento, se han recibido comentarios de, entre otros, CORPAC, IATA y AETAI, referidos a la metodología, la proyección de la demanda, los costos operativos, la base de capital, las inversiones, el WACC, entre otros. Luego de analizar cada uno de los comentarios recibidos, a continuación, se resumen los supuestos que se consideraron en el presente Informe de revisión tarifaria:

- Para la estimación de las tarifas se desarrolla un flujo de caja económico para los servicios de SNAR (nacional e internacional) y Sobrevuelo, y un flujo de caja económico para el servicio de Aproximación. Cabe indicar que en ambos flujos se considera la incorporación, como parte de los ingresos operativos, de las transferencias netas de LAP por el 50% de los ingresos generados por el cobro de la tarifa de Aterrizaje y Despegue, y el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA Internacional. Asimismo, en ambos flujos de caja se establecen proyecciones para la demanda, ingresos, costos operativos e inversiones, en base a la información del sector y la proporcionada por CORPAC.
- Se consideran dos tipos de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables (los cuales representan más del 90% de los usuarios totales para cada servicio regulado), y por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados (son aquellos que no pagan las tarifas completas, por ejemplo, operaciones militares y aquellas correspondientes a escuelas de vuelos).
- La proyección de la demanda se realizó a partir de la base de la demanda a los usuarios atribuibles, considerando los pronósticos de crecimiento planteados por CORPAC.
- Para las inversiones se consideró un ajuste por eficacia de ejecución de inversiones de 51,5%. Dicho porcentaje se calculó sobre la base de la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC para los servicios materia de la presente revisión tarifaria en el periodo 2022 al 2024.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 6,95%.

V. Tarifas máximas

Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio, considerando los supuestos señalados y los comentarios recibidos, se han determinado las siguientes Tarifas Máximas a ser cobradas por CORPAC:

Servicio / PMD	Unidad de cobro	Tarifa	Var%
A. SNAR Nacional		S/	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,10	-28,62%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,19	-28,62%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,22	-28,62%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,29	-28,62%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,43	-28,62%

Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,56	-28,62%
- Cargo mínimo:	Por operación	9,38	-28,62%

B. SNAR Internacional		USD	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,04	-29,32%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-29,32%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-29,32%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,12	-29,32%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,18	-29,32%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,25	-29,32%
- Cargo mínimo:	Por operación	4,37	-29,32%

C. Aproximación		S/	
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	4,14	-8,27%
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	4,62	-8,27%
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	5,15	-8,27%
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	5,66	-8,27%
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	6,20	-8,27%
- Cargo mínimo:	Por operación	10,32	-8,27%

D. Sobrevuelo		USD	
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0,11	-29,32%
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0,18	-29,32%
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0,35	-29,32%
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0,53	-29,32%

Las tarifas establecidas han sido determinadas considerando un flujo de caja real, por lo que serán ajustadas anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).

Debido a que las tarifas establecidas han sido determinadas considerando un flujo de caja con un horizonte temporal hasta el año 2029, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2029, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.



Firmado por:
CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025
10:39:33 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025
10:57:33 -0500

INFORME

REVISIÓN DE LAS 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.

**Aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados para el
periodo 2025-2029**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica**

Lima, 12 de agosto de 2025

Visado por: ZEGARRA ROMERO
Jose Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:23:27 -0500

Visado por: PINCHI CACERES
Gabriela Natali FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:13:21 -0500

Visado por: MENDEZ VEGA Maria
Alejandra FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/08/2025 10:03:48 -0500

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	10
I. ANTECEDENTES	14
II. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE	21
II.1. Alcance de la función reguladora	21
II.2. Del procedimiento de revisión tarifaria	24
II.3. De los principios y metodologías aplicables para la revisión tarifaria	28
III. ALCANCE DE LA REVISIÓN TARIFARIA	30
III.1. Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR)	31
III.2. Servicio de Aproximación	32
III.3. Servicio de Sobrevuelo	32
IV. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR CORPAC	33
IV.1. Horizonte	33
IV.2. Demanda	33
IV.3. Costos operativos	34
IV.4. Base de capital e inversiones	37
IV.4.1. Base de capital	37
IV.4.2. Proyección de inversiones	39
IV.5. Ingresos y costos de los usuarios no atribuibles	41
IV.6. Transferencias recibidas de LAP	42
IV.7. Contribuciones realizadas	42
IV.8. Impuestos	43
IV.9. WACC	43
IV.10. Flujos de Caja	44
IV.11. Propuesta tarifaria	46
IV.12. Reajuste de las tarifas	47
V. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR AETAI	48
V.1. Consideraciones previas	48
V.1.1. Revalorización de activos fijos en lugar de nuevas inversiones	48
V.1.2. Disponibilidad de efectivo y ejecución de inversiones	49
V.1.3. Gasto de personal y CAPEX propuestos por CORPAC	49
V.1.4. Sobre el modelo de determinación de las tarifas utilizado por el Ositrán	50
V.2. Propuesta de nuevo esquema de incentivos tarifarios	50
V.2.1. TOPEX	50
V.2.2. TCAPEX	51
V.2.3. Tarifa final	51
V.3. Componentes del modelo de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación ..	51
V.3.1. Demanda	51
V.3.2. Costos de operación y mantenimiento	51
V.3.3. Pagos a la Contraloría General de la República	54
V.3.4. Base de capital	54
V.3.5. Inversiones programadas	54
V.3.6. Inversiones ejecutadas	55
V.3.7. Consumo de capital fijo no ejecutado	55
V.3.8. Transferencias	56
V.3.9. Contribuciones de CORPAC	56
V.3.10. Usuarios no atribuibles	57
V.3.11. WACC	58
V.4. Determinación de las tarifas	58
VI. REVISIÓN TARIFARIA DEL OSITRÁN	60

VI.1.	Metodología	60
VI.2.	Supuestos generales considerados	78
VI.2.1.	Horizonte de tiempo	78
VI.2.2.	Moneda del modelo	79
VI.3.	Demanda	80
VI.3.1.	Comportamiento histórico	80
VI.3.2.	Proyección de demanda	82
VI.4.	Costos operativos	89
VI.4.1.	Gastos de personal	101
VI.4.2.	Costos incrementales	116
VI.4.2.1.	Programa de mantenimiento de equipos de navegación aérea	116
VI.4.2.2.	Gastos relacionados con el programa de ampliación del AIJC	119
VI.5.	Base de capital e inversiones	124
VI.5.1.	Base de capital existente	125
VI.5.2.	Inversiones proyectadas	136
VI.6.	Otros ingresos y costos	154
VI.6.1.	Usuarios no atribuibles	154
VI.6.2.	Transferencias recibidas de LAP	158
VI.6.3.	Contribuciones realizadas por CORPAC	172
VI.7.	Impuestos	175
VI.8.	Tasa de retorno regulada	175
VI.9.	Flujos de caja	176
VI.10.	Propuesta tarifaria	180
VI.10.1.	Estructura tarifaria	180
VI.10.2.	Moneda	181
VI.10.3.	Tarifas	182
VI.10.4.	Reajuste de las tarifas	184
VII.	OTROS COMENTARIOS	187
VIII.	CUESTIÓN FINAL	190
IX.	CONCLUSIONES	191
X.	RECOMENDACIONES	193
	ANEXO I COSTO PROMEDIO PONDERADO DEL CAPITAL	195
	ANEXO II DESCOMPOSICIÓN DEL FLUJO DE CAJA DESCONTADO EMPLEADO EN LA METODOLOGÍA DE COSTO DE SERVICIO	206
	ANEXO III ESTIMACIÓN DEL SALDO POR CONSUMO DE CAPITAL FIJO NO EJECUTADO	211
	ANEXO IV DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE INVERSIONES DE CORPAC S.A. 2025-2029 PARA LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA	228
	ANEXO V MATRIZ DE COMENTARIOS	232

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 CORPAC: Proyección de demanda, 2024-2027	34
Tabla 2 CORPAC: Proyección de costos operativos, 2024-2027 (soles)	35
Tabla 3 CORPAC: Proyección de gastos de personal, 2024-2027 (miles de soles)	35
Tabla 4 CORPAC: Proyección de costos incrementales del programa de mantenimiento de equipo, según servicio, 2024-2027 (soles)	36
Tabla 5 CORPAC: Proyección de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, 2024-2027 (soles).....	37
Tabla 6 CORPAC: Valor histórico neto de los activos asignados a los servicios de aeronavegación al 2023	37
Tabla 7 CORPAC: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios de aeronavegación, 2024-2027 (miles de soles)	38
Tabla 8 CORPAC: Base de capital y proyección de la depreciación de los activos existentes asignados por servicio, 2024-2027 (miles de soles)	38
Tabla 9 CORPAC: Programa de inversión ajustado, 2024-2027 (miles de soles)	39
Tabla 10 CORPAC: Inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027 (miles de USD)	40
Tabla 11 CORPAC: Depreciación de las inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027 (miles de USD)	40
Tabla 12 CORPAC: Inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027 (miles de soles).....	40
Tabla 13 CORPAC: Depreciación de las inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027 (miles de soles)	41
Tabla 14 CORPAC: Cálculo de proyección de ingresos – Usuarios no atribuibles, 2024-2027 (soles).....	41
Tabla 15 CORPAC: Proyección de costos operativos por usuarios no atribuibles, 2024-2027 (soles).....	42
Tabla 16 CORPAC: Estimación de las transferencias netas consideradas en el flujo de Aproximación, 2024-2027 (miles de soles)	42
Tabla 17 CORPAC: Plan anual de contrataciones 2024 (soles).....	43
Tabla 18 CORPAC: Costo promedio ponderado del capital (WACC) al año 2023.....	44
Tabla 19 CORPAC: Flujo de caja económico para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (miles de soles).....	45
Tabla 20 CORPAC: Flujo de caja económico para el servicio de Aproximación (miles de soles)	46
Tabla 21 CORPAC: Variación propuesta para los servicios regulados de aeronavegación	46
Tabla 22 CORPAC: Tarifas propuestas para los servicios regulados de aeronavegación	47
Tabla 23 AETAI: Equipos revalorizados por CORPAC para servicios de aeronavegación (Soles)	48
Tabla 24 AETAI: Costos incrementales totales (incluye mantenimiento de equipos y la ampliación del AIJCH) – Cumple con el Programa de Ejecución de Inversiones (soles) ...	53
Tabla 25 AETAI: Costos incrementales totales (incluye mantenimiento de equipos y la ampliación del AIJCH) – No Cumple con el Programa de Ejecución de Inversiones (soles)	53
Tabla 26 AETAI: Asignación del activo base y su depreciación entre los servicios de aeronavegación (soles)	54
Tabla 27 AETAI: Resumen de las inversiones programadas, según servicio (miles de USD) ..	55
Tabla 28 AETAI: Resumen de las depreciaciones de las programadas, por servicio (miles de USD)	55
Tabla 29 AETAI: Transferencias netas para servicio de aproximación (soles).....	56
Tabla 30 AETAI: Contribuciones provenientes de ingresos OPEX (soles).....	56
Tabla 31 AETAI: Contribuciones provenientes de ingresos CAPEX (soles)	57
Tabla 32 AETAI: Proyecciones de Ingresos No Atribuibles por Servicios (soles)	57
Tabla 33 AETAI: Proyección de costos de operación para usuarios no atribuibles (soles).....	57
Tabla 34 AETAI: Costo promedio ponderado de capital (WACC) de CORPAC (soles)	58
Tabla 35 AETAI: Hitos de inversión en los servicios de aeronavegación (soles)	59
Tabla 36 AETAI: Tarifas propuestas para los servicios de aeronavegación	59

Tabla 37 Variables macroeconómicas consideradas en el modelo	80
Tabla 38 Demanda histórica de los servicios regulados de aeronavegación, 2017-2024	81
Tabla 39 Proyecciones de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, 2025-2029	83
Tabla 40 Proyecciones de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, según rango de PMD, 2025-2029	83
Tabla 41 Estimación de operaciones sujetas al Cargo mínimo, 2025-2029.....	84
Tabla 42 Proyecciones actualizadas de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, 2025-2029.....	88
Tabla 43 Proyecciones actualizadas de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, según rango de PMD, 2025-2029	88
Tabla 44 Estimación actualizada de operaciones sujetas al cargo mínimo, 2025-2029	88
Tabla 45 Distribución de los costos operativos del SNAR, aproximación y sobrevuelo, 2017-2023 (miles de soles)	89
Tabla 46 Proyección de los rubros de costos operativos que crecen a una tasa vegetativa, 2024-2029 (miles de soles)	91
Tabla 47 Evolución del rubro de seguros y tributos asignados a los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión (miles de soles)	95
Tabla 48 Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros (miles de soles)	97
Tabla 49 Proyección del costo de Seguros y Tributos, por servicio, en el periodo 2025-2029 (miles de soles)	97
Tabla 50 Evolución de costos de servicios prestados por terceros, para los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria (millones de soles)	98
Tabla 51 Proyección actualizada de los rubros de costos operativos, 2025-2029	101
Tabla 52 Gastos de personal imputados a los servicios de aeronavegación (miles de soles), año 2025.....	103
Tabla 53 Participación de los servicios de aeronavegación en los gastos de personal, 2017-2023.....	103
Tabla 54 Proyección de los gastos de personal, 2025-2029 (miles de soles)	103
Tabla 55 Actualización de la participación de los servicios de aeronavegación en los gastos de personal, 2017-2024	116
Tabla 56 Proyección de los gastos de personal, 2025-2029 (miles de soles)	116
Tabla 57 Actividades incrementales de mantenimiento anual, 2025-2029	117
Tabla 58 Costo unitario por actividad de mantenimiento	118
Tabla 59 Costo unitario por actividad de mantenimiento, según rubro de gasto, 2017-2023 (soles).....	118
Tabla 60 Proyección del costo incremental del programa de mantenimiento, 2025-2029 (soles)	118
Tabla 61 Participaciones promedio de los servicios de navegación aérea regulados en los rubros del costo incremental, 2017-2023	119
Tabla 62 Proyección de los costos incrementales del programa de mantenimiento, por servicio, 2025-2029 (soles).....	119
Tabla 63 Proyección de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, 2025-2029 (soles)	120
Tabla 64 Cálculo de <i>drivers</i> para la asignación de costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, 2021-2024	120
Tabla 65 Proyección de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, por servicio, 2025-2029 (soles).....	121
Tabla 66 Actualización del costo unitario por actividad de mantenimiento	123
Tabla 67 Actualización del costo unitario por actividad de mantenimiento, según rubro de gasto, 2017-2024 (soles).....	123
Tabla 68 Actualización de la proyección del costo incremental del programa de mantenimiento, 2025-2029 (soles).....	123
Tabla 69 Actualización de las participaciones promedio de los servicios de navegación aérea regulados en los rubros del costo incremental, 2017-2024	124

Tabla 70 Actualización de la proyección de los costos incrementales del programa de mantenimiento, por servicio, 2025-2029 (soles)	124
Tabla 71 Valor neto de los activos asignados a Aeronavegación al año 2021 y montos de depreciación, 2022-2024 (miles de soles)	125
Tabla 72 Inversiones en activos para los servicios de Aeronavegación y montos de depreciación, 2022-2024 (miles de soles)	126
Tabla 73 Estimación del valor neto de los activos asignados a los servicios de aeronavegación al año 2024 (miles de soles)	127
Tabla 74 <i>Drivers</i> para la asignación de los activos de aeronavegación, según servicio, 2017-2023 (miles de soles)	127
Tabla 75 Base de activos existentes al año 2024, según servicio (miles de soles).....	128
Tabla 76 Proyección de la depreciación de la base de activos existentes, por servicio, 2025-2029 (miles de soles)	128
Tabla 77 Actualización de la estimación del valor neto de los activos asignados a los servicios de aeronavegación al año 2024 (miles de soles).....	135
Tabla 78 Actualización de los <i>drivers</i> para la asignación de los activos de aeronavegación, según servicio, 2017-2024 (miles de soles).....	135
Tabla 79 Base de activos existentes actualizada al año 2024, según servicio.....	135
Tabla 80 Proyección de la depreciación de la base de activos existentes, por servicio, 2025-2029 (miles de soles)	136
Tabla 81 Programa de Inversión presentado por CORPAC, 2025-2029 (miles de USD).....	136
Tabla 82 Porcentaje de ejecución de las inversiones programadas en los servicios de aeronavegación, 2022-2024.....	138
Tabla 83 Programa de Inversión para los servicios de aeronavegación considerado para el cálculo tarifario, según tipo de activo, 2025-2029 (USD).....	138
Tabla 84 Cálculo de los <i>drivers</i> para la asignación de inversiones proyectadas, según servicio	139
Tabla 85 Inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD).....	139
Tabla 86 Depreciación de las inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)	140
Tabla 87 Proyección de inversiones y depreciaciones según servicio, ...	140
Tabla 88 Ejecución de inversiones al cierre del 2024 (USD)	143
Tabla 89 Resumen de las facturas pagadas por CORPAC a LAP (USD).....	144
Tabla 90 Resumen de las transferencias realizadas por CORPAC a OACI (USD)	145
Tabla 91 Actualización del porcentaje de ejecución de las inversiones programadas en los servicios de aeronavegación, 2022-2024	152
Tabla 92 Actualización del programa de Inversión para los servicios de aeronavegación considerado para el cálculo tarifario, según tipo de activo, 2025-2029 (USD).....	152
Tabla 93 Actualización del cálculo de los <i>drivers</i> para la asignación de inversiones proyectadas, según servicio.....	153
Tabla 94 Actualización de las inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)	153
Tabla 95 Actualización de la depreciación de las inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)	153
Tabla 96 Actualización de la proyección de inversiones y depreciaciones según servicio, ...	154
Tabla 97 Ingresos facturados por servicios brindados por CORPAC a usuarios no atribuibles, 2017-2023 (soles).....	155
Tabla 98 Proyección de ingresos por usuarios no atribuibles, 2024-2029 (soles).....	155
Tabla 99: Proyección de costos operativos por usuarios no atribuibles, 2025-2029 (soles)...	156
Tabla 100 Ingresos facturados por servicios brindados por CORPAC a usuarios no atribuibles, 2017-2024 (soles).....	157
Tabla 101 Proyección actualizada de ingresos por usuarios no atribuibles, 2025-2029 (soles)	157
Tabla 102: Proyección actualizada de costos operativos por usuarios no atribuibles, 2025-2029 (soles).....	158
Tabla 103 Resultados operativos de los servicios regulados de CORPAC, año 2023	159

Tabla 104 Participación de la pérdida operativa total de los servicios regulados con déficit, por tipo de servicio, año 2023	160
Tabla 105 Participación de las transferencias del AIJC, por tipo de fuente, año 2023 (miles de Soles)	160
Tabla 106 Porcentaje de asignación de las transferencias del AIJC, por tipo de servicio	161
Tabla 107 Transferencias del AIJC por concepto del 50% de Aterrizaje y Despegue, 2023-2029	161
Tabla 108 Transferencias del AIJC por concepto del 20% de la TUUA Internacional, 2024-2029	162
Tabla 109 Proyección de las transferencias totales del AIJC, 2025-2029 (Soles)	162
Tabla 110 Proyección del gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura" en el AIJC, 2025-2029 (miles de soles)	162
Tabla 111 Estimación de las transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)	163
Tabla 112 Transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)	164
Tabla 113 Evolución de los gastos de pista y rodadura en el AIJC (soles)	165
Tabla 114 Resultados operativos de los servicios regulados de CORPAC, año 2024	171
Tabla 115 Participación de la pérdida operativa total de los servicios regulados con déficit, por tipo de servicio, año 2024	171
Tabla 116 Participación de las transferencias del AIJC, por tipo de fuente, año 2024 (miles de Soles)	171
Tabla 117 Actualización del porcentaje de asignación de las transferencias del AIJC, por tipo de servicio	171
Tabla 118 Actualización de las transferencias del AIJC por concepto del 50% de Aterrizaje y Despegue, 2025-2029	171
Tabla 119 Actualización de las transferencias del AIJC por concepto del 20% de la TUUA Internacional, 2025-2029	172
Tabla 120 Actualización de la proyección de las transferencias totales del AIJC, 2025-2029 (Soles)	172
Tabla 121 Actualización de la proyección del gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura" en el AIJC, 2025-2029 (miles de soles)	172
Tabla 122 Actualización de la estimación de las transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)	172
Tabla 123 Actualización de las transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)	172
Tabla 124: Montos de Control Concurrente considerados en el cálculo de las tarifas de aeronavegación	175
Tabla 125 Costo promedio ponderado del capital (WACC) de CORPAC, al año 2024	176
Tabla 126 Flujo de caja económico para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (miles de soles)	177
Tabla 127 Flujo de caja económico para el servicio de Aproximación (miles de soles)	178
Tabla 128 Actualización del flujo de caja económico para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (miles de soles)	179
Tabla 129 Actualización del flujo de caja económico para el servicio de Aproximación (miles de soles)	180
Tabla 130 Unidad de cobro de las tarifas por servicio, según país	181
Tabla 131 Moneda en que se cobran las tarifas de los servicios de aeronavegación, según país	181
Tabla 132 Variación de las tarifas de los servicios regulados de aeronavegación	182
Tabla 133 Tarifas para los servicios de aeronavegación (no incluyen IGV)	183

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Servicios de navegación aérea en el Perú	30

Ilustración 2 Fases de vuelo y servicios prestados	31

GLOSARIO DE ACRÓNIMOS

AIJC	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
CORPAC	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
ITUP	Infraestructura de Transporte de Uso Público
LAP	Lima Airport Partners
MCR	Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MMM	Marco Macroeconómico Multianual
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PMD	Peso Máximo de Despegue
REGO	Reglamento General del Ositrán
RETA	Reglamento General de Tarifas del Ositrán
SNAR	Servicio de navegación aérea en ruta
VAN	Valor Actual Neto
WACC	Costo Promedio Ponderado del Capital

RESUMEN EJECUTIVO

I. Antecedentes

- La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC) fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en una empresa de propiedad exclusiva del Estado en 1981. 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, 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.
- Mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, el Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC.
- El 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° GAJ.001. 2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria.
- El 21 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional. Dichos documentos fueron notificados a CORPAC y al MTC mediante los Oficios N° 0046 y 0047-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, la mencionada resolución fue publicada en el diario oficial El Peruano el 24 de enero de 2025.
- El 3 de febrero de 2025, mediante el oficio N° GG.104.2025.O/6, CORPAC solicitó la ampliación de plazo para remitir comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Así, mediante la Resolución de Presidencia N° 00025-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0054-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó la ampliación de plazo solicitada por CORPAC, de modo que el plazo para la presentación de comentarios venció el 7 de marzo de 2025. Dichos documentos fueron notificados a CORPAC y al MTC mediante los Oficios N° 00146 y 00145-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, la mencionada resolución fue publicada en el diario oficial El Peruano el 19 de febrero de 2025.
- Del 27 de enero al 7 de marzo de 2025, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de parte de CORPAC, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, la Asociación de Transporte Turístico Aéreo de Nasca – ADDTAN, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA, entre otros.
- El 22 de abril de 2025, mediante el Memorando N° 00097-2025-GRE-OSITRAN, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 28 del RETA, se remitió a la Gerencia General: i) el Proyecto de Resolución de Presidencia que aprueba la revisión tarifaria, ii) la exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior, iii) el Informe: “Revisión de las 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.”, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, iv) el resumen ejecutivo y v) la matriz de comentarios realizados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

- El 24 de abril de 2025, en aplicación del artículo 28.3 del RETA, la Gerencia General solicitó realizar actuaciones complementarias con el fin de evaluar la pertinencia de incorporar la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 como parte del proceso de revisión tarifaria.

II. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicio de Navegación Aérea en ruta (SNAR)

- El SNAR considera las ayudas a las naves que prestan servicios en rutas nacionales e internacionales mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país. El objetivo final del servicio es brindar seguridad a las operaciones aéreas y, por lo tanto, a los pasajeros.
- El SNAR comprende los servicios de tránsito aéreo (ATS), meteorología (MET), información aeronáutica (AIS) y alerta o búsqueda y rescate (SAR). Estos servicios son soportados por sistemas de comunicación (voz), navegación (radio ayudas), vigilancia (radar), y ayudas luminosas.

b) Aproximación

- El servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control de aeródromo o un centro de control de área. En algunos aeropuertos se presta el servicio de aproximación con equipo especializado TMA; en el resto de los aeropuertos el servicio se presta bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y no instrumental (IFR).

c) Sobrevuelo

- El servicio de Sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de servicios de tráfico aéreo, meteorología o información.

III. Propuesta Tarifaria de CORPAC

- En su propuesta presentada, CORPAC ha determinado los niveles tarifarios mediante la técnica del flujo de caja descontado, en función de la demanda de los servicios de aeronavegación (SNAR, Aproximación y Sobrevuelo), 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 6,61%.
- Así, de acuerdo con el flujo de caja descontado presentado por CORPAC, los servicios de SNAR (tanto nacional como internacional) y Sobrevuelo se incrementarían en 45,6%; mientras que, el servicio de Aproximación se incrementaría en 216,0%.
- Asimismo, la Propuesta Tarifaria de CORPAC contempla un reajuste anual por inflación, con la finalidad mantener el valor real de las tarifas; así, CORPAC señala que las tarifas de los servicios de SNAR nacional y Aproximación (que se cobran en soles) se indexen considerando la inflación peruana, mientras que las tarifas por los servicios de Sobrevuelo y SNAR internacional (que se cobran en dólares americanos) se indexen tomando en cuenta la inflación de los Estados Unidos de América.

IV. 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° 00073-2024-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:
 - Para la estimación de las tarifas se desarrolla un flujo de caja económico para los servicios de SNAR (nacional e internacional) y Sobrevuelo, y un flujo de caja económico para el servicio de Aproximación. Cabe indicar que en ambos flujos se considera la incorporación, como parte de los ingresos operativos, de las transferencias netas de LAP por el 50% de los ingresos generados por el cobro de la tarifa de Aterrizaje y Despegue, y el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA Internacional. Asimismo, en ambos flujos de caja se establecen proyecciones para la demanda, ingresos, costos operativos e inversiones, en base a la información del sector y la proporcionada por CORPAC.
 - Se consideran dos tipos de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables (los cuales representan más del 90% de los usuarios totales para cada servicio regulado), y por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados (son aquellos que no pagan las tarifas completas, por ejemplo, operaciones militares y aquellas correspondientes a escuelas de vuelos).
 - La proyección de la demanda se realizó a partir de la base de la demanda a los usuarios atribuibles, considerando los pronósticos de crecimiento planteados por CORPAC.
 - Para las inversiones se consideró un ajuste por eficacia de ejecución de inversiones de 51,1%. Dicho porcentaje se calculó en base a la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC para los servicios materia de la presente revisión tarifaria en el periodo 2022 al 2024.
 - La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 6,95%.

V. Revisión tarifaria del Ositrán

- Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados en el acápite precedente, se ha calculado las siguientes Tarifas para los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC:

Servicio / PMD	Unidad de cobro	Tarifa	Var%
A. SNAR Nacional		S/	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,10	-28,62%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,19	-28,62%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,22	-28,62%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,29	-28,62%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,43	-28,62%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,56	-28,62%
- Cargo mínimo:	Por operación	9,38	-28,62%
B. SNAR Internacional		USD	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,04	-29,32%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-29,32%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-29,32%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,12	-29,32%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,18	-29,32%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,25	-29,32%
- Cargo mínimo:	Por operación	4,37	-29,32%
C. Aproximación		S/	
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	4,14	-8,27%
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	4,62	-8,27%
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	5,15	-8,27%
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	5,66	-8,27%
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	6,20	-8,27%
- Cargo mínimo:	Por operación	10,32	-8,27%
D. Sobrevuelo		USD	
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0,11	-29,32%
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0,18	-29,32%
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0,35	-29,32%
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0,53	-29,32%

- Las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja real, por lo que se recomienda que éstas sean ajustadas anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).
- Debido a que las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja con un horizonte temporal hasta el año 2029, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el término del año 2029, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.

I. ANTECEDENTES

1. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (en adelante, CORPAC) fue creada como una empresa pública en el año 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 en virtud del Decreto Legislativo N° 99. Su objeto social, entre otros, es 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.
2. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe denominado “Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.”, se aprobaron los niveles de Tarifas Máximas para los servicios aeronáuticos que presta CORPAC, entre los que se encontraban SNAR y Aproximación; asimismo, se desreguló el servicio de Sobrevuelo.
3. El 20 de febrero de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2014-CD/OSITRAN, dicho órgano colegiado aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por CORPAC para los servicios de SNAR y Aproximación. Asimismo, mediante la Resolución N° 013-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de abril de 2014, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo.
4. El 01 de octubre de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD/OSITRAN, se establecieron las Tarifas Máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC; disponiendo que el plazo de vigencia de estas será de tres (03) años. Asimismo, se dispuso que dichas tarifas serán revisadas, a mitad del periodo regulatorio, incluyendo en la revisión todos los factores y variables utilizados por el Regulador para su determinación.
5. El 14 de noviembre de 2016, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 049-2016-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 019-16-GRE-GAJ-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de los servicios de SNAR, Aproximación y Sobrevuelo prestados por CORPAC. En el marco de dicho procedimiento, el 13 de octubre de 2017, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD/OSITRAN, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios; disponiéndose que podrá llevarse a cabo una revisión ordinaria de estas luego de cuatro (04) años contados desde el inicio de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte.
6. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN¹, publicada en el diario oficial El Peruano el 25 de enero de 2021, se aprobó el nuevo Reglamento General de Tarifas (en adelante, RETA). Este reglamento tiene por objeto, entre otros, establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público.
7. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN, publicada el 10 de noviembre de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC. En el marco de dicho procedimiento, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN, publicada en el diario oficial El Peruano el 10 de julio de 2022, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios; disponiéndose que las mismas se mantendrán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024.

¹ Modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

8. Con fecha 27 de julio de 2022, CORPAC interpuso recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN. En atención a ello, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN de fecha 08 de junio de 2022 y publicada en el diario oficial El Peruano el 11 de setiembre de 2022, se declaró fundado en parte el mencionado recurso de reconsideración, fijándose los nuevos niveles de tarifas aplicables para la prestación de los servicios de aeronavegación a cargo de CORPAC, las cuales se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024.
9. El 19 de enero de 2024, se elevó a la Gerencia General del Ositrán el Informe Conjunto N° 0010-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se sustentó el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Servicio de Aproximación y Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo, que presta CORPAC.
10. 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 del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Servicio de Aproximación y Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo constituye una situación de emergencia, que requiera el pronunciamiento por parte de la Presidencia Ejecutiva, en base a lo establecido en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán.
11. El 8 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.
12. El 14 de febrero de 2024, mediante la Carta 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.
13. En ese contexto, el 23 de mayo de 2024 se remitió a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00073-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se sustentó el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las Tarifas Máximas del Servicio SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo, que presta CORPAC, así como se analizó si el mencionado procedimiento constituye una situación de emergencia que amerite la intervención de la Presidencia Ejecutiva.
14. Mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, este Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC. Asimismo, a través de la referida Resolución, la Presidencia del Ositrán estableció un plazo máximo de treinta (30) días hábiles -contados a partir del día hábil siguiente de notificada la Resolución- para que CORPAC presente su propuesta tarifaria.
15. Mediante Oficio N° 0208-2024-PD-OSITRAN, notificado el 27 de mayo de 2024, se puso en conocimiento de CORPAC el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas del Servicio SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio de Sobrevuelo.
16. Mediante Oficio N° 0209-2024-PD-OSITRAN, notificado el 27 de mayo de 2024, se puso en conocimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas del Servicio SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio de Sobrevuelo que presta CORPAC.

17. El 19 de junio de 2024, mediante el Oficio N° GG.475.2024.O/6, CORPAC solicitó ampliación de 30 días adicionales para presentar su propuesta tarifaria.
18. El 19 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 00198-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó la ampliación de plazo solicitada por CORPAC.
19. El 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° GAJ.001. 2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria².
20. El 13 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 0246-2024-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a CORPAC información relativa a (i) costos operativos (ii) inversiones y (iii) ingresos y servicios prestados.
21. El 20 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° GCAF.GF.032.2024.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00246-2024-GRE-OSITRAN.
22. Mediante la Carta N° MP-0072-2024-GG/AETAI, el 20 de noviembre de 2024, AETAI remitió su propuesta tarifaria del SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio de Sobrevuelo.
23. El 21 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó a CORPAC información sobre gastos de personal, inversiones, entre otros.
24. El 23 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00274-2024-GRE-OSITRAN, se le solicitó a CORPAC información sobre demanda.
25. El 25 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° GCAF.GF.035.2024.O, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN.
26. El 25 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 00244-2024-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para presentar la propuesta tarifaria.
27. El 26 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00276-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de siete (7) días hábiles para dar respuesta al Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN.
28. El 26 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 0691-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo para presentar la propuesta tarifaria solicitada mediante el Memorando N° 00244-2024-GRE-OSITRAN.
29. El 18 de diciembre de 2024, mediante Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN, se establecieron tarifas provisionales para los servicios del SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio Aeronáutico de Sobrevuelo prestados CORPAC. Asimismo, el artículo 2 de la citada resolución dispuso que las tarifas provisionales entrarán en vigencia el 1 de enero de 2025 y culminarán con la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas que serán establecidas – conjuntamente con el sistema tarifario– en la resolución que apruebe el informe tarifario final. Dicha resolución fue publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el 21 de diciembre de 2024.
30. El 20 de diciembre de 2024, mediante el Oficio N° 0659-2024-PD-OSITRAN y el Oficio N° 0661-2024-PD-OSITRAN se notificó la Resolución de Presidencia N° 00085-2024-PD-OSITRAN a CORPAC y al MTC, respectivamente.

² Es pertinente indicar que, mediante la Carta GAJ.001. 2024.O, CORPAC colocó solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación, el mismo que ya se había iniciado mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN.

31. El 2 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 001-2025-GRE-OSITRAN, se remitió un requerimiento de información a CORPAC correspondiente a las inversiones ejecutadas al cierre del año 2024.
32. Mediante el Oficio N° GCAF.GF.001.2025.O/6, recibido el 6 de enero de 2025, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 001-2025-GRE-OSITRAN.
33. El 6 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 006-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de tres (3) días hábiles para dar respuesta al Oficio N° 001-2025-GRE-OSITRAN.
34. Mediante el Oficio N° GCAF.GF.006.2025.O, recibido el 9 de enero de 2025, CORPAC dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 001-2025-GRE-OSITRAN, remitiendo la información de inversiones ejecutadas a noviembre de 2024 y el sustento de la aprobación de los gastos de personal para el ejercicio 2025 emitido por FONAFE.
35. Mediante Memorando N° 00019-2025-GRE-OSITRAN de fecha 17 de enero de 2025, se remitió a la Gerencia General el Informe: "Propuesta: Revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación de CORPAC S.A." elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, además de la documentación correspondiente de conformidad con lo previsto en el artículo 20 del RETA, a fin de que sea puesta en consideración de la Presidencia Ejecutiva, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, ROF) y disponga las publicaciones correspondientes.
36. El 21 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el Informe "Propuesta: Revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación de CORPAC S.A." (en adelante, Propuesta Tarifaria del Regulador). Asimismo, mediante la mencionada resolución, la Presidencia Ejecutiva dispuso la publicación del citado Informe en el portal institucional del Ositrán; así como también dispuso la publicación del proyecto de resolución de revisión tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el Diario Oficial El Peruano. Además, el artículo 4 de la citada resolución otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, y se encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la referida propuesta, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA. Esta resolución fue publicada el 24 de enero de 2025 en el Diario Oficial El Peruano.
37. Mediante Oficios N° 0046-2025-PD-OSITRAN y N° 0047- 2025-PD-OSITRAN recibidos el 22 de enero de 2025, se notificó a CORPAC, y al MTC, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN.
38. Por medio del Oficio GG.104.2025.O/6, recibido el 3 de febrero de 2025, CORPAC solicitó que se amplíe el plazo para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador a treinta (30) días hábiles, en virtud del artículo 21 del RETA.
39. El 4 de febrero de 2025 se llevó a cabo una audiencia privada en la que participaron representantes de CORPAC y del Ositrán, donde se atendieron consultas relativas a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
40. El 7 de febrero de 2025 se llevó a cabo la presentación de la Propuesta Tarifaria del Regulador ante el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Alcance Nacional, durante la Sesión extraordinaria N° 77, en la sede institucional del Ositrán.

41. El 17 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0025-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00054-2025-PD-OSITRAN, se aprobó la modificación del artículo 4 de la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, ampliando el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador a treinta (30) días hábiles. Dicha resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de febrero de 2025.
42. Mediante Oficios N° 0145-2025-PD-OSITRAN, y N° 0146-2025-PD-OSITRAN del 18 de febrero de 2025, se notificó al MTC y a CORPAC, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0025-2025-PD-OSITRAN.
43. El 18 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Audiencia Pública para la presentación de la Propuesta Tarifaria del Regulador, la misma que se llevó a cabo en la sede institucional de Ositrán.
44. El 19 de febrero de 2025, mediante el Oficio GG.174.2025.O/6, se recibieron los comentarios de CORPAC a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
45. El 6 de marzo de 2025, a través del Oficio N° 00048-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó a CORPAC información relacionada a (i) base de capital, (ii) nueva escala salarial, (iii) laudos arbitrales, (iv) porcentaje de ejecución de inversiones, (v) inversiones programadas y ejecutadas y, (vi) pago por control concurrente, con la finalidad de evaluar sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
46. El 7 de marzo de 2025, por medio de una comunicación electrónica dirigida a info@ositrان.gob.pe, se recibieron los comentarios de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
47. El 7 de marzo de 2025, mediante una comunicación electrónica dirigida a info@ositrان.gob.pe, se recibieron los comentarios de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) a la Propuesta Tarifaria del Regulador, adjuntando como parte de los mismos tres documentos:
 - (i) El informe “Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC”,
 - (ii) El informe Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025-2029”, preparado por el consultor José Luis Bonifaz Fernández³, y
 - (iii) El informe técnico “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” desarrollado por Ernst & Young Consultores.

³ Cabe indicar que mediante el documento “Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029”, preparado por el consultor José Luis Bonifaz Fernández”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, entre otros, AETAI señala que en la revisión tarifaria del año 2022, el Ositrán determinó las tarifas de los servicios regulados provistos por CORPAC, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN, para lo cual aplicó los Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Tarifas, antecedente del Reglamento general de Tarifas (RETA) actualmente vigente.

Al respecto, debe indicarse que, el 7 de junio del año 2002, se publicó en el Diario Oficial El Peruano, la Resolución N° 009-2002-CD/OSITRAN que aprobó los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, en el cual se describía con carácter enunciativo las metodologías que se podrían seguir para la fijación o revisión tarifaria. Sin embargo, con posterioridad a ello, mediante la Resolución del Consejo Directivo N°0043-2004-CD/OSITRAN, se aprobó el “Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. De acuerdo con la Tercera Disposición Final de dicho Reglamento, entre otras, se derogó la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN que aprobó los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”. En consecuencia, los lineamientos alegados por AETAI, se encuentran derogados desde el año 2004; motivo por el cual no se pudieron emplear en la revisión del año 2022.

Cabe indicar que mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” desarrollado por Ernst & Young Consultores”, AETAI analizó y presentó comentarios a la Propuesta de la Entidad Prestadora (presentada mediante Oficio N° GAJ.001. 2024.O y no a la Propuesta Tarifaria del Regulador, cuya publicación para comentarios fue aprobada mediante Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN.

48. El 6 de marzo de 2025, mediante Carta S/N, la Asociación de Transporte Turístico Aéreo de Nazca envió comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
49. El 12 de marzo de 2025, por medio del Oficio GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento de información formulado a través del Oficio N° 00048-2025-GRE-OSITRAN.
50. El 26 de marzo de 2025, a través del Oficio N° 00180-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC información relacionada a la incorporación de lo resuelto a través de laudos arbitrales dentro de la proyección de sus gastos de personal, con la finalidad de evaluar sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
51. El 27 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 00080-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de quince (15) días hábiles para la presentación del Informe que sustenta la resolución que aprueba la tarifa final, en aplicación del artículo 28 del RETA. Dicha solicitud fue concedida el día 28 de marzo de 2025 a través del Memorando N° 00179-2025-GG-OSITRAN.
52. El 31 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 0181-2025-GRE-OSITRAN, se le otorgo un plazo adicional de tres (3) días hábiles para que CORPAC remita la información solicitada mediante el Oficio N° 0180-2025-GRE-OSITRAN.
53. El 4 de abril de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.025.2025.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 0180-2025-GRE-OSITRAN.
54. El 7 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 0184-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó información a CORPAC sobre contrataciones programadas en el año 2025 que deben considerar el pago por control concurrente.
55. El 9 de abril de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.026.2025.O, CORPAC solicitó ampliación de plazo de cinco (5) días adicionales para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 0184-2025-GRE-OSITRAN.
56. El 10 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 00185-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó un plazo de dos (2) días hábiles para que CORPAC de respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 0184-2025-GRE-OSITRAN.
57. El 10 de abril de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.027.2025.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00184-2025-GRE-OSITRAN.
58. El 11 de abril de 2025, la Srta. Jackeline Lucero Zevallos presentó un comentario a la Propuesta del Ositrán mediante correo electrónico⁴.

Dicho ello, debe recordarse que, el marco normativo que rigen actualmente los procedimientos de fijación, revisión, y desregulación tarifaria es el RETA, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN y sus modificatorias.

⁴ Cabe precisar que si bien el comentario fue recibido en la mencionada fecha, en aplicación del principio de verdad material previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, el cual establece que la autoridad administrativa competente deberá verificar

59. El 22 de abril de 2025, mediante el Memorando N° 00097-2025-GRE-OSITRAN, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 28 del RETA, se elevó a la Gerencia General: i) el Proyecto de Resolución de Presidencia que aprueba la revisión tarifaria, ii) la exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior, iii) el Informe: "Revisión de las 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.", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, iv) el resumen ejecutivo y v) la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.
60. Mediante el proveído del 24 de abril de 2024, en aplicación del artículo 28.3 del RETA, la Gerencia General solicitó realizar actuaciones complementarias con el fin de evaluar la pertinencia de incorporar la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 como parte del Proceso de Revisión Tarifaria.
61. El 28 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 00190-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC información sobre usuarios no atribuibles y mantenimiento al cierre del año 2024.
62. El 30 de abril de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.030.2025.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento de información antes mencionado.
63. El 13 de mayo de 2025, se llevó a cabo una reunión virtual con representantes de CORPAC con el fin de absolver algunas consultas sobre sus costos operativos.
64. En aplicación del artículo 28.3 del RETA, el 19 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00114-2025-GRE-OSITRAN, se elevó a la Gerencia General, entre otros, el Informe: "Revisión de las 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.", elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria. Ello, a fin de que sea puesto en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF y disponga las publicaciones correspondientes.
65. El 20 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00293-2025-GG-OSITRAN, la Gerencia General remitió a la Presidencia Ejecutiva, para su consideración y aprobación, los documentos enviados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos a través del Memorando N° 00114-2025-GRE-OSITRAN.
66. A través del proveído de fecha 27 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos que se le consulte a CORPAC si, en este caso, se configura una situación de emergencia que requiera su avocación.
67. Por intermedio del Oficio N° 00208-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 28 de mayo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultó a CORPAC si la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación constituye una situación de emergencia que requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva.
68. El 29 de mayo de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.032.2025.O, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de siete (7) días hábiles a fin de dar respuesta a la consulta efectuada a través del oficio citado en el párrafo precedente.

plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, corresponde a este Organismo Regulador evaluar y analizar dicho comentario.

69. El 2 de junio de 2025, a través del Oficio N° 00216-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos otorgó a CORPAC un plazo de cinco (5) días hábiles adicionales para responder a la consulta formulada a través del Oficio N° 00208-2025-GRE-OSITRAN.
70. El 6 de junio de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF. 033.2025.O, CORPAC dio respuesta al oficio citado N° 00208-2025-GRE-OSITRAN, indicando que la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación no constituye una situación de emergencia que requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva, por las razones expuestas en el mencionado Oficio.
71. Mediante proveído del 18 de junio de 2025, la Presidencia Ejecutiva encargó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar a AETAI y a la IATA si consideran que la aprobación de tarifas máximas de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva.
72. El 20 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos notificó la consulta a AETAI respecto a si la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación configuraba una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidencia Ejecutiva.
73. El 23 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00225-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos notificó la consulta a IATA respecto a si la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación configuraba una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidencia Ejecutiva. No obstante, IATA no emitió opinión al respecto.
74. El 24 de junio de 2025, mediante la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI (NT 2025086349), AETAI manifestó su posición respecto a lo consultado mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN.

II. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

II.1. Alcance de la función reguladora

75. El literal b) del numeral 3.1⁵ del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
76. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3⁶ de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, 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.

⁵ "Artículo 3.-
Funciones
3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:
(...)
b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;
(...)".

⁶ "Artículo 3.- Misión de OSITRAN
3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el

77. En línea con lo anterior, el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley de Creación del Ositrán establece que la institución ejerce atribuciones 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 las 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.]

78. De acuerdo con el citado artículo, como parte de la función reguladora, corresponde al Ositrán determinar las tarifas de 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.
79. En el mismo sentido, el artículo 16⁷ del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante 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 a regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura de uso público, en virtud de un título legal o contractual. Asimismo, el artículo 17⁸ de dicha norma establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.
80. En cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39⁹ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias (en adelante, ROF), 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.

Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

(...).”

⁷ *“Artículo 16.- Función Reguladora*

El OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto”.

⁸ *“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora*

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones”.

⁹ *“Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*

Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:

(...)

81. Cabe indicar que, el numeral 6 de su artículo IV¹⁰ 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.
82. La definición de ITUP contemplada en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO¹¹, 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 regional¹².
83. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 4¹³ 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 5¹⁴ 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.

2. 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; (...)."

¹⁰ "Artículo IV.- Definiciones

6. ITUP: Acrónimo de Infraestructura de Transporte de Uso Público. Es el 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.

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.

Se encuentran excluidas de este concepto, las infraestructuras señaladas en el cuarto, quinto y sexto párrafo del literal m) del artículo 1 del Reglamento General del Ositrán y sus modificatorias".

¹¹ 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.

¹² Asimismo, en línea con la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley de Creación del Ositrán, tanto el literal m) del artículo 1 del REGO como el numeral 6 del artículo IV del RETA señalan expresamente las infraestructuras que no se encuentran bajo competencia del Ositrán.

"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. (...)."

¹³ "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".

¹⁴ "Artículo 5.- Libre funcionamiento del mercado

84. 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 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.
85. En esa línea, el artículo 11 del RETA¹⁵ 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.
86. 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 de revisión tarifaria

87. El artículo 30 del RETA establece que, en la resolución que establece el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, se indicará el plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que el Concesionario presente su Propuesta Tarifaria, el cual es prorrogable de forma excepcional y por única vez por un plazo de treinta (30) días hábiles adicionales.

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.

¹⁵ "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."

88. En ese contexto, en el Informe Conjunto N° 000073-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se realizó el análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados donde se ofertan y demandan los servicios SNAR nacional, SNAR internacional, Aproximación y Sobrevuelo, determinándose que CORPAC no enfrenta condiciones de competencia en la prestación de dichos servicios. En consecuencia, mediante la Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión de tarifas de oficio de dichos servicios.
89. De otro lado, el artículo 31¹⁶ del RETA establece las actuaciones del Ositrán en relación con la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador. En particular, establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos contará con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles, excepcionalmente prorrogables por un período máximo de treinta (30) días hábiles adicionales para que presente ante la Gerencia General el informe y los documentos que sustenten la Propuesta Tarifaria del Regulador, a fin de que el mencionado órgano los remita al Consejo Directivo del Ositrán, adjuntando la información indicada en el artículo 20 del RETA¹⁷.
90. En aplicación del artículo 31 del RETA antes citado, a través del Memorando N° 00019-2025-GRE-OSITRAN de fecha 17 de enero de 2025¹⁸, se remitió a la Gerencia General el Informe: "Propuesta: Revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación de CORPAC S.A." elaborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario, además de la documentación correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 20 del RETA, a fin de que sea puesta en consideración de la Presidencia Ejecutiva, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

¹⁶ "Artículo 31.- Continuación del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria
31.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán, en un plazo de (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto.
31.2. El procedimiento de oficio se rige por las disposiciones contenidas en los artículos 19 al 28 del Reglamento, en lo que resulte aplicable".

¹⁷ "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.
(...)"

¹⁸ Cabe mencionar que, mediante el Memorando N° 00244-2024-GRE-OSITRAN de fecha 25 de noviembre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para la remisión de la Propuesta Tarifaria del Regulador. Dicho pedido fue concedido a través del Memorando N° 00691-2024-GG-OSITRAN de fecha 26 de noviembre de 2024. En tal sentido, el plazo para remitir la Propuesta Tarifaria del Regulador a la Gerencia General venció el 17 de enero de 2025.

91. Asimismo, el 21 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el Informe “Propuesta: Revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación de CORPAC S.A.”. Asimismo, mediante la mencionada resolución, la Presidencia Ejecutiva dispuso la publicación del citado Informe en el portal institucional del Ositrán; así como también dispuso la publicación del proyecto de resolución de revisión tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el Diario Oficial El Peruano. Además, el artículo 4 de la citada resolución otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, y se encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la referida propuesta, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA. Esta resolución fue publicada el 24 de enero de 2025 en el Diario Oficial El Peruano.
92. Adicionalmente, el 17 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0025-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00054-2025-PD-OSITRAN, se aprobó la modificación del artículo 4 de la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, ampliando el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador a treinta (30) días hábiles.
93. En ese contexto, entre el 27 de enero y el 7 de marzo de 2025, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
94. Finalmente, según el numeral 28.1 del artículo 28 del RETA¹⁹, 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, presenta a la Gerencia General el informe que sustenta 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.
95. Considerando el vencimiento del plazo para recibir comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador así como lo previsto en el numeral 28.1 del artículo 28 del RETA, el plazo para que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, eleve el informe que sustenta la revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación que presta CORPAC vencía inicialmente el 22 de abril de 2025. Es así que, mediante el Memorando N° 00097-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió el informe que sustenta la revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación prestados por CORPAC, entre otros, a la Gerencia General.

¹⁹ “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 sustenta 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.
 (...)”.

96. De acuerdo con el numeral 28.3 del artículo 28²⁰ del RETA, en caso la Gerencia General o el Consejo Directivo tengan observaciones sobre el informe que sustenta la revisión tarifaria o 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.
97. Mediante el proveído de 24 de abril de 2025, la Gerencia General solicitó realizar las actuaciones complementarias necesarias con el fin de evaluar la pertinencia de incorporar la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC como parte de la revisión tarifaria, en la medida que mediante el Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC (Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN).
98. Considerando las actuaciones complementarias solicitadas por la Gerencia General, el 19 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00114-2025-GRE-OSITRAN, se remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe el Informe: "Revisión de las 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." elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, el cual incorpora la información referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC. Ello, a fin de que sea puesto en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, y que, de considerarlo así, lo apruebe en el marco de las atribuciones concedidas por el numeral 10 del artículo 9 del ROF y disponga las publicaciones correspondientes.
99. De acuerdo con el numeral 28.2 del artículo 28²¹ del RETA, una vez que se realicen las actuaciones complementarias y la Gerencia General cuente con el informe de revisión tarifaria y sus adjuntos, dicho órgano los remitirá al Consejo Directivo en un plazo de cinco (05) días hábiles de recibidos los mismos. Si el Consejo Directivo no tiene observaciones²², en un plazo de quince (15) días hábiles de recibido el informe mencionado, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.

²⁰ **"Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán .**
(...)

28.3. En caso la Gerencia General o el Consejo Directivo tenga observaciones sobre el informe al cual se refiere el presente artículo, 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".

²¹ **"Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán**

28.2. 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.
(...)"

²² En virtud del numeral 28.3 del artículo 28 del RETA.

100. En el presente caso, mediante proveído de fecha 27 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos que se consulte a CORPAC su opinión respecto de la configuración de una situación de emergencia. Dicha consulta a CORPAC fue efectuada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante el Oficio N° 208-2025-GRE-OSITRAN. A través del Oficio GCAF.GF. 033.2025.O, de fecha 6 de junio de 2025, CORPAC manifestó que la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación no constituye una situación de emergencia que justifique la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva.
101. Posteriormente, mediante proveído del 18 de junio de 2025, la Presidencia Ejecutiva encargó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar a AETAI y a IATA si consideran que la aprobación de tarifas máximas de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva. Es así que, el 20 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN, se notificó la consulta a AETAI respecto a si la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación configuraba una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidencia Ejecutiva. A través de Carta N° 0081-2025-GG/AETAI (NT 2025086349), AETAI dio respuesta al mencionado, indicando que no le corresponde pronunciarse emitir una opinión adicional sobre si se trata de una medida de emergencia, dado que ya se habría calificado como tal en el marco de la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN, que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador.
102. De otro lado, el 23 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00225-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos notificó la consulta a IATA respecto a si la aprobación de las tarifas máximas de los servicios de aeronavegación configuraba una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidencia Ejecutiva. No obstante, IATA no emitió opinión al respecto.

II.3. De los principios y metodologías aplicables para la revisión tarifaria

103. De acuerdo con el artículo V del RETA, el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:

*“1. **Libre Acceso:** Se debe otorgar al usuario libre acceso a la prestación de servicios y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.*

*2. **Promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura:** La actuación del Ositrán en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la ITUP. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.*

*3. **Sostenibilidad de la oferta:** El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.*

*4. **Eficiencia:** Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:*

- *Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.*
- *Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras.*

*5. **Equidad:** Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la ITUP sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.*

*6. **No discriminación:** No se puede otorgar injustificadamente un trato diferenciado a los usuarios frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.*

7. Principio de Costo-Beneficio: La intervención regulatoria del Ositrán, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros.

8. Consistencia: En la fijación o revisión tarifaria, el Ositrán deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras, así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario.

9. Transparencia: En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el Ositrán garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el Ositrán buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas. Asimismo, los usuarios deben tener pleno acceso a toda la información relevante sobre los servicios brindados por las Entidades Prestadoras y sus condiciones, que resulte imprescindible para el adecuado uso de los mismos, y para la presentación de sus reclamos o interposición de las denuncias que consideren pertinentes.”

104. Por su parte, el artículo 16 del mencionado cuerpo normativo dispone que corresponde al regulador determinar la metodología con la cual se realizará la propuesta de fijación o revisión tarifaria; acotando que, en el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el Ositrán podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros. Dichas metodologías se encuentran definidas en los Anexos I y II del RETA.

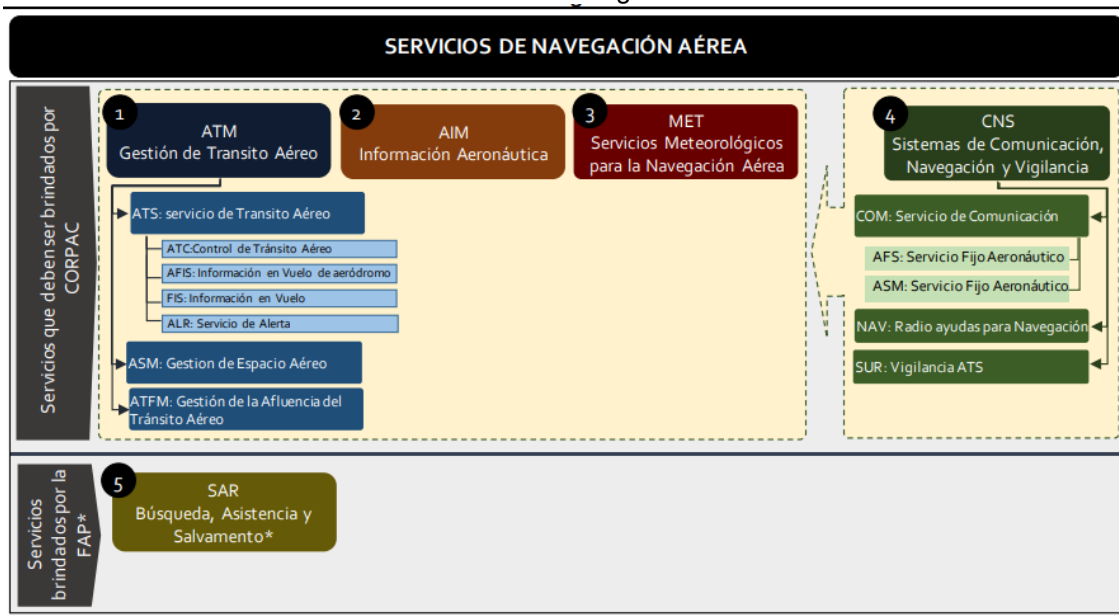
III. ALCANCE DE LA REVISIÓN TARIFARIA

105. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC²³ (en adelante, MCR), el cual toma como referencia la información bibliográfica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, los servicios de navegación aérea en el Perú son los siguientes:

- Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)²⁴.
- Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)²⁵.
- Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea (MET).
- Sistemas de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento (SAR).

106. De los mencionados servicios, CORPAC tiene la responsabilidad de prestar los primeros cuatro durante todas las fases de las operaciones (aproximación, aeródromo y en ruta), tal como se detalla en la siguiente ilustración:

Ilustración 1 Servicios de navegación aérea en el Perú



CNS, incluye actividades como la inspección de vuelo.

* El Servicio de Tránsito Aéreo de CORPAC como órgano de apoyo se encarga en la etapa de notificación, el cual se brinda a nivel nacional a través del Centro de Control de Área (ACC) de Lima.

Fuente: Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Normativa de la Dirección de Aeronáutica Civil.

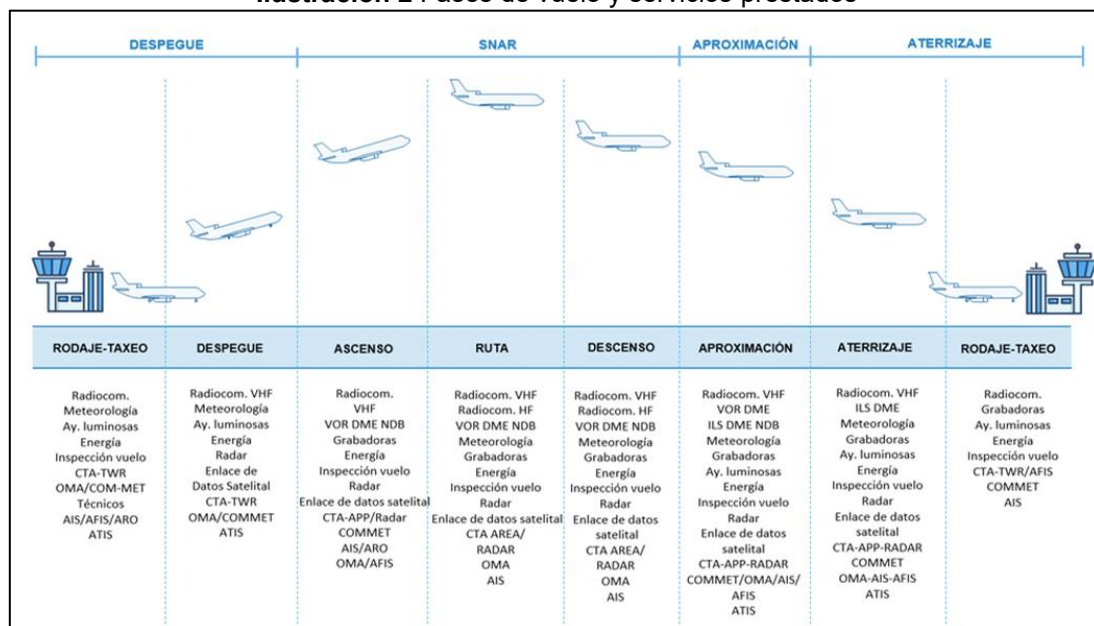
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. En la Ilustración 2 se muestra cómo cada uno de estos servicios está asociado con las fases de vuelo:

²³ Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

²⁴ El servicio de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) se divide en tres: (i) los servicios de tránsito aéreo (ATS), (ii) la gestión del espacio aéreo (ASM), y (iii) la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM). A su vez, conforme a la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP) 311, los servicios de Tránsito Aéreo (ATS) están conformados por: el servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC), el servicio de Información de Vuelo en Aeródromo (AFIS), el servicio de Información de Vuelo (FIS), y el servicio de alerta (ALR).

²⁵ La cartografía aeronáutica está integrada en el AIM.

Ilustración 2 Fases de vuelo y servicios prestados

Fuente: Plan de negocios de CORPAC 2023.

108. Como puede observarse, desde que la nave parte del aeropuerto de origen hasta que arriba al aeropuerto de destino, se presentan las siguientes fases de vuelo:

- Rodaje-taxeo (hacia la pista de aterrizaje).
- Despegue
- Ascenso
- Ruta
- Descenso
- Aproximación
- Aterrizaje
- Rodaje-taxeo (hacia la posición final de estacionamiento).

109. En el presente caso, los servicios objeto de la revisión tarifaria son tres:

- Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), prestado durante las fases de ascenso, ruta y descenso.
- Servicio de Aproximación, prestado durante las fases de ascenso y aproximación de vuelo.
- Servicio de Sobrevuelo, prestado durante la fase de ruta.

110. A continuación, se describe el alcance de cada uno de estos servicios.

III.1. Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR)

111. El SNAR considera las ayudas a las naves que sirven rutas nacionales e internacionales, mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan y/o despegan en algún aeropuerto del país. El objeto del servicio es brindar seguridad a las operaciones aéreas y, por lo tanto, a los pasajeros.

112. El SNAR comprende los servicios de tránsito aéreo (ATS), meteorología (MET), información aeronáutica (AIS), y alerta o búsqueda y rescate (SAR). Estos servicios son soportados por sistemas de comunicación, navegación, vigilancia, ayudas luminosas y de energía.

113. De acuerdo con la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN, la tarifa que pagan los usuarios atribuibles por el servicio de SNAR está definida en soles para el caso de rutas nacionales, y en dólares americanos para las rutas internacionales, y se cobra por kilómetro recorrido según el tamaño de la aeronave (definido por el PMD²⁶).

III.2. Servicio de Aproximación

114. El servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control de aeródromo o un centro de control de área.
115. El servicio de Aproximación se divide en tres funciones:
- Salidas: separar a las naves que despegan del aeropuerto.
 - Alimentación: secuenciar y separar el tráfico de llegada a los aeropuertos.
 - Aproximación final: mantener la secuencia entre aeronaves con la separación suficiente para garantizar la seguridad de las operaciones.

III.3. Servicio de Sobrevuelo

116. Una primera definición básica del servicio de sobrevuelo es la provisión de ayudas a la navegación a las aeronaves que surcan las distintas FIR²⁷ (espacios aéreos sobre los que las autoridades aeronáuticas de cada país proveen servicios de aeronavegación); de esta manera, las aeronaves pueden realizar su vuelo de forma segura y eficiente. Al respecto, cabe mencionar que, de conformidad con el artículo 1 del Convenio de Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio²⁸.
117. En el presente caso, el servicio de sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de seguridad y eficiencia mediante los servicios de tráfico aéreo, meteorología o información, como los siguientes:
- Supervisión de la trayectoria de vuelo.
 - Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.
 - Servicio de control de tránsito aéreo.
 - Asesoramiento anticollisión.
 - Servicio de información de vuelo.
 - Información de tránsito.
 - Información meteorológica.
 - Servicio de alerta

²⁶ Peso Máximo de Despegue, por sus siglas.

²⁷ Acrónimo de *Flight Information Region* o Región de Información de Vuelo.

²⁸ Cabe precisar que, dentro un mismo Estado puede existir más de una FIR. Así, por ejemplo, España tiene tres FIR, a saber, FIR Madrid, FIR Barcelona y FIR Canarias.

IV. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR CORPAC

118. Como se indicó líneas arriba, mediante el Oficio N° GAJ.001.2024.O, CORPAC remitió su propuesta tarifaria del SNAR, Aproximación y Sobrevuelo (en adelante, Propuesta de CORPAC). Al respecto, la Propuesta de CORPAC considera dos flujos de caja, uno que incluye a los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo y el otro considera al servicio de Aproximación. Ambos flujos se encuentran expresados en soles a precios constantes.
119. A continuación, se detallan las principales consideraciones tomadas en cuenta por CORPAC en su propuesta tarifaria:

IV.1. Horizonte

120. Dada la incertidumbre en el mercado de servicios de aeronavegación y la incertidumbre asociada a las variables macroeconómicas, CORPAC considera razonable un horizonte de tiempo del 2024-2027.

IV.2. Demanda

121. Para proyectar la demanda, la Entidad Prestadora toma de base la información del año 2023 y luego proyecta que la demanda del servicio va a crecer en 8% durante el año 2024, y de en el periodo 2025-2027 cada año crecerá en 7%. Una vez estimada la demanda total de cada servicio, para determinar la demanda por rangos de PMD considera la participación promedio de cada rango con base en la demanda observada en el periodo 2023²⁹. En la siguiente tabla se muestran las proyecciones de demanda consideradas por CORPAC.

²⁹ En el caso de los servicios de aeronavegación que disponen de un rango denominado "Cargo mínimo", dado que su cobro respectivo se realiza como operación y no mediante la unidad de medida de la demanda, la estimación del tráfico de dicho rango se efectuó a partir del número de operaciones facturadas por dicho concepto en el año 2023 y aplicándose el crecimiento obtenido en la estimación de demanda.

Tabla 1 CORPAC: Proyección de demanda, 2024-2027

Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Proyecciones			
	2024	2025	2026	2027
A. SNAR Nacional				
<i>En Kilómetros recorridos</i>				
Usuarios atribuibles	83 622 022	89 475 564	95 738 854	102 440 573
1. Por rango de PMD:	83 293 593	89 124 145	95 362 835	102 038 233
Hasta 5,7TM	7 430 223	7 950 338	8 506 862	9 102 342
Más de 5,7TM a 10TM	2 655 781	2 841 685	3 040 603	3 253 446
Más de 10TM a 35TM	3 073 119	3 288 238	3 518 414	3 764 703
Más de 35TM a 70TM	12 807 322	13 703 834	14 663 102	15 689 520
Más de 70TM a 105TM	57 322 648	61 335 234	65 628 700	70 222 709
Más de 105TM	4 500	4 815	5 153	5 513
2. Cargo mínimo:				
Kilómetros recorridos	328 429	351 419	376 019	402 340
N° Operaciones	5 287	5 657	6 053	6 477
B. SNAR Internacional				
<i>En Kilómetros recorridos</i>				
Usuarios atribuibles (KM)	67 190 897	71 894 260	76 926 858	82 311 738
1. Por rango de PMD:	67 135 333	71 834 807	76 863 243	82 243 670
Hasta 5,7TM	396 431	424 182	453 874	485 646
Más de 5,7TM a 10TM	803 233	859 459	919 621	983 995
Más de 10TM a 35TM	941 161	1 007 042	1 077 535	1 152 963
Más de 35TM a 70TM	5 130 669	5 489 816	5 874 103	6 285 291
Más de 70TM a 105TM	40 383 526	43 210 373	46 235 099	49 471 556
Más de 105TM	19 480 312	20 843 934	22 303 009	23 864 220
2. Cargo mínimo:				
Kilómetros recorridos	55 564	59 453	63 615	68 068
N° Operaciones	932	997	1 066	1 141
C. Aproximación				
<i>En Toneladas (PMD)</i>				
Usuarios atribuibles (TM):	4 121 699	4 410 218	4 718 934	5 049 259
1. Por rango de PMD:	4 115 006	4 403 056	4 711 270	5 041 059
Hasta 10TM	86 344	92 388	98 855	105 775
Más de 10TM a 35TM	63 396	67 834	72 582	77 663
Más de 35TM a 70TM	766 486	820 141	877 550	938 979
Más de 70TM a 105TM	3 197 567	3 421 397	3 660 895	3 917 157
Más de 105TM	1 212	1 297	1 388	1 485
2. Cargo mínimo:				
Toneladas (PMD)	6 694	7 162	7 664	8 200
N° Operaciones	4 233	4 530	4 847	5 186
D. Sobrevuelo				
<i>En Kilómetros recorridos</i>				
Usuarios atribuibles (KM):	51 806 168	55 432 600	59 312 882	63 464 784
1. Por rango de PMD:	51 806 168	55 432 600	59 312 882	63 464 784
Hasta 55TM	2 603 030	2 785 243	2 980 210	3 188 824
Más de 55TM a 115TM	18 543 161	19 841 182	21 230 065	22 716 169
Más de 115TM a 200TM	5 190 252	5 553 570	5 942 320	6 358 282
Más de 200TM	25 469 725	27 252 606	29 160 288	31 201 508

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Costos operativos

122. En la Propuesta de CORPAC se indica que, para la proyección de costos operativos ha considerado dos fuentes de información: la contabilidad regulatoria del año 2023 y proyecciones elaboradas por las distintas gerencias y áreas involucradas.
123. 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, los costos de CORPAC han venido creciendo desde el año 2020 a una tasa superior al 15%.
124. Así, en la siguiente tabla se presenta la proyección de las partidas de suministros y materiales, tributos, mantenimiento, seguros y otros gastos considerados en la Propuesta Tarifaria de CORPAC.

Tabla 2 CORPAC: Proyección de costos operativos, 2024-2027
(soles)

	2024	2025	2026	2027
A. SNAR Nacional				
Suministros y Materiales	1 698 995	1 749 964	1 802 463	1 856 537
Servicios prestados por terceros	21 099 230	21 732 207	22 384 173	23 055 698
Mantenimiento	3 187 665	3 283 295	3 381 794	3 483 248
Seguros y tributos	4 649 502	4 788 987	4 932 657	5 080 637
Otros Costos	2 611 880	2 690 237	2 770 944	2 854 072
Costo total	33 247 272	34 244 690	35 272 031	36 330 192
B. SNAR Internacional				
Suministros y Materiales	526 813	542 618	558 896	575 663
Servicios prestados por terceros	5 846 914	6 022 321	6 202 991	6 389 080
Mantenimiento	1 259 231	1 297 008	1 335 918	1 375 996
Seguros y tributos	1 292 964	1 331 753	1 371 705	1 412 856
Otros Costos	993 128	1 022 922	1 053 609	1 085 218
Costo total	9 919 050	10 216 621	10 523 120	10 838 813
C. Aproximación				
Suministros y Materiales	1 931 993	1 989 953	2 049 651	2 111 141
Servicios prestados por terceros	18 828 506	19 393 361	19 975 162	20 574 417
Mantenimiento	2 467 397	2 541 419	2 617 662	2 696 192
Seguros y tributos	4 582 969	4 720 458	4 862 072	5 007 934
Otros Costos	2 241 160	2 308 395	2 377 647	2 448 977
Costo total	30 052 025	30 953 586	31 882 194	32 838 660
D. Sobrevuelo				
Suministros y Materiales	641 770	661 023	680 854	701 279
Servicios prestados por terceros	7 149 970	7 364 469	7 585 403	7 812 965
Mantenimiento	1 663 783	1 713 696	1 765 107	1 818 061
Seguros y tributos	1 744 330	1 796 660	1 850 560	1 906 076
Otros Costos	1 280 005	1 318 405	1 357 957	1 398 696
Costo total	12 479 858	12 854 253	13 239 881	13 637 077

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. En cuanto a los gastos de personal, la Propuesta de CORPAC señala que estos se han calculado en base a las necesidades y requerimientos para la prestación de los servicios de aeronavegación. CORPAC precisa que ante la escasa cantidad de personal, toman en consideración las horas extras, bonificación por días libres – BDL y descansos libres en las proyecciones de gastos de personal; esto con el fin de que se cumpla de manera idónea con la operatividad propia del servicio de aeronavegación a nivel nacional; así como, poder atender las solicitudes de ampliación de horarios, las cuales han originado el aumento de la carga de trabajo y el pago de sobretiempo al personal en sus diversas sedes y/o unidades orgánicas, ya que tienen que extender su jornada laboral y/o suplir dicho déficit en sus horarios libres.
126. Adicionalmente, indica que también se considera en la proyección de gastos de personal los nuevos proyectos asumidos por CORPAC, tales como el New Lim (esto es, segunda pista del AIJC) y el nuevo aeropuerto de Chinchero.
127. Así, en la siguiente tabla se presenta el resumen de los gastos de personal presentados por CORPAC en su Propuesta Tarifaria.

Tabla 3 CORPAC: Proyección de gastos de personal, 2024-2027
(miles de soles)

Servicios	2024	2025	2026	2027
SNAR Nacional	60 606	62 673	66 311	69 522
SNAR Internacional	24 548	25 385	26 859	28 159
Aproximación	52 424	54 212	57 359	60 136
Sobrevuelo	36 230	37 465	39 640	41 560
Total	173 809	179 735	190 169	199 378

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

128. En cuanto a los costos incrementales, en la Propuesta de CORPAC se señala que estos proceden de dos fuentes: el programa de mantenimiento de equipos de navegación aérea y los gastos incrementales de operación y mantenimiento relacionados con el proyecto de ampliación del AIJC.
129. Para calcular los costos incrementales del programa de mantenimiento multiplican el costo unitario de las actividades de mantenimiento por el número de actividades de mantenimiento incrementales por año.
130. Para la asignación de los costos incrementales entre los servicios de navegación aérea, emplearon las participaciones promedio de los servicios en cada uno de los rubros (mantenimiento, servicios prestados por terceros, suministros y materiales), tomando como base los estados financieros regulatorios de CORPAC (2017-2023).
131. Asimismo, sobre los costos incrementales aplicaron el factor de ajuste sobre las inversiones ejecutadas al periodo 2017-2023, el cual asciende a 66,92%; con lo cual los costos incrementales proyectados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 4 CORPAC: Proyección de costos incrementales del programa de mantenimiento de equipo, según servicio, 2024-2027 (soles)

	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	582 287	687 203	795 398	795 398
Suministros y Materiales	98 370	116 094	134 372	134 372
Servicios prestados por terceros	328 545	387 742	448 790	448 790
Mantenimiento	155 372	183 367	212 237	212 237
SNAR internacional	166 554	196 564	227 512	227 512
Suministros y Materiales	33 987	40 111	46 426	46 426
Servicios prestados por terceros	76 060	89 764	103 897	103 897
Mantenimiento	56 508	66 689	77 189	77 189
Aproximación	489 422	577 607	668 547	668 547
Suministros y Materiales	93 615	110 482	127 877	127 877
Servicios prestados por terceros	257 856	304 316	352 228	352 228
Mantenimiento	137 952	162 808	188 441	188 441
Sobrevuelo	200 341	236 438	273 664	273 664
Suministros y Materiales	43 508	51 347	59 431	59 431
Servicios prestados por terceros	84 441	99 655	115 345	115 345
Mantenimiento	72 393	85 436	98 888	98 888

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

132. Respecto a los costos incrementales relacionados con el programa ampliación del AIJC, en la Propuesta de CORPAC se señala que se emplearon los costos incrementales evidenciados en el proyecto de inversión Ampliación del Servicio de Navegación Aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Provincia Constitucional del Callao.
133. Para la asignación de los mencionados costos, emplearon como *drivers* la participación de los servicios de SNAR y Aproximación en los montos de inversión acumuladas relacionados con la ampliación del AIJC, debido a que las operaciones y mantenimiento se realizarán en base a las inversiones acumuladas; así, utilizan como *driver* para SNAR el 23,4% y para aproximación el 76,6%.
134. En la siguiente tabla se muestran los costos incrementales relacionados con la ampliación del AIJC.

Tabla 5 CORPAC: Proyección de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, 2024-2027 (soles)

SNAR y Aproximación	2024	2025	2026	2027
Suministros y Materiales	240 387	236 401	236 427	236 452
Servicios prestados por terceros	184 023	180 971	180 991	181 010
Seguros y tributos	79 388	78 071	78 080	78 088
Otros Costos	99 441	97 793	97 803	97 814
Costos de operación y mantenimiento	603 239	593 237	593 300	593 363

Sobrevuelo	2024	2025	2026	2027
Suministros y Materiales	788 388	775 316	775 399	775 482
Servicios prestados por terceros	603 532	593 525	593 588	593 651
Seguros y tributos	260 364	256 047	256 074	256 102
Otros Costos	326 134	320 727	320 761	320 795
Costos de operación y mantenimiento	1 978 418	1 945 615	1 945 822	1 946 030

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.4. Base de capital e inversiones

IV.4.1. Base de capital

135. De acuerdo con la Propuesta de CORPAC, la base de capital que posee CORPAC es utilizada en la prestación de servicios de aeronavegación, así como activos cuya utilización se encuentra compartida entre los servicios de aeronavegación y los servicios aeroportuarios.
136. Los activos de aeronavegación son asignados íntegramente a los servicios de aeronavegación; mientras que en el caso de los activos mixtos, se aplica un porcentaje de 50% para los servicios de aeronavegación y 50% para los aeroportuarios. Así, el stock inicial de las inversiones asociadas a los servicios de aeronavegación asciende a S/ 832 119 millones en el año 2023, siendo el 84% correspondiente a activos exclusivos de aeronavegación y el 15% a activos mixtos.
137. En la siguiente tabla se resume la base de capital de los activos asignados a los servicios de aeronavegación a diciembre de 2023.

Tabla 6 CORPAC: Valor histórico neto de los activos asignados a los servicios de aeronavegación al 2023

Tipo de activo	Valor Histórico Neto al 2023
A. Aeronavegación	695 373
Concesiones, licencias y otros derechos	0
Edificaciones y construcciones	81 491
Maquinarias y Equipos	349 887
Otros	253 204
Programas de computadora (software)	0
Terrenos	10 791
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)	136 746
Concesiones, licencias y otros derechos	0
Edificaciones y construcciones	8 087
Maquinarias y Equipos	11 033
Otros	16 255
Programas de computadora (software)	0
Terrenos	101 371
Total general	832 119

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. En la Propuesta de CORPAC se señala que, a partir del valor histórico neto de los activos a diciembre de 2023, se estimó la depreciación de cada activo para el periodo 2024-2027, para lo cual se emplearon las tasas de depreciación establecidas en los Estados Financieros Regulatorios, considerando el criterio del Regulador. Así, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de la depreciación de los activos existentes correspondientes a los servicios de aeronavegación para el periodo 2024-2027.

Tabla 7 CORPAC: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios de aeronavegación, 2024-2027 (miles de soles)

Tipo de activo	Depreciación del ejercicio			
	2024	2025	2026	2027
A. Aeronavegación	41 361	40 920	39 440	39 132
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	3 759	3 381	2 665	2 644
Maquinarias y Equipos	17 417	17 354	16 590	16 303
Otros	20 185	20 185	20 185	20 185
Programas de computadora (software)	0	0	0	0
Terrenos	0	0	0	0
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)	1 546	1 408	1 387	1 379
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	434	313	308	303
Maquinarias y Equipos	403	387	371	367
Otros	708	708	708	708
Programas de computadora (software)	0	0	0	0
Terrenos	0	0	0	0
Total general	42 906	42 329	40 827	40 511

Fuente: Propuesta de CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

139. La Propuesta de CORPAC señala que, para la asignación de los activos a cada uno de los servicios, se mantiene el criterio empleado en la revisión tarifaria del año 2021, es decir, asignan los activos a partir de los montos de depreciación y amortización registrados en los Estados Financieros Regulatorios (promedio 2017-2023). Así, asignaron a SNAR nacional el 38,9% del valor de la depreciación y amortización de la base de capital, a SNAR internacional el 9,7%, a Aproximación el 38,0% y a Sobrevuelo el 13,4%.
140. En la siguiente tabla se presenta la base de activos a diciembre de 2023 y la proyección de la depreciación asignada a cada servicio:

Tabla 8 CORPAC: Base de capital y proyección de la depreciación de los activos existentes asignados por servicio, 2024-2027 (miles de soles)

Servicios	Base de capital	Depreciación			
		2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	323 346	16 673	16 448	15 865	15 742
SNAR internacional	80 846	4 169	4 113	3 967	3 936
Aproximación	315 855	16 286	16 067	15 497	15 377
Sobrevuelo	111 605	5 755	5 677	5 476	5 433
Total	831 652	42 882	42 305	40 805	40 488

Fuente: Propuesta de CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

141. Adicionalmente, en la Propuesta de CORPAC se señala que, dado que no se ha cumplido con la ejecución (total o parcial) de las inversiones proyectadas de acuerdo al plan durante el periodo 2021-2024, han mantenido el criterio empleado en la última revisión tarifaria de considerar el Consumo de Capital Fijo (en adelante, CKF).

142. Así, indican que, en la medida en que las tarifas fijadas en el año 2022 se establecieron sobre la base de gastos proyectados a ser incurridos por CORPAC durante la vigencia de dichas tarifas, resulta pertinente cuantificar que parte de los ingresos efectivamente percibidos por el cobro de las tarifas correspondería al CKF de las inversiones no ejecutadas. Esto a efectos de realizar un ajuste sobre la base de capital existente que será considerada en el año base de los flujos de caja en la presente revisión, en la medida en que las tarifas fijadas en la revisión tarifaria del año 2021 han venido financiando el CKF de los activos contenido en el plan de inversiones, tanto de los ejecutados como de los no ejecutados.
143. En la Propuesta de CORPAC se considera un saldo de S/ 2 096 667 por concepto del CKF no ejecutado a valores del año 2023 para los servicios de SNAR Nacional, SNAR Internacional y Sobrevuelo; y, de S/ 2 460 170 por concepto de CKF no ejecutado a valores del año 2023 para el servicio de Aproximación.

IV.4.2. Proyección de inversiones

144. En la Propuesta de CORPAC se señala que las inversiones consideradas se orientan a mantener y optimizar la seguridad de las operaciones aéreas, a través de sistemas aeronáuticos especializados y de última tecnología, que permitan mantener y/o elevar la confiabilidad y disponibilidad de los Sistemas de Navegación Aérea en el espacio aéreo peruano. Para cumplir dicho propósito, CORPAC precisa que viene otorgando especial énfasis a la modernización de los diversos sistemas y equipos utilizados para la prestación de servicios.
145. Así, en la Propuesta de CORPAC se señala que el programa de inversiones del periodo 2024-2027 asciende a USD 151,1 millones. Sin embargo, se precisa que, siguiendo el criterio aplicado por Ositrán en anteriores procedimientos tarifarios, se aplicó un factor de ajuste a las inversiones del 66,9%. El detalle de las inversiones ajustadas se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 9 CORPAC: Programa de inversión ajustado, 2024-2027 (miles de soles)

Detalle	2024	2025	2026	2027	Total
Proyectos de inversión			6 553	13 395	19 948
Gastos de capital no ligados a proyectos	11 944	28 278	15 918	25 030	81 170
Equipo de comunicaciones	3 803	3 498	2 478	5 005	14 784
Equipo de electricidad	1 752	14 404	646	645	29 066
Equipo de radioayudas	120	222	620	4 314	5 277
Equipos de grupos electrogenos	286	23	1 298	343	195
Sistema VHF-AA y medios de transmisión	3	891	1 757	1 757	4 407
Equipos de meteorología	498	342	872	1 522	3 234
Equipos de vigilancia aérea	3 819	554	1 975	3 970	10 318
Torres de control		389	387	634	1 411
Otras inversiones	1 663	142	70	1 037	2 912
Total navegación aérea	11 944	28 278	22 471	38 425	101 118

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

146. Como se observa en la Tabla 9, el Programa de Inversiones se compone de los gastos de capital no ligados a proyectos y los proyectos de inversión.
- Los gastos de capital no ligados a proyectos corresponden a inversiones de reposición e inversiones que no califican como Proyectos de Inversión Pública. Así, dentro de este rubro se encuentran las inversiones de reposición de equipos de comunicación, equipos de electricidad, equipos de radio ayudas, equipos de grupos electrógenos, Sistemas VHF-AA y Medios de Transmisión, equipos meteorológicos, equipos de vigilancia aérea. Asimismo, se considera la construcción y/o mejoramiento de las torres de control de los aeropuertos de Pisco, Puerto Maldonado, Jaén y Jauja; entre otras inversiones.

- En cuanto a los proyectos de inversión, CORPAC señala que estos están relacionados con: (i) el mejoramiento de la conectividad de la red de comunicaciones aeronáuticas, (ii) el nuevo Centro de Gestión de Tránsito Aéreo y Sistemas de Vigilancia y Comunicaciones y (iii) sistemas de navegación aérea para implementar el servicio AFIS en el aeródromo de Puerto Esperanza, Rodríguez de Mendoza, Breu, Caballococha.

147. Para asignar las proyecciones de inversión y sus respectivos montos de depreciación, en la Propuesta de CORPAC se señala que utilizaron el criterio de la última revisión tarifaria (2021). Para ello, utilizaron los montos de depreciación registrados en la Contabilidad Regulatoria para el periodo 2017-2023 considerando los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional, Aproximación y Sobrevuelo. Luego, establecieron los *drivers* asignados a cada grupo de inversión. Finalmente, calcularon la participación promedio de cada servicio.
148. En las Tabla 10 y Tabla 11 se presentan las inversiones programadas y las depreciaciones, respectivamente, para el periodo 2024-2027.

Tabla 10 CORPAC: Inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027
(miles de USD)

Servicio	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	3 188	4 893	4 124	9 010
SNAR internacional	2 715	4 167	3 512	7 672
Aproximación	4 733	17 158	12 722	19 149
Sobrevuelo	1 630	2 502	2 109	2 986
Total	12 266	28 720	22 467	38 816

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 11 CORPAC: Depreciación de las inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027 (miles de USD)

Servicio	2025	2026	2027
SNAR nacional	316	792	1 193
SNAR internacional	269	674	1 016
Aproximación	469	2 151	3 396
Sobrevuelo	162	405	610
Total	1 216	4 022	6 215

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

149. Dado que los flujos de caja se encuentran expresados en soles reales, CORPAC aplicó el tipo de cambio real sobre los montos estimados de inversión y depreciación, obteniéndose los montos que se muestran en las siguientes tablas.

Tabla 12 CORPAC: Inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027
(miles de soles)

Servicio	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	12 119	18 606	15 687	34 307
SNAR internacional	10 320	15 844	13 358	29 214
Aproximación	17 993	65 240	48 390	72 913
Sobrevuelo	6 196	9 512	8 020	11 370
Total	46 629	109 203	85 455	147 804

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 13 CORPAC: Depreciación de las inversiones proyectadas por servicio, 2024-2027 (miles de soles)

Servicio	2025	2026	2027
SNAR nacional	1 202	3 011	4 543
SNAR internacional	1 024	2 564	3 868
Aproximación	1 785	8 183	12 931
Sobrevuelo	615	1 539	2 322
Total	4 625	15 296	23 664

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5. Ingresos y costos de los usuarios no atribuibles

150. En la Propuesta de CORPAC se consideran los ingresos y costos de aquellos usuarios que pagan un monto menor por el servicio, denominados usuarios no atribuibles. En esta categoría se encuentran:
- Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial, que comprende los servicios de SNAR (Nacional e Internacional), Aproximación, Sobrevuelo y Pista/Rodadura.
 - Tarifa anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A, que comprende los servicios de SNAR Nacional, Aproximación y Pista/Rodadura.
 - Tarifa operacional (por vuelos con fines de instrucción, recreativos o deportivos) por parte de ADP S.A, que comprende los servicios de SNAR Nacional y Aproximación.
151. Para la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles tomaron como punto de partida los ingresos asignados a cada servicio en el año 2023, para luego aplicar las tasas de crecimiento de la demanda de los usuarios atribuibles de cada servicio, correspondiente al periodo 2024-2027, tal como se señala en la siguiente tabla.

Tabla 14 CORPAC: Cálculo de proyección de ingresos – Usuarios no atribuibles, 2024-2027 (soles)

Servicio	2024	2025	2026	2027
a) Tasa de crecimiento de demanda				
SNAR Nacional	8,0%	7,0%	7,0%	7,0%
SNAR Internacional	8,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Aproximación	8,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Sobrevuelo	8,0%	7,0%	7,0%	7,0%
b) Ingresos proyectados por usuarios no atribuibles				
SNAR Nacional	28 846	30 865	33 026	35 337
SNAR Internacional	7 420	7 939	8 495	9 089
Aproximación	17 344	18 558	19 857	21 247
Sobrevuelo	10 525	11 262	12 051	12 894

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

152. En cuanto a la proyección de los costos operativos por usuarios no atribuibles, tomaron como factor de asignación de costos al promedio histórico del ratio utilizado en la última revisión tarifaria, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 15 CORPAC: Proyección de costos operativos por usuarios no atribuibles, 2024-2027 (soles)**a) Factor de asignación: Ratio ingresos no atribuibles / ingresos atribuibles**

Servicio	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Promedio
SNAR Nacional	0,14%	0,08%	0,11%	0,28%	0,17%	0,10%	0,07%	0,14%
SNAR Internacional	0,02%	0,02%	0,03%	0,09%	0,06%	0,03%	0,01%	0,04%
Aproximación	0,14%	0,08%	0,11%	0,28%	0,17%	0,10%	0,07%	0,14%
Sobrevuelo	0,02%	0,02%	0,03%	0,09%	0,06%	0,03%	0,01%	0,04%

b. Proyecciones de costos de operación para Usuarios no atribuibles:

Servicio	2024	2025	2026	2027
SNAR Nacional	132 437	134 196	140 720	146 554
SNAR Internacional	13 826	13 690	14 383	15 001
Aproximación	119 647	119 834	125 528	130 631
Sobrevuelo	19 074	19 334	20 327	21 213
Total Aeronavegación	284 984	287 053	300 958	313 400

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.6. Transferencias recibidas de LAP

153. CORPAC considera las transferencias recibidas de LAP, conforme al Contrato de Concesión del AIJC, 50% de los ingresos recibidos por la prestación del servicio de Aterrizaje y Despegue, para el flujo de Aproximación, excluyendo el concepto de pista y rodadura (conforme a la última revisión tarifaria).
154. CORPAC señala que, para la proyección de las transferencias, ha utilizado el crecimiento proyectado para los años 2024-2027 (8% en el año 2024 y 7% para los años 2025 al 2027). Las tasas de variación son multiplicadas por el monto de las transferencias pagadas por LAP a CORPAC en el año 2019 (expresadas en dólares americanos debido a que esa es la moneda de la tarifa por aterrizaje y despegue); a efectos de obtener la proyección de las transferencias, los montos son convertidos a soles para efectos de ser incorporados en el Flujo de Aproximación.
155. Como siguiente paso, se proyectó el gasto anual por concepto de "Pista y Rodadura" de CORPAC en el AIJC. Para ello, tomaron como referencia la información de la Contabilidad Regulatoria correspondiente al periodo 2021-2023, donde el gasto operativo promedio por dicho concepto asciende a S/ 15 303 468 millones. Así, consideraron que este valor se mantendría fijo durante el periodo 2024-2027.
156. En la siguiente tabla se presenta la estimación de las transferencias netas consideradas en el flujo de Aproximación.

Tabla 16 CORPAC: Estimación de las transferencias netas consideradas en el flujo de Aproximación, 2024-2027 (miles de soles)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Transferencias proyectadas	55 110	63 028	68 766	73 580	78 731	84 242
Gasto promedio por Pista y Rodadura en el AIJC	15 303	15 303	15 303	15 303	15 303	15 303
Transferencias netas del AIJC (en soles)	39 807	47 725	53 463	58 276	63 427	68 938

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.7. Contribuciones realizadas

157. En la Propuesta de CORPAC se considera como costos a las contribuciones que CORPAC realiza al Ositrán y al MTC, como se detalla a continuación:
- **Aporte por Regulación:** comprende el 1% de los ingresos brutos de todos los servicios de aeronavegación.
 - **Contribución a la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC:** comprende el 10% de los ingresos brutos de los servicios SNAR Nacional e Internacional
 - **Control Concurrente a la Contraloría General de la República:** comprende el 2% de las adquisiciones que superan el monto de S/ 10 millones.

158. En la siguiente tabla se presentan las contrataciones que están vinculadas a los servicios de navegación aérea que superan los S/ 10 millones³⁰:

Tabla 17 CORPAC: Plan anual de contrataciones 2024 (soles)

N°	Descripción de los bienes, servicios y obras a contratar	Control Concurrente 2%	Drivers				Control Concurrente por servicio a considerar en el 2024			
			SNAR Nacional	SNAR Internacional	Sobrevuelo	Aproximación	SNAR Nacional	SNAR Internacional	Sobrevuelo	Aproximación
1	Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos en vuelo	2 061 800	26%	22%	13%	38%	541 197	460 861	276 688	783 055
2	Contratación de servicio de enlaces de datos para la red aeronautica nacional de CORPAC S.A	233 773	26%	22%	13%	38%	61 363	52 254	31 372	88 785
3	Adquisición actualización del sistema de gestión de tránsito aéreo atm aircon 2100 y sistema de comunicaciones VCS SDC2000	2 619 725	26%	22%	13%	38%	687 645	585 570	351 560	994 950
4	Servicio de soporte técnico, mantenimiento y garantía técnica para los sistemas radar marca indra o equivalente de CORPAC S.A	1 153 966	26%	22%	13%	38%	302 902	257 939	154 859	438 267
5	Contratación de seguros patrimoniales para CORPAC S.A.	553 498	34%	16%	19%	31%	187 735	87 619	106 522	171 622
6	Adquisición de sistema de conmutación de mensajes para el servicio fijo aeronáutico	344 047	26%	22%	13%	38%	90 308	76 903	46 170	130 666
TOTALES							1 871 149	1 521 146	967 170	2 607 346

Fuente: Propuesta de CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.8. Impuestos

159. La Propuesta 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 a pagar es de 33,03% del 2024 en adelante.

IV.9. WACC

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

³⁰ En la Propuesta de CORPAC se precisa que existen contrataciones dentro del plan de inversiones 2024-2027 que superan el monto S/10 millones. En dichos casos, están considerando el monto de control concurrente como parte de los montos de inversión, por lo que son asignados a cada uno de los servicios, empleando los mismos drivers que utilizan para asignar las inversiones.

Tabla 18 CORPAC: Costo promedio ponderado del capital (WACC) al año 2023

Parámetro	Valor
Tasa libre de riesgo	4,86%
ERP	6,80%
<i>Beta Desapalancada</i>	<i>0,355</i>
<i>D/E</i>	<i>0,00</i>
Beta apalancado	0,355
Riesgo país	1,83%
Costo de patrimonio (USD)	9,10%
Apalancamiento	0,00%
Costo de deuda (USD)	0,67%
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%
WACC nominal (USD)	9,10%
Inflación	2,64%
WACC real (USD)	6,29%
WACC real (soles)	6,61%

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.10. Flujos de Caja

161. En línea con lo detallado en las secciones previas, a continuación se presentan los flujos de caja de la Propuesta de CORPAC:

Tabla 19 CORPAC: Flujo de caja económico para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (miles de soles)

Año	2023	2024	2025	2026	2027
Ingresos por prestación del servicio		260 030	278 232	297 708	318 548
Ingresos por Usuarios no atribuibles		47	50	54	57
Ingreso Bruto total		260 077	278 282	297 762	318 605
Pago al MTC	10,00%	(15 882)	(16 994)	(18 184)	(19 457)
Aporte por Regulación	1,00%	(2 601)	(2 783)	(2 978)	(3 186)
Contribuciones		(18 483)	(19 777)	(21 161)	(22 643)
Ingresos Netos		241 594	258 505	276 600	295 962
Suministros y Materiales		(2 868)	(2 954)	(3 042)	(3 133)
Gastos de Personal		(121 385)	(125 523)	(132 810)	(139 241)
Participación de los trabajadores		(1 812)	(2 235)	(2 513)	(2 900)
Servicios prestados por terceros		(34 096)	(35 119)	(36 173)	(37 258)
Mantenimiento		(6 111)	(6 294)	(6 483)	(6 677)
Seguros y tributos		(7 687)	(7 917)	(8 155)	(8 400)
Otros Costos		(4 885)	(5 032)	(5 183)	(5 338)
Costos incrementales		(1 552)	(1 713)	(1 890)	(1 890)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		(165)	(167)	(175)	(183)
Total Costos de Operación		(180 561)	(186 955)	(196 424)	(205 020)
Pago de IR		-	(12 529)	(14 088)	(16 254)
Flujo de Caja Operativo		61 032	59 021	66 088	74 688
Valor inicial de los activos	(513 701)	-	-	-	-
Inversiones		(28 636)	(43 963)	(37 065)	(74 890)
Recuperación de la inversión	-	-	-	-	576 412
Flujo de Caja Económico	(513 701)	32 396	15 058	29 023	576 210
WACC	6,61%				
VAN	-				
EGyP		2024	2025	2026	2027
Ingresos Brutos		260 077	278 282	297 762	318 605
Contribuciones		(18 483)	(19 777)	(21 161)	(22 643)
Costos de operación, neto de participaciones		(178 749)	(184 719)	(193 911)	(202 120)
Depreciación y Amortización		(26 596)	(29 078)	(32 421)	(35 844)
Utilidad Operativa		36 249	44 707	50 269	57 998
Pago de IR y Participación de los trabajadores					
Participación de los trabajadores		1 812	2 235	2 513	2 900
Impuesto a la renta		-	12 529	14 088	16 254

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 20 CORPAC: Flujo de caja económico para el servicio de Aproximación
(miles de soles)

Año	2023	2024	2025	2026	2027
Ingresos por prestación del servicio		76 830	82 208	87 963	94 120
Ingresos por Usuarios no atribuibles		17	19	20	21
Transferencias del AUCh		53 463	58 276	63 427	68 938
Ingreso Bruto total		130 310	140 503	151 410	163 080
Aporte por Regulación	1,00%	(1 303)	(1 405)	(1 514)	(1 631)
Contribuciones		(1 303)	(1 405)	(1 514)	(1 631)
Ingresos Netos		129 007	139 098	149 896	161 449
Suministros y Materiales		(1 932)	(1 990)	(2 050)	(2 111)
Gastos de Personal		(52 424)	(54 212)	(57 359)	(60 136)
Participación de los trabajadores		(1 383)	(1 672)	(1 712)	(1 871)
Servicios prestados por terceros		(18 829)	(19 393)	(19 975)	(20 574)
Mantenimiento		(2 467)	(2 541)	(2 618)	(2 696)
Seguros y tributos		(4 583)	(4 720)	(4 862)	(5 008)
Otros Costos		(2 241)	(2 308)	(2 378)	(2 449)
Costos incrementales		(2 468)	(2 523)	(2 614)	(2 615)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		(120)	(120)	(126)	(131)
Total Costos de Operación		(86 447)	(89 480)	(93 693)	(97 591)
Pago de IR		(7 751)	(9 371)	(9 594)	(10 487)
Flujo de Caja Operativo		34 810	40 247	46 609	53 371
Valor inicial de los activos	(313 394)	-	-	-	-
Inversiones	-	(17 993)	(65 240)	(48 390)	(72 913)
Recuperación de la inversión	-	-	-	-	434 263
Flujo de Caja Económico	(313 394)	16 817	(24 992)	(1 781)	414 720
WACC	6,61%				
VAN	-				
EGyP		2024	2025	2026	2027
Ingresos Brutos		130 310	140 503	151 410	163 080
Contribuciones		(1 303)	(1 405)	(1 514)	(1 631)
Costos de operación, neto de participaciones		(85 064)	(87 808)	(91 981)	(95 720)
Depreciación y Amortización		(16 286)	(17 852)	(23 680)	(28 308)
Utilidad Operativa		27 657	33 438	34 234	37 420
Pago de IR y Participación de los trabajadores					
Participación de los trabajadores		1 383	1 672	1 712	1 871
Impuesto a la renta		7 751	9 371	9 594	10 487

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.11. Propuesta tarifaria

162. Tomando en cuenta la metodología desarrollada en las secciones previas, y 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, CORPAC propone las siguientes variaciones de las tarifas:

Tabla 21 CORPAC: Variación propuesta para los servicios regulados de aeronavegación

Servicio	Moneda	Variación
SNAR Nacional	Soles	45,6%
SNAR Internacional	USD	45,6%
Aproximación	Soles	216,0%
Sobrevuelo	USD	45,6%

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 22 CORPAC: Tarifas propuestas para los servicios regulados de aeronavegación

Servicio (PMD)	Unidad de cobro	Tarifa propuesta
<u>A. SNAR Nacional</u>		
<i>(En soles)</i>		
- Por rango de PMD:		
Hasta 5,7TM	km recorrido	0,20
Más de 5,7TM a 10TM	km recorrido	0,38
Más de 10TM a 35TM	km recorrido	0,44
Más de 35TM a 70TM	km recorrido	0,57
Más de 70TM a 105TM	km recorrido	0,86
Más de 105TM	km recorrido	1,12
- Cargo mínimo:	Por operación	18,75
<u>SNAR Internacional</u>		
<i>(En dólares)</i>		
- Por rango de PMD:		
Hasta 5,7TM	km recorrido	0,07
Más de 5,7TM a 10TM	km recorrido	0,16
Más de 10TM a 35TM	km recorrido	0,17
Más de 35TM a 70TM	km recorrido	0,25
Más de 70TM a 105TM	km recorrido	0,36
Más de 105TM	km recorrido	0,51
- Cargo mínimo:	Por operación	8,79
<u>Aproximación</u>		
<i>(En soles)</i>		
- Por rango de PMD:		
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	13,97
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	15,61
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	17,38
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	19,12
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	20,95
- Cargo mínimo:	Por operación	34,86
<u>Sobrevuelo</u>		
<i>(En dólares)</i>		
- Por rango de PMD:		
Hasta 55TM	km recorrido	0,23
Más de 55TM a 115TM	km recorrido	0,36
Más de 115TM a 200TM	km recorrido	0,71
Más de 200TM	km recorrido	0,63

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.12. Reajuste de las tarifas

163. CORPAC señala que la OACI recomienda tener un ajuste anual de tarifas por inflación. Asimismo, teniendo en consideración que los flujos de caja económicos se encuentran expresados a precios constantes y el WACC empleados se encuentra en términos reales, considera mantener el criterio adoptado en la revisión tarifaria anterior respecto de que las tarifas de los servicios de SNAR nacional y Aproximación (que se cobran en soles) se indexen considerando la inflación peruana; mientras que las tarifas por los servicios de Sobrevuelo y SNAR internacional (que se cobran en dólares americanos) se indexen tomando en cuenta la inflación de los Estados Unidos de América.

V. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR AETAI

164. En el marco del presente procedimiento tarifario, AETAI ha remitido una propuesta tarifaria (en adelante, Propuesta de AETAI). A continuación, se resumen los principales puntos de su propuesta.

V.1. Consideraciones previas**V.1.1. Revalorización de activos fijos en lugar de nuevas inversiones**

165. De acuerdo con AETAI, si se contrasta la propuesta de CORPAC del año 2021, con respecto al 2024, se observa la revalorización de los activos que CORPAC ha realizado en su propuesta, al pasar de un valor de USD 91 135 en 2021 a USD 224 104 en 2023.
166. AETAI indica que la revalorización que realiza CORPAC implica que el equipamiento cuya vida útil ha vencido es empleado como si fuera “semi nuevo” o “nuevo”, poniendo en riesgo la operación aérea en el Perú. Así, precisa que CORPAC está trabajando con equipamiento que se empezó a utilizar en los años 90.
167. En la siguiente tabla, se presenta la muestra que AETAI ha seleccionado donde alega que se observan equipos que deberían haber sido reemplazados por nuevos, los cuales en promedio tienen una antigüedad de 25 años.

Tabla 23 AETAI: Equipos revalorizados por CORPAC para servicios de aeronavegación (Soles)

Equipamiento	Fecha de puesta en uso	Años de antigüedad	Monto revalorizado por CORPAC al año 2023
Equipos de balizaje e iluminación de pista(333610, 333910 y Equipos I.L.S	31/12/1991	33	41 463 079
Equipos de balizaje e iluminación de pista(333610, 333910 y Equipos I.L.S	4/06/1997	27	6 257 645
Equipos de balizaje e iluminación de pista(333610, 333910 y Equipos I.L.S	31/12/1991	33	5 491 699
Equipos de balizaje e iluminación de pista(333610, 333910 y Equipos I.L.S	28/02/2001	23	4 822 566
Equipos D.M.E	31/12/1998	26	4 757 830
Equipos V.O.R.	9/01/2007	17	3 749 418
Equipos D.M.E	21/10/1997	27	3 015 598
Equipos D.M.E	4/06/1997	27	2 623 767
Equipos V.O.R.	24/10/2003	21	2 434 207
Equipo de meteorología (333430) y (363030)	30/04/2006	18	2 174 956
	3/12/1999	25	1 778 994
Promedio		25	7 142 705
Total			78 569 760

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

168. De acuerdo con la Propuesta de AETAI, los equipos usualmente tienen un período de vida de 10 años, por lo que ampliar su vida útil en 15 años hace excesivamente riesgosa la operación aérea en el Perú porque se incrementa significativamente la probabilidad de que los equipos y máquinas no operen o presenten fallas durante su funcionamiento.
169. Así, precisan que, la estrategia de revalorizar el activo base le permite a CORPAC compensar su limitado nivel de ejecución presupuestal. De esta forma, en lugar de hacer el esfuerzo por invertir para mejorar la calidad del servicio, elige no hacerlo y en su lugar actualiza inversiones depreciadas, con las cuales puede incrementar el valor de las tarifas de los servicios de aeronavegación a través de ajustes contables.
170. Finalmente, indican que las inversiones ejecutadas por CORPAC son poco significativas:

En efecto, en el año 2022, el nivel ejecución de CORPAC superó el 100%, sin embargo, lo invertido en ese año sólo llegó a los USD 6,4 millones, es decir, apenas el 2,8% del valor del activo base del servicio de aeronavegación (alrededor de USD 225 millones, según flujos de caja remitidos por CORPAC a OSITRAN). En el 2023 la situación fue aún peor que en el 2022, el nivel de ejecución de inversiones de CORPAC alcanzó únicamente el 12,5%. Sin embargo, se invirtió por un monto que no supera el 1% del valor del activo base. Lo ejecutado estuvo alrededor de los USD 2 millones. De esta forma, en los dos últimos años, CORPAC apenas ha invertido en el servicio de aeronavegación alrededor de USD 8,3 millones de dólares, lo que resulta insuficiente porque los equipos se encuentran completamente depreciados debido a que fueron adquiridos en la década de los 70, 80 y 90.

V.1.2. Disponibilidad de efectivo y ejecución de inversiones

171. De acuerdo con la Propuesta de AETAI, en la nota 5 de los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2023 se observa que, en comparación con el año 2022, en el 2023 los niveles de ahorro de CORPAC aumentaron en más de 150%, lo cual implicó que la cuenta “efectivo y equivalente de efectivo” aumentó en más de 20% entre los años 2022 y 2023.
172. Adicionalmente, AETAI señala que la disponibilidad de efectivo que tiene CORPAC actualmente también se justifica por los fondos que le fueron entregados por el MTC y que no fueron utilizados en su totalidad por la empresa. En los Estados Financieros Auditados de CORPAC del 2023 se precisa que la empresa disponía de S/ 107,7 millones en efectivo, que correspondía al saldo no ejecutado de las transferencias recibidas por el MTC en los años 2018, 2019, 2020 y 2022.
173. Así, señalan que CORPAC está generando excesos de flujo de efectivo como consecuencia de la limitada ejecución de inversiones. Precisan que en el estado de Flujo de Efectivo se observa que 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”. Ello se hace evidente cuando se observa que en el año 2023 CORPAC, registró una cobranza por venta de bienes y servicios por un monto de S/ 395 millones de soles y al final tuvo un saldo de efectivo de S/ 54 millones que sumado al saldo inicial (S/ 239 millones) dio un total de S/ 294 millones de efectivo disponible.

V.1.3. Gasto de personal y CAPEX propuestos por CORPAC

174. De acuerdo con la Propuesta de AETAI, los gastos de personal que incorpora CORPAC en su propuesta son muy elevados, precisando que los gastos de personal con respecto al monto de inversiones comprometidas se duplican.
175. AETAI señala que el presupuesto destinado para el pago de salarios y bonos en el período 2025-2027 asciende a USD 196 millones, mientras que el compromiso de inversión asciende a USD 101 millones para los servicios de aeronavegación; lo que recaude de las tarifas que cobre será destinado principalmente a sufragar gastos de personal y no a inversión.
176. De acuerdo con AETAI, el incremento del gasto de personal se explica en los beneficios adicionales (bonos, vales de alimentación, canastas navideñas entre otros) que CORPAC está otorgando a sus trabajadores, *sin justificación porque los niveles de inversión, así como la calidad del servicio que ofrece la empresa, no se ajusta a estos incrementos. Lo usual es que las empresas apliquen estos beneficios adicionales cuando los trabajadores alcanzan determinados objetivos fijados por el corporativo. En la actualidad, CORPAC a través de las tarifas paga estos “adicionales” 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 mejorar la calidad del servicio.*

177. Asimismo, indican que *lo que pretende la propuesta tarifaria de CORPAC (2024) es financiar los “beneficios adicionales” de los trabajadores de CORPAC por medio de la revalorización de activos que podrían catalogarse de obsoletos por su antigüedad. Es decir, los incrementos del valor del “activo base” que CORPAC efectúa de manera contable, le permite obtener tarifas que son utilizadas para pagar los “beneficios adicionales” a los trabajadores de CORPAC.*

V.1.4. Sobre el modelo de determinación de las tarifas utilizado por el Ositrán

178. De acuerdo con AETAI, la metodología para la determinación de tarifas utilizado por el Regulador genera los siguientes incentivos en CORPAC:

- (1) *Realizar la menor ejecución de inversiones en los servicios que presta porque se compensa con la “revalorización de activos depreciados”, estos últimos son utilizados en la determinación de las tarifas. En otras palabras, el modelo de fijación tarifaria actual motiva a CORPAC a invertir cada vez menos porque las tarifas se fijan en función de activos casi “obsoletos” que son revalorizados contablemente.*

Lo más grave de esta situación es que la regulación tarifaria incentiva a que la calidad del servicio decrezca, al no incentivar la renovación de infraestructura o equipos por parte de CORPAC, lo que pone en grave riesgo las operaciones aerocomerciales y en general, cualquier actividad aérea que utilice los servicios de CORPAC.

- (2) *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”

En otras palabras, el modelo actual de revisión tarifario (sic) 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 para pagar los “beneficios adicionales” e (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.

V.2. Propuesta de nuevo esquema de incentivos tarifarios

179. 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.

V.2.1. TOPEX

180. 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 el período t para el servicio i.
- CT_t : Costos de operación y mantenimiento de los servicios de aeronavegación en el período t.

V.2.2. TCAPEX

181. De acuerdo con AETAI, la tarifa CAPEX se activará cuando se ejecuten las inversiones que han sido comprometidas por CORPAC para la presente revisión tarifaria; por lo que, 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 el 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.

V.2.3. Tarifa final

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

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

183. Por lo señalado, si CORPAC:

- 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: $\underline{T} = CT_t$

184. Así, AETAI indica que CORPAC maximiza beneficios cuando prefiere $\bar{T}$ a $\underline{T}$; es decir, cuando opta por ejecutar la inversión comprometida. Adicionalmente, indica que, al partir la tarifa en dos partes, se generan incentivos para que CORPAC realice su máximo esfuerzo para ejecutar las inversiones.

V.3. Componentes del modelo de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación

185. La Propuesta de AETAI indica que para determinar las tarifas emplean el modelo de costos distribuidos. A continuación, se detallan los componentes del modelo:

V.3.1. Demanda

186. La Propuesta de AETAI asume que la demanda de los servicios de SNAR (nacional e internacional), sobrevuelo y aproximación crecería entre los años 2025 y 2027 a una tasa promedio de 7%. AETAI indica que dichas tasas son consistentes con la recuperación que ha experimentado el sector después de la pandemia.

V.3.2. Costos de operación y mantenimiento

187. AETAI está de acuerdo con la proyección de gastos operativos que realiza CORPAC, con excepción de los gastos de personal y los gastos incrementales.

188. De acuerdo con la Propuesta de AETAI, los mayores incrementos de los gastos de personal se dan en los rubros “otros gastos de personal” y “otros” que aumentan en 98,77% y 95,32%, respectivamente. Estos incrementos inciden en el significativo crecimiento de los gastos de personal en más de 100%
189. AETAI precisa que, si bien la estructura salarial de CORPAC es aprobada por el FONAFE, los costos aprobados por esta entidad no responden al criterio de “costos eficientes”, a diferencia de lo que sucede con el Regulador que sí fija tarifas utilizando este criterio, tal y como ha sucedido con otras empresas pertenecientes a FONAFE, como es el caso de la revisión de las tarifas máximas de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), en julio del 2004.
190. En particular, AETAI no está de acuerdo con considerar los siguientes rubros del gasto de personal:
- Ninguna de las “bonificaciones” que propone CORPAC, en tanto no se ajustan a lo que sucede en otras empresas del sector o entidades del Estado. Por ejemplo, en ninguna empresa pagan un bono por “retornar de vacaciones”, tampoco existen bonos por “quinquenio” y menos “otras bonificaciones”. En este contexto, AETAI considera que no son necesarias para la prestación del servicio de aeronavegación, con excepción de la bonificación extraordinaria según la Ley 29714.
 - El Laudo Arbitral no debe ser considerado en opinión de AETAI porque no contribuye con la oferta de los servicios, en todo caso puede ser pagado con los excedentes de liquidez que tiene CORPAC.
 - El rubro “celebraciones” incrementa el gasto en 525%, lo cual en opinión de AETAI no tiene ningún tipo de justificación. En general, argumenta que las tarifas no pueden ser utilizadas para financiar actividades que no están directamente relacionadas con la prestación del servicio y, en todo caso, CORPAC puede financiar estas actividades con el efectivo del que dispone.
 - Los 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. Al igual que en el caso previo, AETAI sostiene que estas actividades pueden ser financiadas con el efectivo del que dispone CORPAC.
191. En cuanto a la capacitación para personal administrativo, AETAI indica que existe un aumento de 203%, el cual debe estar debidamente justificado en un plan de capacitación por el área administrativa de CORPAC. Así, precisan que 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 Fuerzas Armadas concluyan de manera satisfactoria su proceso de formación como controladores aéreos.
192. Con los reajustes que propone AETAI, se obtiene un incremento de los gastos de personal de 6,81%, precisando que esos son los gastos que deberían ser reconocidos a CORPAC para el servicio de aeronavegación, siempre que logre su meta de inversión.
193. De otro lado, en cuanto a los costos incrementales, la propuesta de AETAI considera dos escenarios, uno en el que CORPAC no cumpla con el programa de inversiones comprometido y otro en el que sí lo cumpla. En la siguientes tablas se presentan los dos escenarios.

Tabla 24 AETAI: Costos incrementales totales (incluye mantenimiento de equipos y la ampliación del AIJCH) – Cumple con el Programa de Ejecución de Inversiones (soles)

Rubros	2024	2025	2026	2027
Suministros y Materiales	312 456	321 455	334 872	334 897
Servicios prestados por terceros	424 725	465 043	509 787	509 807
Mantenimiento	113 830	134 340	155 491	155 491
Seguros y tributos	79 388	78071 4	78 080	78087 5
Otros costos	99 441	97793 4	97 803	97813 5
SNAR nacional	1 029 840	920 838	1 176 033	1 000 195
Suministros y Materiales	24 900	29 386	34 013	34 013
Servicios prestados por terceros	55 724	65764 5	76 118	76 118
Mantenimiento	41 399	48858 5	56 551	56 551
Seguros y tributos	0	0	0	0
Otros costos	0	0	0	0
SNAR internacional	122 023	29 386	166 682	166 682
Suministros y Materiales	856 973	856 259	869 085	869 168
Servicios prestados por terceros	792 444	816 476	851 641	851 705
Mantenimiento	101 068	119 278	138 058	138 058
Seguros y tributos	260364 4	256 047	256 074	256 102
Otros costos	326134 4	320 727	320 761	320 795
Aproximación	1 750 485	2 368 787	2 435 619	2 435 828
Suministros y Materiales	31 875	37 618	43 541	43 541
Servicios prestados por terceros	61 864	73010 4	84 505	84 505
Mantenimiento	53 037	62593 4	72 448	72 448
Seguros y tributos	0	0	0	0
Otros costos	0	0	0	0
Sobrevuelo	146 776	37 618	200 494	200 494

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 25 AETAI: Costos incrementales totales (incluye mantenimiento de equipos y la ampliación del AIJCH) – No Cumple con el Programa de Ejecución de Inversiones (soles)

Rubros	2024	2025	2026	2027
Suministros y Materiales	240 387	236 401	236 427	236451 5
Servicios prestados por terceros	184 023	180 971	180 991	181 010
Mantenimiento				
Seguros y tributos	79 388	78071 4	78079 5	78087 5
Otros costos	99 441	97793 4	97802 5	97 814
SNAR nacional	603 239	417 372	417 418	278 824
Suministros y Materiales	0	0	0	0
Servicios prestados por terceros	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0
Seguros y tributos	0	0	0	0
Otros costos	0	0	0	0
SNAR internacional	0	0	0	0
Suministros y Materiales	788 388	775 316	775 399	775 482
Servicios prestados por terceros	603 532	593 525	593 588	593 651
Mantenimiento				
Seguros y tributos	260 364	256 047	256 074	256 102
Otros costos	326 134	320 727	320 761	320 795
Aproximación	1 978 418	1 945 615	1 945 822	1 946 030
Suministros y Materiales	0	0	0	0
Servicios prestados por terceros	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0
Seguros y tributos	0	0	0	0
Otros costos	0	0	0	0
Sobrevuelo	0	0	0	0

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.3. Pagos a la Contraloría General de la República

194. En la Propuesta de AETAI se señala que CORPAC ha considerado el pago a la Contraloría por el concepto de control concurrente por los servicios considerados en el Plan Anual de Contrataciones (PAC).
195. AETAI precisa que, dado que dichos costos forman parte del PAC de CORPAC, no deben ser considerados en la estructura de costos de los servicios de aeronavegación.

V.3.4. Base de capital

196. AETAI indica que los activos fijos de CORPAC asociados al servicio de aeronavegación han sido revalorizados; es decir, han aumentado en más de 100% con respecto al valor base estimado en la revisión del 2021.
197. Por lo señalado, para determinar el valor de los activos del 2023, en la Propuesta de AETAI se toma la base de activos del año 2021 (considerada en la revisión tarifaria anterior) y se incluyen las inversiones de CORPAC de los años 2022 y 2023 en los activos correspondientes a “maquinarias y equipos” y “edificaciones”. Así, obtienen el activo base de S/ 338,3 millones, mientras que la propuesta de CORPAC es de S/ 832 millones.
198. La Propuesta de AETAI asigna los activos base de los servicios de aeronavegación y a su depreciación entre los servicios de aeronavegación en función de la depreciación histórica de la infraestructura y equipos de CORPAC. Así, en la siguiente tabla se presenta la base de capital considerada por AETAI con la proyección de su depreciación.

Tabla 26 AETAI: Asignación del activo base y su depreciación entre los servicios de aeronavegación (soles)

Servicio	% de asignación	Base de capital al 2023	Depreciación			
			2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	38,90%	131 490	12 480	12 306	12 026	10 014
SNAR internacional	9,70%	32 876	3 120	3 077	3 007	2 504
Aproximación	38,00%	128 444	12 191	12 021	11 748	9 782
Sobrevuelo	13,40%	45 385	4 308	4 248	4 151	3 456
Total	99,90%	338 195	32 099	31 652	30 932	25 756

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.5. Inversiones programadas

199. Sobre el programa de inversiones propuesto por CORPAC, AETAI señala lo siguiente:

Sería pertinente que el Regulador se pronunciara en torno a la necesidad de realizar dichas inversiones, teniendo en cuenta que CORPAC tiene equipos que han pasado su período vida de útil. En este contexto, sería recomendable que el Regulador evalúe si los equipos e infraestructura que pretende renovar CORPAC son los más urgente de renovar o existe la posibilidad de que existan otros bienes que necesitan ser adquiridos con la finalidad de garantizar la calidad de los servicios prestados por CORPAC.

200. Adicionalmente, AETAI señala que en el período 2017–2023 CORPAC solo ejecutó el 49% de las inversiones comprometidas, lo que equivale a USD 74 219 564, por lo que proponen para el periodo 2024-2027 un monto de USD 74 875 652 (que corresponde al 49,9% de ejecución). AETAI considera que CORPAC no debería tener dificultad para alcanzar el nivel de ejecución de inversiones que proponen y, en consecuencia, podría cobrar la tarifa TCAPEX.
201. En las siguientes tablas se presenta el resumen de las inversiones programadas, y sus depreciaciones, según servicio, consideradas en la Propuesta de AETAI:

Tabla 27 AETAI: Resumen de las inversiones programadas, según servicio
(miles de USD)

Servicios	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	2 323	3 585	3 022	6 601
SNAR internacional	1 978	3 053	2 573	5 621
Aproximación	3 449	12 570	9 321	14 029
Sobrevuelo	1 187	1 833	1 545	2 188
Total	8 936	21 041	16 460	28 438

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 28 AETAI: Resumen de las depreciaciones de las programadas, por servicio (miles de USD)

Servicios	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	0	232	580	874
SNAR internacional	0	197	494	744
Aproximación	0	344	1 576	2 488
Sobrevuelo	0	118	296	447
Total	0	891	2 946	4 553

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.6. Inversiones ejecutadas

202. En la Propuesta de AETAI se señala que, durante el período 2017-2023, CORPAC proyectó invertir en el servicio alrededor de USD 151,4 millones, pero sólo ejecutó USD 74,2 millones. Es decir, el porcentaje de ejecución en los últimos seis años ha sido de 49,03% y no 66,92% como propone CORPAC.
203. Al respecto, sobre el nivel de ejecución de las inversiones de CORPAC, precisan que:
- El monto de lo ejecutado en el período 2017-2022 que es USD 74.2 millones que está por debajo de lo que se está comprometiendo a invertir CORPAC en la presente propuesta tarifaria, que bordea los USD 102 millones (es decir, CORPAC asume el 66.9% de ejecución). En otras palabras, la propuesta que realizamos está más acorde con el avance de ejecución que ha venido realizando CORPAC en estos últimos seis años.
 - El monto de los activos base revalorizados al 2023 por CORPAC excede en USD 132 millones al valor neto aplicando el modelo (2021) de OSITRAN. Esta diferencia indica la necesidad real de inversiones que tienen los servicios de aeronavegación. Mientras que la inversión propuesta por CORPAC solo es de USD 102 millones, existe un déficit de por lo menos USD 30 millones. En efecto, Los (sic) montos de inversión considerados en la propuesta tarifaria de CORPAC (2024) son insuficientes. Al respecto, sería recomendable que el Regulador encargue la valorización de los activos de CORPAC por una empresa auditora independiente, lo que podría mostrar que esta brecha es mayor.

V.3.7. Consumo de capital fijo no ejecutado

204. AETAI indica que la metodología utilizada por CORPAC es similar a la empleada por el Ositrán en anteriores revisiones tarifarias. Para el caso de los servicios de SNAR (nacional e internacional) y sobrevuelo, el monto de la compensación sería equivalente a S/ 7 111 930, mientras que, en aproximación es de S/ 5 627 611.
205. De acuerdo con AETAI, los valores del consumo de capital fijo no ejecutado (CKF) son poco significativos en comparación con los montos de revalorización de los activos base que propone CORPAC. En otras palabras, el aumento del valor del activo base está muy por encima de la compensación, por lo tanto, los montos de la compensación no impulsan a CORPAC para cumplir con sus compromisos de inversión.

V.3.8. Transferencias

206. En la propuesta de AETAI se indica que para proyectar las transferencias de LAP por concepto del 50% de aterrizaje/despegue, en consistencia con las proyecciones realizadas en la demanda, se utiliza una tasa de crecimiento de 8% en el año 2024 y para el periodo 2025-2027 una tasa de 7%.
207. A las transferencias totales le restan los gastos asociados con la pista de aterrizaje del AIJC; así, determinan las transferencias netas que percibe CORPAC por este concepto. Para ello, a partir de la información histórica de Contabilidad Regulatoria estiman los gastos de CORPAC asociados con la pista, toman el promedio correspondiente al 2017-2023, que es de S/ 13 430 049, que posteriormente se ajusta por la tasa de regulación del Ositrán.
208. A los gastos asociados a la pista de aterrizaje del AIJC le restan las transferencias que percibe CORPAC de LAP y obtienen las transferencias netas, que son utilizadas para financiar el servicio de aeronavegación. Así, en la siguiente tabla se presentan las transferencias netas.

Tabla 29 AETAI: Transferencias netas para servicio de aproximación (soles)

Servicios	2023	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	0	0	0	0	0
SNAR internacional	0	0	0	0	0
Aproximación	49 462 403	67 026 973	66 314 337	66 314 337	66 314 337
Sobrevuelo	0	0	0	0	0

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.9. Contribuciones de CORPAC

209. Las contribuciones que paga CORPAC corresponden al aporte por regulación y la contribución a la DGAC. Al respecto, AETAI clasifica a las contribuciones en dos grupos: la proveniente de los ingresos destinados a financiar la actividad de mantenimiento y operación del aeropuerto y la contribución resultante de los ingresos destinados a financiar las inversiones realizadas y por ejecutar de CORPAC.
210. En las siguientes tablas se presentan las contribuciones consideradas por AETAI en su propuesta:

Tabla 30 AETAI: Contribuciones provenientes de ingresos OPEX (soles)

Detalle	2024	2025	2026	2027
Ingresos opex¹	230 045 725	240 744 402	252 954 507	266 019 319
SNAR nacional	36 114 246	38 642 243	41 347 200	44 241 504
SNAR internacional	58 686 982	62 795 071	67 190 726	71 894 076
Aproximación	74 813 098	74 645 491	75 228 671	75 852 675
Sobrevuelo	60 431 400	64 661 598	69 187 910	74 031 063
Pago a la DGAC	9 480 123	10 143 731	10 853 793	11 613 558
Aporte por Regulación	2 300 457	2 407 444	2 529 545	2 660 193
Contribución por servicio	11 780 580	12 551 175	13 383 338	14 273 751
SNAR nacional	3 972 567	4 250 647	4 548 192	4 866 565
SNAR internacional	6 455 568	6 907 458	7 390 980	7 909 348
Aproximación	748 131	746 455	752 287	758 527
Sobrevuelo	604 314	646 616	691 879	740 311

^{1/}Ingresos por prestación de servicios, ingresos de usuarios no atribuibles y transferencias AIJC.

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 31 AETAI: Contribuciones provenientes de ingresos CAPEX (soles)

Detalle	2024	2025	2026	2027
Ingresos opex¹	64 491 318	69 005 710	73 836 111	79 004 639
SNAR nacional	8 986 863	9 615 943	10 289 060	11 009 294
SNAR internacional	14 613 810	15 636 777	16 731 351	17 902 546
Aproximación	25 843 171	27 652 193	29 587 847	31 658 996
Sobrevuelo	15 047 474	16 100 797	17 227 853	18 433 803
Pago a la DGAC	2 360 067	2 525 272	2 702 041	2 891 184
Aporte por Regulación	644 913,000	690 057,000	738 361,000	790 046,000
Contribución por servicio	3 004 980	3 215 329	3 440 402	3 681 230
SNAR nacional	988 555	1 057 754	1 131 797	1 211 022
SNAR internacional	1 607 519	1 720 045	1 840 449	1 969 280
Aproximación	258 432	276 522	295 878	316 590
Sobrevuelo	150 475	161 008	172 279	184 338

1/ Ingresos por prestación de servicios, ingresos de usuarios no atribuibles y transferencias AIJC.

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.10. Usuarios no atribuibles

211. En la Propuesta de AETAI se consideran los ingresos de los servicios de aeronavegación y pista /rodadura, así como lo recaudado por los servicios que están vinculados con la aeronavegación para proyectar los ingresos de usuarios no atribuibles.
212. Posteriormente, prorratan los ingresos en función de recaudaciones históricas para imputarlos a cada servicio de aeronavegación. Así, establecen los ingresos por usuarios no atribuibles por cada servicio de aeronavegación. Finalmente, proyectan los ingresos por usuarios no atribuibles asignados a cada uno de los servicios, a partir de las tasas de crecimiento del tráfico.
213. En la siguiente tabla se presenta la proyección de AETAI de ingresos por usuarios no atribuibles.

Tabla 32 AETAI: Proyecciones de Ingresos No Atribuibles por Servicios (soles)

Servicios	2023	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	26 709	28 846	30 865	33 026	35 337
SNAR internacional	6 870	7 420	7 939	8 495	9 089
Aproximación	16 059	17 344	18 558	19 857	21 247
Sobrevuelo	9 746	10 525	11 262	12 051	12 894

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

214. En cuanto a la proyección de costos de operación no atribuibles, AETAI calcula la proporción de ingresos no atribuibles entre la recaudación total de cada servicio de aeronavegación. Luego este factor se multiplica por los costos totales de cada servicio de aeronavegación.
215. Así, en la siguiente tabla se presenta la proyección de costos de operación para usuarios no atribuibles.

Tabla 33 AETAI: Proyección de costos de operación para usuarios no atribuibles (soles)

Servicios	2024	2025	2026	2027
SNAR nacional	108 228	113 723	121 475	126 904
SNAR internacional	11 198	11 490	12 326	12 902
Aproximación	95 585	98 911	105 571	110 224
Sobrevuelo	15 136	16 026	17 231	18 052
Total	230 147	240 150	256 603	268 082

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.11. WACC

216. AETAI considera dos tasas de descuento, una para calcular tarifa que financia OPEX y la otra para la tarifa que financia CAPEX. De acuerdo con AETAI, esto se justifica en el hecho de que en el caso de la tarifa OPEX, CORPAC no asume ningún tipo de riesgo dado que esta tarifa no financia ninguna adquisición de activos, entonces, el flujo debe descontarse una tasa de descuento libre de riesgo.
217. Por otro lado, en el caso de la tarifa que financia el CAPEX, CORPAC sí asume riesgos al 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. En el caso particular de CORPAC, el 100% del CAPEX es financiado con capital propio. Por lo tanto, aquí se utiliza el valor del WACC como tasa de descuento.
218. Así, en la Propuesta de AETAI se considera que la tasa de descuento real para los flujos de efectivo OPEX es 2,45%, mientras que para los flujos de efectivo CAPEX la tasa es 6,61%. El detalle se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 34 AETAI: Costo promedio ponderado de capital (WACC) de CORPAC (soles)

Parámetro	WACC OPEX	WACC CAPEX
Tasa libre de riesgo	4,86%	4,86%
ERP	0,00%	6,80%
<i>Beta Desapalancada</i>	<i>0,000</i>	<i>0,355</i>
<i>D/E</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Beta apalancado	0,000	0,355
Riesgo país	0,00%	1,83%
Costo de patrimonio (USD)	4,86%	9,10%
Apalancamiento	0,00%	0,00%
Costo de deuda (USD)	0,00%	0,67%
Impuesto (Tasa efectiva)		33,03%
WACC nominal (USD)	4,86%	9,10%
Inflación	2,64%	2,64%
WACC real (USD)	2,16%	6,29%
WACC real (soles)	2,45%	6,61%

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.4. Determinación de las tarifas

219. En la Propuesta de AETAI, TOPEX y TCAPEX son determinados mediante la metodología de flujo de caja descontado. Con respecto a TOPEX, AETAI indicó que se estimó únicamente con los costos de operación de los servicios de aeronavegación, mientras que TCAPEX_t fue determinada considerando las inversiones.
220. AETAI precisa que para que CORPAC pueda 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 de SNAR, sobrevuelo y aproximación en el año 2024. En caso se verifique el cumplimiento, entonces, en el año 2025, CORPAC cobrará TOPEX_t más TCAPEX_t. En caso CORPAC no cumpla con los hitos de inversión, solo podrá cobrar la TOPEX_t. Los hitos de inversión se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 35 AETAI: Hitos de inversión en los servicios de aeronavegación (soles)

Servicios	Hito 1	Hito 2	Hito 3	Hito 4
	2024	2025	2026	2027
SNAR+sobrevuelo	20 862,04	32 208,66	27 154,92	54 866,78
Aproximación	13 110,24	47 796,50	35 451,76	53 418,57
Total	33 972,28	80 005,16	62 606,68	108 285,35

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

221. Las tarifas propuestas por AETAI se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 36 AETAI: Tarifas propuestas para los servicios de aeronavegación

Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Unidad de cobro	Tarifa TOPEXt	Tarifa TCAPEXt	Tarifa TOPEXt + Tarifa TCAPEXt
A. SNAR Nacional				
<i>(En soles)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 5,7TM	Por km recorrido	0,12	0,03	0,15
Más de 5,7TM a 10TM	Por km recorrido	0,23	0,06	0,28
Más de 10TM a 35TM	Por km recorrido	0,26	0,06	0,33
Más de 35TM a 70TM	Por km recorrido	0,34	0,08	0,42
Más de 70TM a 105TM	Por km recorrido	0,51	0,13	0,64
Más de 105TM	Por km recorrido	0,67	0,17	0,84
- Cargo mínimo:	Por operación	11,19	2,79	13,98
B. SNAR Internacional				
<i>(En dólares)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 5,7TM	Por km recorrido	0,04	0,01	0,05
Más de 5,7TM a 10TM	Por km recorrido	0,10	0,02	0,12
Más de 10TM a 35TM	Por km recorrido	0,10	0,03	0,13
Más de 35TM a 70TM	Por km recorrido	0,15	0,04	0,18
Más de 70TM a 105TM	Por km recorrido	0,22	0,05	0,27
Más de 105TM	Por km recorrido	0,30	0,08	0,38
- Cargo mínimo:	Por operación	5,25	1,31	6,55
C. Aproximación				
<i>(En soles)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	1,41	4,70	6,11
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	1,58	5,25	6,83
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	1,76	5,85	7,60
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	1,93	6,43	8,36
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	2,12	7,05	9,17
- Cargo mínimo:	Por operación	3,52	11,73	15,25
D. Sobrevuelo				
<i>(En dólares)</i>				
- Por rango de PMD:				
Hasta 55TM	Por km recorrido	0,14	0,03	0,17
Más de 55TM a 115TM	Por km recorrido	0,22	0,05	0,27
Más de 115TM a 200TM	Por km recorrido	0,43	0,11	0,53
Más de 200TM	Por km recorrido	0,37	0,09	0,47

Fuente: Propuesta de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. REVISIÓN TARIFARIA DEL OSITRÁN

222. De acuerdo con lo señalado en la sección ANTECEDENTES del presente informe, mediante la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2025, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Como se ha mencionado previamente, en aplicación del artículo 21 del RETA, dicha propuesta fue publicada para la recepción de comentarios por parte de los interesados, los mismos que fueron recibidos entre el 27 de enero y el 7 de marzo de 2025.
223. En tal sentido, en esta sección se presenta la metodología y los supuestos considerados para la formulación de los nuevos niveles de las tarifas para los servicios materia de la presente revisión tarifaria: SNAR nacional, SNAR internacional, Aproximación y Sobrevuelo considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán; asimismo, se analizan los comentarios recibidos sobre dicha propuesta, a efectos de determinar finalmente dichas tarifas.

VI.1. Metodología

224. El artículo 16 del 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, el numeral 16.5 del señalado artículo 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 revisión³¹.
225. Tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 00073-2024-IC-OSITRAN, que sustentó la Resolución de Inicio, *“la finalidad última de los servicios de aeronavegación es contribuir a la seguridad de los vuelos en sus distintas fases de operación. Los estándares para la prestación de los servicios de aeronavegación son establecidos por la OACI. Siendo así, CORPAC al ser la entidad que tiene la función de administrar, operar y conservar los servicios de navegación aérea para la seguridad de las operaciones aéreas en el país, debe velar por el cumplimiento de la normativa internacional a la cual el Perú se ha adherido”*.
226. Al respecto, con relación a la base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea, la OACI (2012) señala:

“7. Cuando un gobierno o intereses privados establezcan una entidad autónoma para explotar aeropuertos o proporcionar servicios de navegación aérea, o ambos, el Estado debería asegurar que se cumplan todas las obligaciones pertinentes del Estado

³¹ El artículo 16 del RETA señala:

“Artículo 16. Metodologías

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

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

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

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

(...)

16.5. 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.”

especificadas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, y en los acuerdos de servicios aéreos, y se observen los criterios de la OACI.³²

[El énfasis es nuestro.]

227. En cuanto a las políticas sobre tarifas por servicios de navegación aérea, la OACI (2012) señala:

*“La situación financiera de los aeropuertos [...] los ANSP [proveedores de servicio de navegación aérea], así como la de sus usuarios primarios, fluctúa según la situación económica mundial, nacional y regional. Los [...] ANSP tienen una gran proporción de costos fijos financiados principalmente por el tráfico y, por lo tanto, en épocas de menor demanda, tienen el reto de mantener niveles altos de seguridad operacional, de seguridad de la aviación y de calidad del servicio.”*³³

[El énfasis es nuestro.]

228. En línea con lo señalado por la OACI, dadas las características de los servicios de navegación aérea para cuya prestación se incurre en un alto nivel de costos fijos, y a la importancia que tiene que se presten con estándares de calidad altos para garantizar la seguridad de la navegación aérea, en el Informe Conjunto N° 00073-2024-IC-OSITRAN se propuso emplear la metodología de Costo de Servicio³⁴.
229. Al respecto, la metodología de Costo de Servicio busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, a fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. 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*. A continuación, la Ecuación 1 resume a la metodología de costo de servicio.

Ecuación 1

$$t * q = C_o + r * BA + D + I$$

Donde:

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

230. El Anexo II del RETA también indica que el flujo de caja descontado se emplea usualmente para la determinación de las tarifas bajo el costo de servicio, 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).

³² Tomado de la página I-1 del preámbulo del Doc. 9082. OACI 2012.

³³ Tomado de la página vii del preámbulo del Doc. 9082. OACI 2012.

³⁴ Cabe mencionar que la metodología de Costo de Servicio es la misma que se ha empleado en la última revisión de las tarifas de los servicios de aeronavegación, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN y rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN.

231. De esta manera, y en línea con el principio de sostenibilidad de la oferta del RETA, 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, como se aprecia en la Ecuación 2³⁵.

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 el esquema de incentivos tarifarios propuesto por AETAI

232. Como se detalló anteriormente, en la Propuesta de AETAI se propone un esquema tarifario en dos partes para los servicios de aeronavegación. De esta manera, AETAI propone dos flujos de caja y dos tarifas: una que cubra los costos de operación y mantenimiento (OPEX) y la otra 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.
233. 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”*.
234. 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””.

³⁵ Como se detalló anteriormente, en la Propuesta de AETAI se señala que la metodología empleada por el Ositrán para la determinación de las tarifas de CORPAC genera diversos incentivos a la empresa, tales como la revalorización de activos para compensar una menor ejecución presupuestal y financiar beneficios adicionales a los trabajadores, y el requerimiento de mayores prestaciones salariales para sus trabajadores al inicio de cada nueva revisión tarifaria.

Al respecto, como se señaló, la metodología de Costo de Servicio busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento, a fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo; asimismo, en el marco del procedimiento tarifario, el Ositrán tiene la potestad de requerir la documentación y sustento respectivo de las proyecciones remitidas por CORPAC con relación los costos operativos e inversiones. En ese sentido, la metodología empleada por el Ositrán busca garantizar el reconocimiento de los costos económicos de la prestación de los servicios regulados, cuyos sustentos son previamente requeridos y evaluados por el Regulador.

235. Sobre el particular, como se ha reiterado en anteriores revisiones tarifarias, el presupuesto aprobado por FONAFE es el punto de partida para el análisis dado que dicho sustento 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.
236. Es importante hacer dicha diferenciación, dado que el flujo de caja cubre el gasto de personal independientemente del nivel de inversión que se proponga, aspecto que también se cumple en la propuesta de fijación de tarifas en dos partes presentado 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.
237. 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 en 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.
238. 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.
239. 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.
240. 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)³⁶ *“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”*.
241. 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***

³⁶ Green, Richard Pardina y Martin Rodriguez (1999). Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A Manual for Regulators - IBRD/EDI(05)/E21/1999:1

retribución al capital), de manera que asegure la continuidad de la oferta de los servicios aeronáuticos”.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

242. 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 de SNAR, sobrevuelo y aproximación 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° 40.1 y N° 40.2).*

Cuadro N° 40.1: Hitos de Inversión en los Servicios de Aeronavegación (S/)

	HITO 1	HITO 2	HITO 3	HITO 4
Año	2024	2025	2026	2027
SNAR + SOBREVUELO	20,862.04	32,208.66	27,154.92	54,866.78
APROXIMACION	13,110.24	47,796.50	35,451.76	53,418.57
TOTAL	33,972.28	80,005.16	62,606.68	108,285.35

(...)”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

243. 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.
244. 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.
245. 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.
246. 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.
247. 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.

248. 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.
249. 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, que los flujos de caja empleados incluyan tanto los costos OPEX y CAPEX proyectados para los servicios de aeronavegación, con el fin de determinar la variación de las tarifas de dichos servicios prestados por CORPAC.
250. Cabe indicar que, en línea con el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022, para el presente procedimiento de revisión tarifaria, se han elaborado dos flujos de caja, uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (en adelante, Flujo SNAR-SV), y otro para el servicio de Aproximación (en adelante, Flujo Aproximación). El objetivo de esta separación es que los ingresos que percibe CORPAC por las transferencias provenientes del 50% de la tarifa de Aterrizaje y Despegue que cobra LAP en el AIJC sean destinados al financiamiento de los costos inherentes a la prestación del servicio de Aproximación.
251. Sobre el particular, debe señalarse que, de acuerdo con el Contrato de Concesión del AIJC³⁷, los ingresos que genere el pago de la tarifa de Aterrizaje y Despegue serán a favor de LAP y CORPAC en una proporción de 50% para cada uno de ellos³⁸. Asimismo, conforme al Anexo 3 del referido contrato, el servicio de aterrizaje y despegue comprende, entre otros, las comunicaciones por aproximación de aeropuerto y las ayudas a la aproximación. En ese sentido, resulta razonable que parte de las transferencias provenientes del 50% de la tarifa cobrada por LAP por dicho servicio sean destinadas a cubrir los costos del servicio de Aproximación. Cabe indicar que una sección posterior se ahondará sobre el tema de las transferencias recibidas por CORPAC y su asignación a los servicios de aeronavegación.

Comentario de AETAI

252. Mediante los documentos “*Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC*” y “*Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029*”, adjuntos a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente³⁹:
- i) AETAI propuso dividir la tarifa en dos partes⁴⁰: 1) TOPEX, la cual cubriría solo los costos operativos y 2) TCAPEX, 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. Sin embargo, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló que la propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas con la supervisión.

³⁷ Suscrito por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L.

³⁸ Conforme al Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC, el Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dicho servicio a los usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC la parte que a esta última le corresponde.

³⁹ Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, a en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.

⁴⁰ Mediante la Carta N° MP-0072-2024-GG/AETAI, el 20 de noviembre de 2024, AETAI remitió su propuesta tarifaria para SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio de Sobrevuelo.

Según AETAI, el problema de tener una sola tarifa sin distinguir el OPEX del CAPEX es que no existen incentivos para una mayor productividad por parte de los trabajadores de CORPAC. Así, refiere que, ninguna de las “bonificaciones” que propone CORPAC están ligadas a la productividad de la empresa, por ejemplo, en ninguna empresa pagan un bono por “retornar de vacaciones”, tampoco existen bonos por “quinquenio” y menos “otras bonificaciones”.

Asimismo, AETAI manifiesta que, el rubro “celebraciones” incrementa el gasto en 525%, lo que no está ligado para nada con la productividad de la mano de obra. Además, alega que los gastos como “canastas navideñas”, “vales de prestación alimentaria” así como “uniformes”, tampoco debieran reconocerse pues ninguna empresa del Estado lo incluye como gastos ligados a la operación y mantenimiento óptimos de cualquier servicio. Así, AETAI afirma que la Propuestas Tarifaria del Ositrán busca financiar los “beneficios adicionales” de los trabajadores de CORPAC a través de las tarifas”.

En esa línea, AETAI cita a Barrantes (2024), página 47⁴¹, en el contexto de los incentivos en los métodos de regulación:

*“Aun sabiendo cuál tasa de retorno es la correcta, una cuestión fundamental es cómo saber si los activos reportados como capital corresponden a decisiones de inversión eficientes y que han sido tomadas de manera prudente. Efectivamente, **la empresa puede haber decidido emprender inversiones superfluas que no merecen un reembolso**. Para ilustrar el punto, se puede pensar en que el mobiliario de la presidencia del directorio, que es un activo de la empresa y merecedor de retorno, sea importando y lujoso, es decir, muy caro. ¿Es razonable incluir estos activos en el requerimiento de ingreso de la firma, generando así presiones sobre la tarifa?”*

De acuerdo con AETAI, su propuesta de tarifa en dos partes tiene sentido económico en salvaguarda de la eficiencia del servicio. Sobre ello, indica que es responsabilidad del Regulador monitorear las metas de inversión de CORPAC y, en caso no se llegue a las metas, puede realizar acciones para asegurar los costos operativos eficientes de CORPAC, sin necesidad de poner en riesgo la sostenibilidad del servicio. Refiere que, lo que se pide, en realidad, es una regulación muy intensa a las inversiones. Así, si estas no se llevaran a cabo en el tiempo previsto, se pueden realizar ajustes al modelo para no sobrevalorar las tarifas. Por eso, a juicio de AETAI, su propuesta tiene sentido económico, al separar los costos operativos de los costos de inversión.

Así, teniendo en cuenta que el nivel de ejecución es de 31%, solicitan que se reevalúe su propuesta con la finalidad de incentivar la ejecución de la inversión por parte de CORPAC.

- ii) AETAI indica que, si las inversiones de CORPAC fueran cofinanciadas por el Estado y su ejecución fuera tercerizada con un PMO, a través de un convenio de Estado a Estado, CORPAC podría ser eximido del proceso de contrataciones del Estado y acelerar su proceso de ejecución de inversiones.
- iii) La Propuesta Tarifaria del Ositrán cita el estudio de Green, Richard y Martin Rodríguez Pardina (1999), en el cual los autores afirman que *“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”*.

⁴¹ “Barrantes Roxana (2018). Teoría de la Regulación. MATERIAL DE ENSEÑANZA 4. <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/ME004.pdf>”

Sin embargo, Chisari y Ferro (2011)⁴², respecto de la sostenibilidad, afirman que “Los tres objetivos sustantivos de un régimen de tarifas son la sostenibilidad, eficiencia y equidad en el caso particular de los servicios públicos monopolísticos. La sostenibilidad implica que el nivel de la tarifa permita la cobertura de los costos económicos de prestación del servicio y que, además, sirva como señal para que nuevos recursos de capital sean atraídos a la industria, a manera de asegurar la prestación futura del servicio. La eficiencia, como ya se mencionó, es un factor determinante para el régimen de tarifas a utilizar. Por último, se debe procurar que los servicios sean accesibles a la mayor parte de la población (equidad)”.

Adicionalmente, AETAI refiere que, de acuerdo con el artículo V del RETA, el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan, entre otros, a los siguientes principios

“3. Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.

4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

- Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.

- Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras”.

Según AETAI, la sostenibilidad debe entenderse como uno de los tres objetivos sustantivos de un régimen de tarifas. Asimismo, el principio de eficiencia implica que las tarifas deben reconocer los costos económicos eficientes y no cualquier costo. En otras palabras, no se debe forzar la obtención de sostenibilidad si a la vez no se alcanza la eficiencia asignativa. Así, alega que se puede y debe alcanzar ambos principios regulatorios.

- iv) AETAI indica que lo señalado en los numerales 193 al 197 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán resume las negativas del Ositrán para acoger la propuesta de AETAI, señalando, entre otros, que no se cuenta con la debida contabilidad regulatoria de CORPAC.

Asimismo, refiere que los costos adicionales en los que incurriría el Regulador para monitorear a CORPAC deberían ser asumidos por la entidad reguladora, pues es su tarea crear las herramientas regulatorias necesarias para realizar una efectiva supervisión de inversiones, sin esperar los EEFF. Por eso, los hitos planteados por AETAI en su propuesta deben ser vigilados por el Regulador y de no cumplirse, se deben aplicar las medidas correspondientes para realizar los ajustes necesarios.

En caso se verifique el cumplimiento de las inversiones o hitos en el período respectivo, CORPAC cobrará la tarifa $OPEX_t$ más la tarifa $CAPEX_t$. En caso contrario, si incumple con las metas de inversión, sólo puede cobrar la tarifa $TOPEX_t$. AETAI alega que, desde el punto de vista de los objetivos de la regulación, ese es el escenario más eficiente y es posible de alcanzarlo con el esfuerzo y compromiso del Regulador.

⁴² “Tópicos de Economía de la Regulación de los Servicios Públicos Autor: Omar O. Chisari1 y Gustavo Ferro2 Serie de Textos de Discusión N° 65 Febrero 2011 ISBN 978-987-519-145-7”.

Asimismo, manifiesta que una posible alternativa es que el Regulador realice un proceso de revisión tarifaria “acotado”. Según indica, este proceso no le tomaría mucho tiempo ni generaría costos adicionales y puede realizarse año a año (en caso CORPAC cumpla con todos los hitos). Se trataría de verificar únicamente la correcta aplicación del avance de las inversiones para luego “correr” exactamente el mismo modelo tarifario propuesto por el Regulador, pero corrigiendo solamente la celda que corresponde al porcentaje de ajuste del cumplimiento de las inversiones. Esta alternativa no generaría mayores costos al Regulador.

253. Asimismo, mediante el documento “*Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029*”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala:

- v) La metodología de costo de servicio tiene como desventaja el efecto Averch-Johnson; es decir, esta metodología genera incentivos perversos en la firma regulada de sobre invertir el capital en bienes innecesarios para la producción del bien o servicio. Para controlar este problema, el Regulador debe, además, revisar cada uno de los costos incurridos por la empresa y pronunciarse acerca de su uso y utilidad, el monto, la razonabilidad y oportunidad, etc., con el fin de aprobarlos para que sean tenidos en cuenta en la revisión tarifaria.

El Regulador no puede ni debe aceptar inversiones en capital innecesarias para la adecuada prestación del servicio. Ositrán, al aceptar todas las inversiones propuestas por CORPAC, sin pronunciarse sobre su uso y utilidad, está permitiendo que CORPAC produzca a costos ineficientemente altos. En otras palabras, se está produciendo el efecto Averch-Johnson en contra de los usuarios de los servicios de CORPAC.

AETAI, solicita que, siguiendo el RETA y la teoría económica, el Ositrán se pronuncie sobre el uso y utilidad de todas las inversiones propuestas por CORPAC. A su juicio, no hacerlo implica permitir que los usuarios terminen pagando sobrecostos por el servicio de aeronavegación.

Evaluación de las Gerencias

254. Con relación al **comentario i)**, AETAI indica que, debido a la baja ejecución de inversiones de CORPAC, ellos propusieron dividir la tarifa en dos partes (TOPEX y TCPAEX); sin embargo, la Propuesta Tarifaria del Ositrán no consideró la Propuesta de AETAI porque generaba complicaciones relacionadas con la supervisión.
255. Asimismo, AETAI precisa que la Propuesta Tarifaria del Ositrán reconoce en las tarifas conceptos que no están relacionados con la productividad de la empresa como son canastas navideñas, vales de prestación alimentaria, entre otros. Además, AETAI señala que el Ositrán debe monitorear las inversiones para que los usuarios no se perjudiquen con tarifas más altas.
256. Al respecto, cabe precisar que la Propuesta de AETAI considera dos flujos de caja y dos tarifas: una que cubre los costos de operación y mantenimiento (OPEX) y la otra que cubre 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, tal como se muestra a continuación:

Cuadro N° 40.1: Hitos de Inversión en los Servicios de Aeronavegación (S/)

	HITO 1	HITO 2	HITO 3	HITO 4
Año	2024	2025	2026	2027
SNAR + SOBREVUELO	20,862.04	32,208.66	27,154.92	54,866.78
APROXIMACION	13,110.24	47,796.50	35,451.76	53,418.57
TOTAL	33,972.28	80,005.16	62,606.68	108,285.35

257. Al respecto, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se desarrollaron los motivos por los cuales no se consideraba adecuada la Propuesta de AETAI; en particular, en los numerales 189 y 190 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

189. 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.

190. 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.

[El subrayado es nuestro.]

258. Asimismo, en los numerales 194 al 197 de la Propuesta del Ositrán se indicó:

194. 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.

195. 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.

196. 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.

197. 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.

[El subrayado es nuestro.]

259. Como se observa, la Propuesta del Ositrán sustentó ampliamente las limitaciones que presenta la propuesta de AETAI. En efecto, ella podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Esto debido a que los activos adquiridos que no reciban remuneración por no cumplir con la meta prevista podrían financiarse temporalmente con el efectivo disponible; sin embargo, a largo plazo no se contaría con los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones, lo que afectaría la calidad de la prestación de los servicios. En este punto, debe recordarse que, en virtud del principio de sostenibilidad del RETA, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.
260. Adicionalmente, se indicó que la aplicación de la Propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y la gestión regulatoria. En primer lugar, 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.
261. De otro lado, se precisó que debe considerarse que la gestión de control y seguimiento de las inversiones implicaría costos adicionales al Regulador. Esto, debido a que, en el caso particular de CORPAC, las únicas herramientas de verificación de las inversiones con las que se cuenta son los Estados Financieros Auditados o los Estados Financieros Regulatorios; y, ambas herramientas se presentan el 31 de marzo de cada año a más tardar⁴³ y la validación de estos últimos puede culminar, a mediados de año.
262. Por tanto, en el caso que CORPAC superase el hito propuesto, la verificación del monto de inversión recién se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, en consecuencia, la nueva tarifa de CORPAC tendría un rezago. Como se observa, esa situación generaría un proceso similar al de una 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.
263. Como se observa, el Ositrán no descartó la Propuesta de AETAI únicamente porque esta puede generar complicaciones en su implementación; sino también porque un esquema de dos tarifas como el que propone AETAI hace que se pierda la visión integral de la prestación del servicio. Es importante recordar que para la prestación de los servicios de aeronavegación se requiere tanto de costos operativos como de las inversiones. Un flujo de caja que incorpora ambos componentes (OPEX y CAPEX) permite estimar la tarifa con base en la totalidad de los costos necesarios para prestar el servicio de forma continua y eficiente, asegurando la sostenibilidad del operador a lo largo del tiempo.
264. Adicionalmente, sobre el problema del bajo nivel de ejecución de inversiones que menciona AETAI, debe indicarse que el modelo de revisión tarifaria actual contempla dos mecanismos para abordar dicha problemática. El primero está relacionado con el ajuste de las proyecciones de inversión en función del porcentaje de ejecución de inversiones de CORPAC en periodos anteriores; así lo que se busca es reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora al proyectar nuevas inversiones, considerando su historial de cumplimiento. El segundo mecanismo reconoce el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); es decir, permite descontar, a valor presente, aquellas inversiones incluidas en la revisión tarifaria anterior que finalmente no fueron ejecutadas, reduciendo así la base de activos reconocida en la revisión actual.

⁴³ El numeral 6.1 del Manual de Contabilidad regulatoria de CORPC, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN, se señala que:

6.1. Fecha de presentación

(...)

La Entidad Prestadora deberá presentar los reporte de Contabilidad Regulatoria correspondiente al ejercicio anterior, a más tardar el 31 de marzo de cada año, o el día hábil siguiente, en el caso que el día señalado no sea laborable.

265. De otro lado, AETAI indica que la Propuesta Tarifaria del Ositrán busca financiar con la tarifa los beneficios adicionales de los trabajadores de CORPAC, como son los bonos, las celebraciones, las canastas navideñas, los vales de alimentos, entre otros. Así, precisa que el tener una sola tarifa no genera incentivos para una mayor productividad por parte de CORPAC.
266. Sobre el particular, en primer lugar, debe indicarse que la metodología de costo de servicio que es empleada en el presente procedimiento tarifario busca establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo; así, se reconoce en las tarifas todos aquellos costos e inversiones en que se incurre para brindar el servicio. Por otro lado, el mecanismo regulatorio RPI-X; permita que generen incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor de productividad (X) son retenidas por la Entidad Prestadora.
267. Sin embargo, cabe señalar que, de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio no se consideran aquellos costos operativos ineficientes que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, y que, por lo tanto, no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En esa línea, debe precisarse que la fuerza laboral de CORPAC es un insumo importante en la prestación de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, tanto de manera directa como indirecta.
268. En esa línea, como se indicó en el numeral 236 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se han excluido los rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria”, en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC; es decir, que han sido entregados como una liberalidad de la administración de la empresa; mientras que los demás conceptos se mantienen como parte del gastos de personal; en la medida en que se encuentran directa o indirectamente relacionados a la prestación del servicio; y, forman parte de convenios colectivos, o derivan de laudos arbitrales o de la normatividad laboral vigente, como es el caso del rubro de canastas navideñas cuestionado por AETAI⁴⁴.
269. Como se observa, los costos de personal considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán están debidamente sustentados y están relacionados con la prestación del servicio.
270. En virtud de lo expuesto, dado que la propuesta de AETAI de una tarifa en dos partes (TOPEX y el TCAPEX) podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios, **corresponde desestimar el comentario de AETAI.**
271. Con relación al **comentario ii)**, AETAI señala que si las inversiones de CORPAC fueran cofinanciadas por el Estado y su ejecución fuera tercerizada con un PMO, a través de un convenio de Estado a Estado, CORPAC podría ser eximido del proceso de contrataciones del Estado y acelerar su proceso de ejecución de inversiones.
272. En primer lugar, cabe señalar que, la decisión de si el Estado financia o no las inversiones de CORPAC no le corresponde al Ositrán, esto debido a que dicha decisión está sujeta a la política que adopte el MTC u otra entidad del Estado, en el marco de sus competencias
273. De otro lado, debe recordarse que, en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas enmarcadas en el presente procedimiento se consideran solamente el programa de inversiones que se ejecuta con recursos propios de CORPAC; es decir, aquellas inversiones que se van a ejecutar con transferencias o donaciones no son incorporadas en la determinación de las tarifas.

⁴⁴ De los laudos de SITE y SINEACORP remitidos por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, en respuesta al Oficio N° 0048-2025-GRE-OSITRAN, se observa que, se establece un incremento de las canastas navideñas a S/ 1500.

274. Por lo tanto, mientras que CORPAC tenga que ejecutar las inversiones para brindar los servicios de aeronavegación con recursos propios; dichas inversiones son consideradas en el cálculo de las tarifas.
275. Por lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**
276. Con relación al **comentario iii)**, AETAI indica que la propuesta Tarifaria del Ositrán no solo debe velar por el principio de sostenibilidad, sino que debe tenerse en cuenta el principio de eficiencia; así refiere que, se pueden y se deben alcanzar ambos principios regulatorios.
277. Al respecto, y tal como se ha indicado en la sección II.3 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, los procedimientos tarifarios a cargo del Ositrán se rigen por los principios establecidos en artículo V del RETA, dentro de los cuales se encuentran:

*3. **Sostenibilidad de la oferta:** El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.*

*4. **Eficiencia:** Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:*

- *Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.*
- *Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras.*

278. Al respecto, tal como se indicó en la sección VI.1 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la metodología aplicada en el presente procedimiento es la de costos de servicio, la cual se implementa mediante el flujo de caja descontado. Así, en línea con el principio de sostenibilidad de la oferta del RETA, el nivel tarifario resultante genera un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero; es decir que, el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos
279. En cuanto al Principio de Eficiencia, el RETA señala que las Tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En línea con ello, en el Anexo II del RETA, sobre los costos operativos en la metodología de Costo de Servicio, se indica que el punto de partida para la estimación de los costos operativos son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos *ad hoc* efectuados por el Regulador; señalándose 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”.
197. Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material⁴⁵ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁴⁶, Ley N° 27444, a efectos de estimar los costos operativos, 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.

⁴⁵ “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.(...)”

⁴⁶ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

198. Así, en el presente caso se han considerado los costos que se encuentran directa o indirectamente relacionados con los servicios regulados; asimismo, todos los costos que se han considerado en los flujos de caja que determinan las tarifas son aquellos que cuentan con el debido sustento, por ejemplo, Estados Financieros auditados, Contabilidad Regulatoria auditada, planes de inversión aprobados. En este sentido, es posible afirmar que el principio de eficiencia se está cumpliendo.
199. Por lo expuesto, las tarifas calculadas bajo la metodología de costos de servicio se encuentran en línea no solo por el principio de sostenibilidad, sino también por el de eficiencia, previstos en el RETA.
280. Si bien al analizar la propuesta de AETAI en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se enunció solo al principio de sostenibilidad, eso se debió a que del análisis realizado se observó que dicho principio se podría ver afectado al implementar la propuesta de AETAI. Efectivamente, al analizar las desventajas de aplicar la tarifa en dos partes propuesta por AETAI, en particular sobre cómo aplicar la tarifa CAPEX en el caso que CORPAC alcance uno de los hitos en la Propuesta Tarifaria del Ositrán- se señaló lo siguiente:

200. *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.*

201. *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.*

[El subrayado es nuestro.]

202. Sin embargo, se debe reiterar que las tarifas calculadas bajo la metodología de costos de servicio se encuentran en línea no solo por el principio de sostenibilidad, sino también por el de eficiencia, previstos en el RETA.
203. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de AETAI.**
204. Con relación al **comentario iv)**, AETAI indica que lo señalado en los numerales 193 al 197 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán resume las negativas del Ositrán para acoger la propuesta de AETAI, señalando entre otros, que la oportunidad en la que se cuenta con la contabilidad regulatoria de las Entidades Prestadoras; así, a su juicio, el Ositrán reconoce falta de herramientas, con excepción de los EEFF que se revelan una vez al año, para monitorear los costos de CORPAC.
205. En primer lugar, y como se indicó en párrafos anteriores, la propuesta de AETAI de partir las tarifas en dos partes podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Esto debido a que los activos adquiridos que no reciban remuneración por no cumplir con la meta prevista podrían financiarse temporalmente con el efectivo disponible; sin embargo, a largo plazo no se contarían con los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones, lo que afectaría la calidad de la prestación de los servicios. En este punto, debe recordarse que, en virtud del principio de sostenibilidad del RETA, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.

206. Adicionalmente, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se analizaron las complicaciones que se podrían generar en el hipotético caso en que se aplicara la propuesta de AETAI de la tarifa en dos partes. Esto porque la verificación del monto de inversión recién se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, generando un retraso en el ajuste de las tarifas. Dicha situación generaría un proceso similar al de una 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.
207. Al respecto, cabe señalar que, para efectos de calcular las Tarifas, el Regulador puede emplear diversas fuentes de información, como es el caso de los EEFF. En cuanto a la información de la contabilidad regulatoria -que es una de las fuentes que puede emplear el Regulador- lo que se explicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, es que la presentación de la información de contabilidad regulatoria por parte de las Entidades Prestadoras, así como su procedimiento de verificación a cargo del Ositrán, se rigen por el Reglamento de Contabilidad Regulatoria⁴⁷. Así, de acuerdo con dicha norma, a más tardar el 31 de marzo de cada año CORPAC debe presentar los Estados Financieros Regulatorios⁴⁸ y la verificación de estos puede culminar aproximadamente a mediados de año, considerando los plazos legales previstos para su verificación en el artículo 15⁴⁹ del mencionado reglamento.
208. AETAI también señala que los costos adicionales en los que incurriría el Regulador para aplicar la tarifa en dos partes (es decir, para determinar anualmente las tarifas de CORPAC en caso se cumplan con los hitos), deberían ser asumidos por el Ositrán, pues es su tarea crear las herramientas regulatorias necesarias para realizar una efectiva supervisión de inversiones, sin esperar los EEFF. En tal sentido, AETAI argumenta que los hitos planteados en su propuesta⁵⁰ deben ser vigilados por el Regulador y, de no cumplirse, se deben aplicar las medidas correspondientes para realizar los ajustes necesarios.

⁴⁷ Aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN y sus modificatorias.

⁴⁸ El numeral 6.1 del Manual de Contabilidad regulatoria de CORPC, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN, se señala que:

6.1. Fecha de presentación

(...)

La Entidad Prestadora deberá presentar los reporte de Contabilidad Regulatoria correspondiente al ejercicio anterior, a más tardar el 31 de marzo de cada año, o el día hábil siguiente, en el caso que el día señalado no sea laborable.

⁴⁹ **“Artículo 15.- Etapa II: Preparación, presentación y revisión de los Informes de Contabilidad Regulatoria en Periodo Definitivo**

15.1. La Entidad Prestadora presentará (i) el Informe de Contabilidad Regulatoria, y (ii) los Informes de Auditoría a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en el plazo establecido en el Manual de Contabilidad Regulatoria.

15.2. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos se encargará de la elaboración del Informe de Monitoreo de Contabilidad Regulatoria correspondiente al Periodo Definitivo, contando para ello con un plazo máximo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por 30 días hábiles más, contados desde la fecha en que la Entidad Prestadora remite la información señalada en el numeral 14.1. Una vez elaborado el referido Informe, será presentado a la Gerencia General.

15.3. En un plazo de cinco (05) días hábiles, la Gerencia General evaluará el Informe de Monitoreo de Contabilidad Regulatoria correspondiente al Periodo Definitivo; y en el caso de otorgar su conformidad, lo notificará a la Entidad Prestadora respectiva. En caso el Informe de Monitoreo de Contabilidad Regulatoria presentara observaciones, la Gerencia General remitirá dichas observaciones a la Entidad Prestadora para que elabore el Informe de Subsanación de Observaciones de Contabilidad Regulatoria. El plazo que se otorgue en ningún caso podrá ser superior a veinte (20) días hábiles.

15.4. Una vez subsanadas las observaciones por parte de la Entidad Prestadora, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitirá a la Gerencia General un Informe de Levantamiento de Observaciones de Contabilidad Regulatoria en un plazo máximo de veinticinco (25) días hábiles, contados desde la fecha de la recepción del Informe de Subsanación de Observaciones de la Contabilidad Regulatoria. Dicho plazo podrá ser prorrogable hasta por quince (15) días hábiles más.

15.5. En un plazo de cinco (05) días hábiles, la Gerencia General evaluará el Informe de Levantamiento de Observaciones de Contabilidad Regulatoria; y, en el caso de verificar el levantamiento de las observaciones formuladas, procederá a otorgar su conformidad notificando a la Entidad Prestadora respectiva. El Anexo 5 del presente Reglamento contiene el Flujograma correspondiente a este procedimiento.”

⁵⁰ Cabe precisar que en la propuesta de AETAI, se consideran los siguiente hitos para que se active la tarifa CAPEX:

209. Como se observa la propuesta de AETAI fue descartada porque, como se ha desarrollado ampliamente, pone en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Sin perjuicio de lo indicado, debe reiterarse que, considerando el bajo nivel de ejecución de inversiones que menciona AETAI, el modelo de revisión tarifaria implementado en la actualidad contempla dos mecanismos orientados para abordar dicha problemática. El primero está relacionado con el ajuste de las proyecciones de inversión en función del porcentaje de ejecución de inversiones de CORPAC en periodos anteriores; con el objetivo de reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora al proyectar nuevas inversiones, considerando su historial de cumplimiento. El segundo mecanismo reconoce el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); es decir, permite descontar, a valor presente, aquellas inversiones incluidas en la revisión tarifaria anterior que finalmente no fueron ejecutadas, reduciendo así la base de activos reconocida en la revisión actual. Para mayor detalle ver la sección VI.5.1.
210. Finalmente, AETAI indica que, una posibilidad alternativa, es que el Ositrán, año a año (en caso CORPAC cumpla con todos los hitos) verifique únicamente la correcta aplicación del avance de las inversiones para luego “correr” exactamente el mismo modelo tarifario propuesto por el Regulador, pero corrigiendo solamente la celda que corresponde al porcentaje de ajuste del cumplimiento de las inversiones; precisando que esta alternativa no generaría mayores costos.
211. Adicionalmente, dado que la propuesta de AETAI involucra que cada vez que CORPAC alcance un hito se le establezca una nueva tarifa CAPEX, debe recordarse que, de conformidad con el principio de legalidad establecido numeral 1.1. del artículo IV⁵¹ del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, las autoridades administrativas deben actuar de acuerdo con el marco legal vigente y de acuerdo con sus competencias y sobre la base de las facultades que le estén atribuidas. En ese sentido, la función reguladora la ejerce el Consejo Directivo del Ositrán a través de resoluciones, de conformidad con el artículo 17 del REGO, por lo que, la aplicación de una nueva tarifa debería ser aprobada por esta instancia en el marco de un procedimiento de revisión tarifaria, de conformidad con lo establecido en el RETA.
212. Sobre ello, como se ha indicado en la sección 0 del presente informe, los procedimientos tarifarios se rigen de acuerdo con las etapas y plazos normados por el RETA. En ese sentido, el periodo comprendido entre la aprobación del inicio del procedimiento y la aprobación de la tarifa puede durar nueve meses aproximadamente⁵². Por lo que, la aplicación de la nueva tarifa CAPEX para CORPAC no sería de manera tan rápida como alega AETAI.
213. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario iv) de AETAI.**

Cuadro N° 40.1: Hitos de Inversión en los Servicios de Aeronavegación (\$/)

	HITO 1	HITO 2	HITO 3	HITO 4
Año	2024	2025	2026	2027
SNAR + SOBREVUELO	20,862.04	32,208.66	27,154.92	54,866.78
APROXIMACION	13,110.24	47,796.50	35,451.76	53,418.57
TOTAL	33,972.28	80,005.16	62,606.68	108,285.35

51

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

- 1.1. Principio de legalidad.-** Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.
(...)”

52

Sin considerar prórrogas para el Regulador.

214. Con relación al **comentario v)**, AETAI indica que una desventaja de la metodología de costo de servicio es el efecto Averch-Johnson; por lo que, para controlar este problema, el Regulador debe, además, revisar cada uno de los costos incurridos por la empresa y pronunciarse acerca de su uso y utilidad, el monto, la razonabilidad y oportunidad, etc., con el fin de aprobarlos para que sean tenidos en cuenta en la revisión tarifaria.
215. Asimismo, AETAI señala que el Regulador no debe aceptar inversiones en capital innecesarias para la adecuada prestación del servicio. Según AETAI, al aceptar Ositrán todas las inversiones propuestas por CORPAC, sin pronunciarse sobre su uso y utilidad, está permitiendo que dicha empresa produzca a costos ineficientemente altos. En otras palabras, se está produciendo el efecto Averch-Johnson en contra de los usuarios de los servicios de CORPAC.
216. Al respecto, debe indicarse que, si bien es conocido que la aplicación de la metodología de Costo de Servicio puede afectar a la eficiencia productiva debido a que las tarifas se establecen en función al monto de la inversión, con lo cual la empresa tendrá incentivos para sobre invertir (conocido como Efecto Averch Johnson); la aplicación de dicha metodología es idónea para incentivar el desarrollo de infraestructura y alcanzar altos estándares en la calidad de servicio.
217. Así, como es de conocimiento público, los servicios de aeronavegación en el país tienen una gran brecha de infraestructura. A febrero del 2019, de acuerdo con el MTC, se tenía el 63,69% de los sistemas de aeronavegación con inadecuado servicio de tránsito aéreo, en lo relacionado con la vigencia de la tecnología⁵³. Por ello, en el presente caso, se ha considerado que la metodología más idónea para la determinación de las Tarifas para los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC es la de Costo de Servicio.
218. Finalmente, debe indicarse que la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado⁵⁴, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano. Además, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)⁵⁵; por lo que, las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC.
219. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario v) de CORPAC.**

⁵³ De acuerdo con el Formato N° 04-A "Formato de presentación del indicador asociado a la brecha de servicio". Disponible en: <https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/inversiones/indicadores-de-brechas-2019.pdf>. Última revisión el 1 de abril de 2025.

⁵⁴ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

⁵⁵ En conformidad con el artículo 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

1) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea.**"

[El subrayado y negrita es nuestro.]

Comentario de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú

220. En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú consultó si era posible que se estableciera un fondo o fideicomiso que permita que parte de la tarifa se dirija para OPEX y otra para CAPEX, ello con el fin de que los recursos se empleen para lo que se tiene programado.

Evaluación de las Gerencias

221. Al respecto, es pertinente reiterar que CORPAC es una empresa estatal con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, al ser una empresa de propiedad exclusiva del Estado Peruano, esta depende del presupuesto que le sea aprobado por FONAFE. En esa línea, CORPAC está facultado para efectuar gestiones económicas sobre la base del presupuesto que FONAFE les determine.
222. De otro lado, de conformidad con el artículo 2⁵⁶ de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, los Organismos Reguladores son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.
223. Por su parte, el literal c) del artículo 3 de la mencionada Ley define a la función normativa de los Organismos Reguladores en los siguientes términos:
- c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;*
(...)
224. En línea con la citada función normativa, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el RETA aplicable para el presente procedimiento de revisión tarifaria, el mismo que no contempla el establecimiento de un fondo o fideicomiso como el que consulta la Asociación de Agente de Aduanas.
225. Por lo tanto, **se da por atendida** la consulta de la Asociación de Agente de Aduanas.

Comentario de Latam Airlines

226. En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines, consultó si las tarifas intentan recuperar toda la inversión en el horizonte del flujo de caja; precisando que, si ello es así, no sería correcto porque muchos de los activos tienen una vida útil mayor.

Evaluación de las Gerencias

227. Al respecto, en los numerales 181 y 182 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que:

56

“Artículo 2.- Naturaleza de los Organismos Reguladores

Los Organismos Reguladores a que se refiere el artículo precedente son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional técnica, económica y financiera.”

181. El Anexo II del RETA también indica que el flujo de caja descontado se emplea usualmente para la determinación de las tarifas bajo el costo de servicio, 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).

182. De esta manera, y en línea con el principio de sostenibilidad de la oferta del RETA, 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, como se aprecia en la Ecuación 2:

Ecuación 3

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

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).

228. Así, en la Ecuación 2 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se observó que la metodología aplicada incluye un valor de recuperación de la inversión (VR); es decir, no se considera que los activos se deprecien totalmente durante el horizonte del flujo de caja; sino que hay un valor de recuperación al final de este.

229. Por lo señalado, **se da por atendida la consulta del representante de Latam Airlines.**

230. A continuación, se detallan los supuestos y proyecciones utilizados en el presente informe tarifario.

VI.2. Supuestos generales considerados

VI.2.1. Horizonte de tiempo

231. Para la determinación del horizonte de evaluación de los flujos de caja se propone que el periodo de vigencia de las tarifas comprenda desde el año 2025 hasta el término del año 2029, para lo cual deberá considerarse al 2024 como año base (año 0) del modelo. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2029.

232. Sobre este punto, como se observó anteriormente, tanto la Propuesta de CORPAC como la Propuesta de AETAI consideran que el horizonte de evaluación culmine en el año 2027; sin embargo, bajo dicho escenario, si se toman en cuenta los plazos administrativos del presente procedimiento, el periodo de vigencia de las tarifas sería inferior a tres (3) años. Si bien en la anterior revisión tarifaria se consideró un periodo de vigencia más corto (periodo 2022-2024), ello se debió tanto a la incertidumbre existente en dicho momento respecto a la recuperación del sector aeroportuario y de la economía global como consecuencia de la pandemia originada por el COVID-19, como a la entrada en operación del nuevo terminal del AIJC de Lima. Por tal motivo, dado que en la actualidad no nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la anterior revisión tarifaria, se propone que las tarifas se encuentren vigentes durante el periodo 2025-2029.

233. Cabe indicar que, dado que, a la fecha de la presente Propuesta Tarifaria, solo se cuenta con información disponible de tráfico y costos de la empresa hasta el año 2023, la información correspondiente al año 2024 será proyectada sobre la base de la información disponible y a partir de los criterios que se detallarán para cada caso en particular, de corresponder.

Comentario de AETAI

234. Mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.”, preparado por Ernst & Young Consultores S. Civil de R. Ltda. (en adelante, EY), adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que el horizonte de tiempo considerado por CORPAC 2024-2027 no recoge un horizonte de tiempo razonable para la recuperación de las inversiones realizadas y, por lo tanto, para reflejar el valor razonable de los servicios de aeronavegación.
235. En el mencionado documento, presenta estimaciones de dos escenarios, uno con un horizonte de tiempo 2024-2029 y otro de 2024-2034 (ambos escenarios tomando como año base el 2024). AETAI precisa que el segundo escenario se basa en una estimación realizada de la vida útil promedio de las inversiones consideradas en el Plan de Inversión de CORPAC.

Evaluación de las Gerencias

236. Con relación al comentario de AETAI, debe señalarse que la Propuesta Tarifaria del Ositrán se ha elaborado considerando un horizonte de tiempo del 2024 al 2029, debido a que, dada la coyuntura actual (situación política, social y económica a nivel nacional y mundial), se considera un periodo razonable para las proyecciones consideradas en el cálculo de las tarifas de los servicios de aeronavegación materia del presente procedimiento.
237. Sin embargo, con relación al segundo escenario, en el cual analizan el horizonte de tiempo 2024-2034; debe indicarse que, a medida que se extiende el horizonte de tiempo, aumentan los factores de incertidumbre. Las proyecciones a largo plazo son más difíciles de realizar con precisión debido a cambios imprevistos en el mercado, la economía o en el entorno financiero.
238. Cabe precisar que en el comentario de AETAI no cuestiona el horizonte de tiempo empleado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, simplemente presentan los dos horizontes de tiempo que han simulado.
239. En virtud de lo expuesto, se considera que, el horizonte de tiempo considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán es el adecuado. Por lo que, **se da por atendido el comentario de AETAI.**

VI.2.2. Moneda del modelo

240. Todas las variables consideradas en los flujos de caja se encuentran expresadas en soles, debido a que los montos correspondientes tanto a la base de activos como a los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC se encuentran expresados en la moneda local. Para ello, las inversiones y los ingresos facturados en dólares americanos (USD) fueron convertidos a soles empleando las proyecciones de las variables macroeconómicas que se detallan en la Tabla 37.

Tabla 37 Variables macroeconómicas consideradas en el modelo

Indicador ^{1/}	Fuente	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Inflación: Estados Unidos										
CPI (Base 1982-84) - Prom. anual	BLS (2019-24);	270,97	292,65	304,70	313,69	319,62	326,18	333,04	340,11	347,40
CPI (Base 2021)	FMI (2025-29)	100,00	108,00	112,45	115,77	117,95	120,37	122,91	125,52	128,21
Inflación: Perú										
IPC Lima Met (Base Dic2021) - Prom. anual	INEI (2017-24);	96,87	104,50	111,05	113,66	116,50	119,18	121,56	124,00	126,48
IPC Lima Met (Base 2021)	MEF (2025-29)	100,00	107,88	114,64	117,33	120,26	123,03	125,49	128,00	130,56
Tipo de cambio (\$/ por USD)										
TC nominal (promedio anual)	SBS (2019-24);	3,88	3,83	3,74	3,75	3,79	3,80	3,80	3,80	3,80
TC real	MEF (2025-29)	4,01	3,96	3,79	3,82	3,84	3,84	3,84	3,85	3,85

Nota:

1/ La información del periodo 2025-2029 es proyectada.

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.

VI.3. Demanda

241. La información anual empleada como base para la elaboración de las proyecciones de demanda corresponde a la remitida por CORPAC a la Declaración Estadística del Ositrán⁵⁷, la cual comprende el detalle del tráfico aéreo que demandó los servicios regulados de aeronavegación, incluyendo información del Peso Máximo de Despegue (en adelante, PMD) de las aeronaves y los kilómetros recorridos facturados⁵⁸, durante el periodo 2017-2023.
242. Adicionalmente, considerando la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta Tarifaria, se incorpora la información de enero-noviembre de 2024 respecto al referido detalle del tráfico aéreo, y se proyectó la información del mes de diciembre de dicho año mediante una regla de tres simple. Ello, con la finalidad de contar con la información de un año adicional para efectos de la proyección.

VI.3.1. Comportamiento histórico

243. Considerando lo señalado anteriormente, se procederá a analizar el comportamiento histórico de la demanda para cada servicio regulado de aeronavegación durante el periodo 2017-2024. Para ello, se tomará en cuenta la unidad de medida utilizada en el cobro de las tarifas de cada servicio; así, en el caso de los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo, la demanda se encuentra expresada en kilómetros recorridos, mientras que, en el caso del servicio de Aproximación, la demanda se encuentra expresada en toneladas del PMD de las aeronaves.

⁵⁷ Cabe mencionar que en la información agregada de las operaciones que demandaron los servicios regulados de aeronavegación no se incluyen las operaciones de Aproximación en el AIJC debido a que CORPAC no cobra una tarifa al respecto en dicho terminal, sino que este se encuentra incorporado en el servicio de Aterrizaje y Despegue cuya tarifa es cobrada por LAP y sobre la cual transfiere a CORPAC el 50%. Por tal motivo, CORPAC no presenta información estadística respecto a las operaciones de Aproximación en el AIJC.

⁵⁸ Con excepción de las operaciones del servicio de Aproximación, las cuales son facturadas en función al peso de las aeronaves.

244. No obstante, debemos señalar que en la información de operaciones remitida por CORPAC se identificaron dos tipos de usuarios: i) aquellos que pagan la tarifa señalada en el tarifario correspondiente al servicio demandado (usuarios atribuibles), y ii) aquellos que pagan por operaciones de carácter permanente y circunstancial⁵⁹. Dado lo anterior, y en línea con lo desarrollado en la última revisión tarifaria, solo se considerará como parte de la demanda a los usuarios atribuibles debido a que son los usuarios afectos a las tarifas a determinar en la presente revisión. En la siguiente tabla se presenta la evolución de la demanda histórica por servicio regulado de aeronavegación durante el periodo 2017-2024.

Tabla 38 Demanda histórica de los servicios regulados de aeronavegación, 2017-2024

Servicio	Unidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. Prom. (%)
SNAR Nacional	Miles de kilómetros	75 128	80 835	86 860	32 978	52 196	72 343	77 547	78 176	
SNAR Internacional	Miles de kilómetros	76 765	80 425	80 708	24 869	29 619	52 614	62 715	65 244	
Aproximación	Miles de toneladas	3 652	3 966	4 220	1 538	2 464	3 523	3 825	3 899	
Sobrevuelo	Miles de kilómetros	44 113	45 841	45 343	23 259	28 747	45 949	48 077	47 241	
SNAR Nacional	Variación % anual	-	7,6%	7,5%	-62,0%	58,3%	38,6%	7,2%	0,8%	8,3%
SNAR Internacional	Variación % anual	-	4,8%	0,4%	-69,2%	19,1%	77,6%	19,2%	4,0%	8,0%
Aproximación	Variación % anual	-	8,6%	6,4%	-63,5%	60,2%	43,0%	8,6%	1,9%	9,3%
Sobrevuelo	Variación % anual	-	3,9%	-1,1%	-48,7%	23,6%	59,8%	4,6%	-1,7%	5,8%

Nota: Los valores para el año 2024 son estimados debido a que aún no se dispone la información del mes de diciembre.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

245. Como se puede observar, entre los años 2017 y 2024, la demanda de cada uno de los servicios regulados de aeronavegación evidenció un comportamiento positivo, con tasas de crecimiento anual promedio que van del 5,8% al 9,3%.
246. En particular, en el caso del SNAR, se pueden observar patrones diferenciados entre los vuelos nacionales e internacionales. Así, antes de la pandemia (2017-2019), ambos segmentos mostraron crecimiento, siendo mayor el crecimiento observado en SNAR Nacional (+7,0% y +7,5% anual) frente al SNAR Internacional (+4,8% y +0,4%); sin embargo, con la crisis sanitaria de 2020, ambos servicios presentaron caídas significativas: -62,0% en el SNAR Nacional y -69,2% en el SNAR Internacional, explicado por las restricciones de movilidad presentes a nivel mundial. Posterior a ello, a partir de 2021, se observa una recuperación más acelerada en el SNAR Nacional (+58,3% en 2021 y +38,3% en 2022), mientras que el SNAR Internacional presenta un crecimiento gradual los primeros años de recuperación (+19,1% en 2021 y +76,0% en 2022). Con ello, el crecimiento promedio observado durante el periodo 2017-2024 para el SNAR Nacional asciende a 8,3%, en tanto que para el SNAR Internacional asciende a 8,0%.
247. Por otro lado, en el caso del servicio de Aproximación, se aprecia que también experimentó un fuerte impacto en 2020, con una caída del -63,5%; sin embargo, su recuperación ha sido sostenida, con aumentos del +60,2% en 2021 y +42,7% en 2022, alcanzando en 2023 un crecimiento más moderado (+8,5%), reflejando la estabilización de la actividad aeronáutica cercana a niveles prepandemia. A partir de ello, se infiere que dicho comportamiento está ligado a la recuperación del tráfico aéreo en general, ya que la aproximación depende del volumen de operaciones aeroportuarias. Así, el crecimiento promedio observado durante el periodo 2017-2024 para el servicio de Aproximación asciende a 9,3%.

⁵⁹ Al respecto, de acuerdo con el tarifario de CORPAC, el pago por operaciones de carácter permanente y circunstancial es aplicable a actividades aéreas de carácter permanente y circunstancial por concepto de SNAR, Aproximación, derechos de Aterrizaje-Despegue, Estacionamiento y Sobrevuelo. No obstante, tal como se indicará más adelante, los usuarios afectos a este pago forman parte de los "usuarios no atribuibles", los cuales pertenecen a otros servicios que también hacen uso de los recursos de CORPAC destinados al giro de negocio de aeronavegación.

248. Finalmente, en el caso del servicio de Sobrevuelo, si bien menos dependiente del tráfico de pasajeros y más relacionado con el tráfico aéreo internacional sobre el espacio aéreo peruano, evidenció una mayor resiliencia durante la pandemia: aunque experimentó una contracción significativa en 2020 (-48,7%), su recuperación fue sólida en los años siguientes (+23,6% en 2021 y +59,5% en 2022). Así, para el 2023, el crecimiento observado en dicho servicio (+4,6%) fue más moderado, pero sugiere una estabilización acorde con la recuperación general del tráfico internacional. En base a ello, el crecimiento promedio observado durante el periodo 2017-2024 para el servicio de Sobrevuelo asciende a 5,8%.

VI.3.2. Proyección de demanda

249. Como se indicó anteriormente, la proyección de la demanda de los servicios de navegación aérea que son materia de la presente revisión se efectúa sobre la base de la información histórica del tráfico aéreo anual remitida por CORPAC a la Declaración Estadística del Ositrán. Así, dado que el año 2024 fue considerado como año base del horizonte de evaluación, se tomará dicho año como punto de partida para las estimaciones. Sin embargo, teniendo en cuenta que, al no disponerse a la fecha de la presente Propuesta Tarifaria de la información de tráfico correspondiente al mes de diciembre de 2024, se estimará el valor anual mediante una regla de tres simple aplicada sobre la información del periodo enero-noviembre de 2024.
250. Respecto a la metodología de proyección, para cada servicio que es materia de la presente revisión se proyectará la demanda total empleando la siguiente ecuación:

Ecuación 4

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

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 .

251. Sobre el particular, la información para la variable ***Demanda Total_{t-1}*** provendrá tanto de la información histórica presentada por CORPAC para el año 2024 como de las proyecciones anuales que la expresión arroje para el periodo 2025-2029, según corresponda. Cabe indicar que, en cuanto a la unidad de medida de la demanda, en el caso de los servicios de SNAR y Sobrevuelo esta corresponde al kilómetro recorrido, mientras que en el caso del servicio de Aproximación corresponde a la tonelada métrica del PMD de la aeronave.
252. Por su parte, en el caso de 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 aeronáutico nacional e internacional aplicables al presente caso, se tomarán las tasas de crecimiento planteadas en la Propuesta de CORPAC, las mismas que han sido consideradas también en la Propuesta de AETAI. Así, para el periodo 2025-2029, se aplicará un crecimiento anual de 7,0%⁶⁰. Cabe indicar que dichas tasas se encuentran cercanas al crecimiento promedio observado durante el periodo 2017-2023 para los servicios en cuestión.
253. Una vez que se disponen de las variables $Demanda\ Total_{t-1}$ y θ_t , corresponde aplicar la Ecuación 4 a efectos de proyectar la demanda total para cada servicio de aeronavegación. Así, tomando al año 2024 como base para las estimaciones, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de demanda para cada servicio, las cuales se encuentran expresadas en términos de sus unidades de medida respectivas.

⁶⁰ Sobre este punto, es importante añadir que en la Propuesta de AETAI se señala que dicha tasa es consistente con la recuperación que ha experimentado el sector después de la pandemia.

Tabla 39 Proyecciones de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, 2025-2029

Servicio	Unidad	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	Miles de kilómetros	91 253	97 641	104 476	111 789	119 614
SNAR Internacional	Miles de kilómetros	76 157	81 488	87 192	93 296	99 827
Aproximación	Miles de toneladas	4 551	4 869	5 210	5 575	5 965
Sobrevuelo	Miles de kilómetros	55 143	59 003	63 133	67 552	72 281

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

254. Luego de contar con las proyecciones de demanda total de los servicios, se procede a estimar la demanda por rango de PMD de acuerdo con la estructura tarifaria de cada servicio. Para ello, se consideró la participación promedio de cada rango con base en la demanda observada en el periodo 2017-2024, asumiéndose que dichas participaciones se mantendrán constantes durante el periodo 2025-2029. Así, multiplicando dichas participaciones por la demanda proyectada anual, se obtienen las estimaciones de demanda por rango de PMD, conforme al detalle presentado en la siguiente tabla.

Tabla 40 Proyecciones de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, según rango de PMD, 2025-2029

Servicio / Rango	Unidad	Part. % 2017-2024	2025	2026	2027	2028	2029
a) SNAR Nacional							
Hasta 5,7TM	Miles de kilómetros recorridos	9,5%	8 630	9 234	9 881	10 573	11 313
Más de 5,7TM a 10TM		3,3%	2 975	3 184	3 406	3 645	3 900
Más de 10TM a 35TM		3,8%	3 423	3 663	3 920	4 194	4 487
Más de 35TM a 70TM		21,9%	19 996	21 395	22 893	24 496	26 210
Más de 70TM a 105TM		61,3%	55 923	59 837	64 026	68 508	73 303
Más de 105TM		0,0%	4	5	5	5	6
Cargo mínimo		0,3%	301	322	345	369	395
b) SNAR Internacional							
Hasta 5,7TM	Miles de kilómetros recorridos	0,6%	472	505	540	578	619
Más de 5,7TM a 10TM		1,1%	839	898	960	1 028	1 100
Más de 10TM a 35TM		1,4%	1 069	1 144	1 224	1 310	1 401
Más de 35TM a 70TM		8,4%	6 421	6 870	7 351	7 866	8 416
Más de 70TM a 105TM		59,4%	45 225	48 391	51 779	55 403	59 281
Más de 105TM		28,9%	22 033	23 575	25 226	26 992	28 881
Cargo mínimo		0,1%	98	105	112	120	129
c) Aproximación							
Hasta 10TM	Miles de toneladas de PMD	2,0%	93	100	107	114	122
Más de 10TM a 35TM		1,5%	68	73	78	84	90
Más de 35TM a 70TM		25,4%	1 157	1 238	1 325	1 417	1 517
Más de 70TM a 105TM		70,8%	3 222	3 447	3 688	3 946	4 223
Más de 105TM		0,1%	3	3	3	3	3
Cargo mínimo		0,2%	8	9	10	10	11
d) Sobrevuelo							
Hasta 55TM	Miles de kilómetros recorridos	4,5%	2 485	2 659	2 846	3 045	3 258
Más de 55TM a 115TM		35,3%	19 455	20 816	22 274	23 833	25 501
Más de 115TM a 200TM		9,6%	5 289	5 659	6 056	6 480	6 933
Más de 200TM		50,6%	27 914	29 868	31 958	34 196	36 589

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

255. Finalmente, en el caso de los servicios de aeronavegación que disponen de un rango denominado "Cargo mínimo", dado que su cobro se realiza como operación y no mediante la unidad de medida de la demanda, la estimación del tráfico se efectuó a partir del número de operaciones facturadas por dicho concepto en el año 2024 y aplicándose el crecimiento obtenido en la estimación de demanda de dicho rango en la Tabla 40. Así, en la siguiente tabla se detallan los pronósticos del número de operaciones sujetas al cargo mínimo.

Tabla 41 Estimación de operaciones sujetas al Cargo mínimo, 2025-2029

Servicio / Rango	2025	2026	2027	2028	2029
a) SNAR Nacional					
Kilómetros recorridos	301 249	322 337	344 900	369 043	394 876
N° de operaciones	4 186	4 479	4 792	5 128	5 487
b) SNAR Internacional					
Kilómetros recorridos	98 102	104 969	112 317	120 179	128 592
N° de operaciones	1 136	1 216	1 301	1 392	1 489
c) Aproximación					
Toneladas de PMD	8 327	8 910	9 534	10 201	10 915
N° de operaciones	5 344	5 718	6 119	6 547	7 005

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentarios de Latam Airlines y EA Consultores

256. En la Audiencia Pública, llevada a cabo el 18 de febrero de 2025, el Sr. Martín Palomino representante de Latam Airlines consultó por qué se ha considerado para la proyección de demanda una tasa de 7%. El Sr. Palomino precisó que prevén que el tráfico de pasajeros incrementará en 30% en el AIJC al operar con dos pistas; asimismo, prevén un crecimiento en el tráfico de operaciones que, si bien no se duplicará, sí consideran crecerá bastante más del 7%.
257. Asimismo, en la misma audiencia, el Sr. Juan Diego Tello representante de EA Consultores, consultó sobre por qué en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se ha proyectado la demanda una tasa de 7% cuando, en su informe, CORPAC señala que la demanda de los servicios regulados ha aumentado en más de 10% en el último año.

Evaluación de las Gerencias

258. Al respecto, en el numeral 219 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

219. Por su parte, en el caso de tasa de crecimiento esperada, θt , 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 aeronáutico nacional e internacional aplicables al presente caso, se tomarán las tasas de crecimiento planteadas en la Propuesta de CORPAC, las mismas que han sido consideradas también en la Propuesta de AETAI. Así, para el periodo 2025-2029, se aplicará un crecimiento anual de 7,0%. Cabe indicar que dichas tasas se encuentran cercanas al crecimiento promedio observado durante el periodo 2017-2023 para los servicios en cuestión.

[El subrayado es nuestro.]

259. Adicionalmente, cabe precisar que en la sección 3.1 *Demanda del Servicio*, de la Propuesta de AETAI⁶¹, se indicó:

Con respecto a las proyecciones de demanda, se asume que la demanda de los servicios de SNAR (nacional e internacional), sobrevuelo y aproximación crecerían entre los años 2025 y 2027 a una tasa promedio de 7%. Dichas tasas son consistentes con la recuperación que ha experimentado el sector después de la pandemia (Ver Cuadro N° 3).

260. Como se observa, al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la mejor información disponible con la que contaba el Regulador sobre las proyecciones de demanda, era la presentada por CORPAC y AETAI en sus respectivas propuestas.
261. Adicionalmente, con relación a lo señalado por el Sr. Palomino, sobre que se prevé que el tráfico en el AIJC aumente en 30% debido al desarrollo de nueva infraestructura; debe señalarse que Latam Airlines no ha presentado ningún sustento de dichas proyecciones.

⁶¹ La propuesta de AETAI fue remitida el 20 de noviembre 2024 mediante la Carta N° 0072-2024-GG/AETAI

262. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, si bien es cierto que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, esta se encuentra determinada por múltiples factores, como son el desarrollo regional, la situación económica a nivel mundial, entre otros.
263. Así, de acuerdo con IATA⁶², se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por tanto, si bien el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas. En este contexto, la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán resulta razonable.
264. Por lo señalado, **se da por atendida la consulta planteada por Latam Airlines y EA Consultores.**

Comentario de AETAI⁶³

265. Mediante el documento “Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:
- i) Con la información actualizada de la demanda del año 2024, las tasas de crecimiento de la demanda de los servicios de SNAR Nacional, SNAR Internacional, aproximación y sobrevuelo están por encima del 7%. En consecuencia, AETAI recomienda reajustar estos valores, de acuerdo con el siguiente detalle que, su opinión, reflejaría mejor el comportamiento del mercado:

	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%
SNAR Internacional	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%
Aproximación	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%
Sobrevuelo	5.9%	5.9%	5.9%	5.9%	5.9%

266. Adicionalmente, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” preparado por EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI analizó y presentó comentarios a la Propuesta de la Entidad Prestadora; sin perjuicio de ello, en el presente informe se ha procedido a analizar los criterios presentados por AETAI en el mencionado documento. Así, sobre las proyecciones de demanda, AETAI manifiesta lo siguiente
- ii) La propuesta tarifaria de CORPAC, a partir del periodo 2025 en adelante, no reconoce ninguna variación excepcional en el crecimiento de la demanda debido a la ampliación del AIJC, lo cual no resulta razonable debido al notable incremento de la capacidad instalada que tendrá el aeropuerto después de la ampliación.

Por lo expuesto, AETAI considera apropiado estimar un crecimiento de la demanda que refleje el incremento que existirá en el tráfico aéreo como resultado de la ampliación del AIJC. Para tales fines, considera el caso del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benites, ubicado en Chile, el cual tuvo una ampliación de un nuevo terminal que fue culminado en enero del 2022, y, que según AETAI conlleva a un incremento significativo de la demanda durante los dos siguientes años.

⁶² IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

⁶³ Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, a en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.

Así, para los años 2025 y 2026, AETAI considera un incremento similar al que tuvo el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benites durante los dos ejercicios posteriores a su ampliación. Mientras que, para los años siguientes, considera un incremento constante de 8,07%; de acuerdo con AETAI, este crecimiento fue estimado sobre la base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Ello en vista que dicho periodo reflejaría los niveles normales de demanda antes de la emergencia sanitaria por COVID-19.

Proyección de demanda	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
SNAR Nacional	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%
SNAR Internacional	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%
Aproximación	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%
Sobrevuelo	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%

Evaluación de las Gerencias

267. En primer lugar, debe indicarse que se ha identificado contradicciones entre los **comentarios i) y ii)** que han sido presentados por AETAI sobre las tasas de crecimiento de la demanda, pues en su comentario (i) plantea que deben considerarse para todo el horizonte de tiempo una tasa de 8,6% para la proyección del SNAR nacional, 16,3% para el SNAR internacional, 9,9% para la Aproximación y de 5,9% para el Sobrevuelo ; mientras que, en el punto (ii) plantea que deben considerarse una sola tasa para todos los servicios materia de la revisión, la cual asciende a 19,75% en el año 2025, 11,4% en el año 2026 y del 2027 al 2033 una tasa de 8,07%. Sin perjuicio de lo señalado, se procede a dar respuesta a los comentarios.
268. Con relación al **comentario i)**, AETAI solicita emplear la información al cierre del año 2024 para proyectar la demanda; para lo cual propone emplear las siguientes tasas de crecimiento durante el horizonte 2025-2029: para todo el horizonte de tiempo una tasa de 8,6% para la proyección del SNAR nacional, 16,3% para el SNAR internacional, 9,9% para la Aproximación y de 5,9% para el Sobrevuelo sin embargo, no presenta ningún sustento de las mencionadas tasas.
269. Al respecto, debe reiterarse que, si bien es cierto que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, la demanda está afectada por múltiples factores, como son el desarrollo regional, la situación económica a nivel mundial, entre otros.
270. Así, de acuerdo con IATA⁶⁴, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por lo que si bien, el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas.
271. Por lo que, se considera que la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, es razonable.
272. Finalmente, dado que al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán la información de demanda disponible era solamente hasta noviembre del 2024; sí se considera adecuado emplear la información real de la demanda al cierre del año 2024, manteniendo la tasa de crecimiento de 7%, la cual se consideraba en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, para proyectar la demanda de los años 2025-2029.
273. Por lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario i) de AETAI.**

⁶⁴ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

274. Con relación al **comentario ii)**, AETAI señala que, para proyectar la demanda de los años 2025 y 2026 debe tenerse en cuenta que la ampliación del AIJC generará un incremento de la demanda, para lo cual proponen tasas de crecimiento similares a las que experimentó el Aeropuerto Arturo Merino Benites, luego de sus ampliaciones, las cuales ascienden a 19,75% en el 2025 y 11,41% en el 2026. Mientras que, para las proyecciones de demanda de los años 2027 al 2029 consideran una tasa de 8,07%, la cual fue estimada sobre la base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019.
275. Al respecto, debe indicarse que la demanda aérea depende de múltiples factores, como son la situación económica, política y social, tanto a nivel nacional como internacional, el desarrollo de infraestructura, conectividad, entre otros.
276. En el caso particular la infraestructura, debe tenerse en cuenta que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún, tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional⁶⁵. Sin embargo, este no es el único factor que influye en la demanda; y tampoco es que el desarrollo de infraestructura *per se* va a generar una creación de demanda de un día para el otro.
277. Las tasas de crecimiento consideradas por AETAI para el periodo 2025-2026 han sido calculadas en base a experiencia de otro país, en un contexto distinto. Como ya se indicó, son múltiples factores los que influyen en la demanda. No es posible asegurar que el mismo comportamiento que se observó en Chile va a suceder en el AIJC. Adicionalmente, si bien el Jorge Chávez concentra alrededor del 60% del tráfico aéreo, debe tenerse en cuenta la demanda de toda la red aeroportuaria nacional.
278. De otro lado, en cuanto a la tasa de crecimiento de la demanda para el periodo 2027-2029, AETAI considera una tasa de 8,07%, estimada en función de base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, al revisar la data histórica se observa que servicios como sobrevuelo y Aproximación tuvieron en ese periodo, en promedio, crecimientos negativos; y el SNAR nacional 7,5% y el SNAR internacional 6,0%. Por lo que, la tasa de crecimiento presentada por AETAI no está en línea con la información histórica.
279. Finalmente, debe reiterarse que, de acuerdo con IATA⁶⁶, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por lo que si bien, el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas.
280. Por tanto, se considera que, para el caso peruano la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, es razonable.
281. Por lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**
282. Así, considerando la información de la demanda real de los servicios de aeronavegación al cierre del año 2024, a continuación, se actualizan las proyecciones, de acuerdo con el detalle que se presenta en las siguientes tablas:

⁶⁵ Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

⁶⁶ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

Tabla 42 Proyecciones actualizadas de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, 2025-2029

Servicio	Unidades	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	Miles de kilómetros	91 906	98 339	105 223	112 589	120 470
SNAR Internacional	Miles de kilómetros	77 210	82 615	88 398	94 585	101 206
Aproximación	Miles de toneladas	4 587	4 909	5 252	5 620	6 013
Sobrevuelo	Miles de kilómetros	56 570	60 530	64 767	69 301	74 152

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 43 Proyecciones actualizadas de demanda de los servicios regulados de aeronavegación, según rango de PMD, 2025-2029

Servicio / Peso Máximo de Despegue (PMD)	Unidad	Part.% 2017:	Proyecciones				
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
A. SNAR Nacional							
Hasta 5,7TM	Miles de kilómetros recorridos	9,4%	8 683	9 291	9 941	10 637	11 382
Más de 5,7TM a 10TM		3,3%	2 989	3 198	3 422	3 661	3 918
Más de 10TM a 35TM		3,8%	3 447	3 688	3 946	4 222	4 518
Más de 35TM a 70TM		21,9%	20 152	21 562	23 072	24 687	26 415
Más de 70TM a 105TM		61,3%	56 328	60 271	64 490	69 005	73 835
Más de 105TM		0,0%	5	5	6	6	6
Cargo mínimo		0,3%	303	324	346	371	397
B. SNAR Internacional							
Hasta 5,7TM	Miles de kilómetros recorridos	0,6%	480	514	550	589	630
Más de 5,7TM a 10TM		1,1%	848	907	971	1 039	1 112
Más de 10TM a 35TM		1,4%	1 083	1 159	1 240	1 327	1 420
Más de 35TM a 70TM		8,4%	6 524	6 980	7 469	7 992	8 551
Más de 70TM a 105TM		59,4%	45 853	49 063	52 497	56 172	60 104
Más de 105TM		28,9%	22 322	23 885	25 557	27 346	29 260
Cargo mínimo		0,1%	99	106	113	121	130
C. Aproximación							
Hasta 10TM	Miles de toneladas de PMD	2,0%	94	100	107	115	123
Más de 10TM a 35TM		1,5%	69	74	79	84	90
Más de 35TM a 70TM		25,4%	1 167	1 248	1 336	1 429	1 529
Más de 70TM a 105TM		70,8%	3 247	3 475	3 718	3 978	4 257
Más de 105TM		0,1%	3	3	3	3	3
Cargo mínimo		0,2%	8	9	10	10	11
D. Sobrevuelo							
Hasta 55TM	Miles de kilómetros recorridos	4,5%	2 539	2 717	2 907	3 110	3 328
Más de 55TM a 115TM		35,2%	19 936	21 332	22 825	24 423	26 132
Más de 115TM a 200TM		9,6%	5 434	5 814	6 221	6 657	7 123
Más de 200TM		50,7%	28 661	30 668	32 814	35 111	37 569

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 44 Estimación actualizada de operaciones sujetas al cargo mínimo, 2025-2029

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
a) SNAR Nacional					
Kilómetros recorridos	91 603 358	98 015 593	104 876 685	112 218 053	120 073 317
N° de operaciones	4 192	4 485	4 799	5 135	5 494
b) SNAR Internacional					
Kilómetros recorridos	77 110 776	82 508 531	88 284 128	94 464 017	101 076 498
N° de operaciones	1 147	1 227	1 313	1 405	1 503
c) Aproximación					
Kilómetros recorridos	4 579 107	4 899 644	5 242 619	5 609 603	6 002 275
N° de operaciones	5 382	5 759	6 162	6 593	7 055

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Costos operativos

283. La proyección de los costos operativos de los servicios de navegación aérea materia de la presente revisión toma como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio del año 2023, que es la información más actual con la que se cuenta. De acuerdo con estos estados financieros, los gastos operativos se clasifican en seis partidas para efectos de la presente propuesta:

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

284. En la Tabla 45 se muestra la participación porcentual de los costos operativos de los servicios regulados de aeronavegación registrada en el periodo 2017-2023, donde se aprecia que, en conjunto, los gastos de personal y los servicios prestados por terceros concentran, en promedio, el 86% del total de costos. En particular, los costos de personal tienen una participación promedio en el periodo 2017-2023 de 65,4% sobre los costos operativos; mientras que, la participación promedio de los servicios prestados por terceros fue en promedio del 20,8%.

Tabla 45 Distribución de los costos operativos del SNAR, aproximación y sobrevuelo, 2017-2023 (miles de soles)

Partidas	2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		Part. % Prom. 2017-2023
	Gasto	Part. %	Gasto	Part. %	Gasto	Part. %	Gasto	Part. %	Gasto	Part. %	Gasto	Part. %	Gasto	Part. %	
Suministros y Materiales	6 656	3,2%	4 611	2,4%	4 556	2,2%	7 497	4,9%	16 822	9,4%	4 533	2,3%	4 660	2,0%	3,8%
Gastos de Personal	141 438	67,7%	130 509	68,3%	141 701	69,7%	97 488	63,3%	105 125	58,9%	131 651	65,8%	145 963	63,7%	65,4%
Serv. Prest. por terceros	37 524	18,0%	37 976	19,9%	39 059	19,2%	33 345	21,7%	38 663	21,7%	45 099	22,5%	51 383	22,4%	20,8%
Mantenimiento	7 700	3,7%	4 380	2,3%	4 412	2,2%	6 211	4,0%	6 369	3,6%	6 861	3,4%	8 328	3,6%	3,3%
Seguros y tributos	6 289	3,0%	5 409	2,8%	5 585	2,7%	6 526	4,2%	7 428	4,2%	8 283	4,1%	11 912	5,2%	3,8%
Otros Costos	9 174	4,4%	8 147	4,3%	8 064	4,0%	2 920	1,9%	3 963	2,2%	3 640	1,8%	6 919	3,0%	3,1%
Total	208 781	100,0%	191 031	100,0%	203 377	100,0%	153 985	100,0%	178 369	100,0%	200 068	100,0%	229 165	100,0%	100,0%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

285. Como se indicó anteriormente, la Propuesta de CORPAC considera que las partidas de suministro y materiales, seguros y tributos, mantenimiento y otros costos crecerán considerando un factor de incremento vegetativo de 3% anual, tomando como base los costos del año 2023⁶⁷. Al respecto, CORPAC menciona que su expectativa de crecimiento de 3% “parte de considerar que dado el paso del tiempo en la evaluación del flujo de caja resulta poco realista considerar que dichos costos permanecerán sin cambios en el periodo 2024-2027”. Por su parte, en lo relacionado con los costos de mantenimiento, adicionalmente a la proyección del crecimiento vegetativo (a una tasa de 3% anual), CORPAC está considerando una proyección de costos incrementales con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de los servicios de aeronavegación materia de esta revisión. Por su parte, en cuanto a las proyecciones de gastos de personal, CORPAC señala que estas se han realizado con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de dichos servicios. Finalmente, para las proyecciones de los servicios prestados por terceros, la Propuesta de CORPAC calcula los costos considerando que los costos de los actuales contratos se mantienen (no obstante, considera un crecimiento vegetativo de 3% anual).

⁶⁷ Sobre este punto, en la Propuesta de AETAI se señala coincidir con la proyección de dichos costos operativos realizada por CORPAC.

286. Sobre el particular, en la anterior revisión tarifaria se consideró adecuado aplicar el supuesto planteado por CORPAC de proyectar los costos operativos mediante incrementos vegetativos anuales, debido a que, en dicha oportunidad, ante las expectativas de recuperación del tráfico de pasajeros, las tasas de crecimiento anual de la demanda resultaban inusualmente elevadas y, por tanto, no era razonable considerar que los costos operativos se incrementarán en la misma proporción que la demanda⁶⁸.
287. En esa línea, y sobre la base del análisis del comportamiento histórico de la demanda para el periodo 2017-2024, se observa que, para la presente Propuesta, continúa no siendo factible la estimación de los costos en proporción a la demanda debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas en dicho periodo. Por tal motivo, para la estimación de los rubros de suministros y materiales, seguros y tributos, mantenimiento, y otros costos se aplicarán incrementos vegetativos anuales considerando una tasa de 2%, la cual es similar a la considerada en la anterior revisión tarifaria.
288. Cabe indicar que, dado que a la fecha de la presente Propuesta Tarifaria, solo se dispone de información de la Contabilidad Regulatoria de la empresa hasta el año 2023, la información correspondiente al año 2024 será proyectada aplicando la tasa de crecimiento vegetativo de 2% indicada anteriormente sobre el costo promedio del periodo 2017-2023. Entre tanto, para el resto del periodo 2025-2029, la tasa de crecimiento vegetativo será aplicada sobre el costo proyectado del respectivo año anterior.
289. En cuanto a la proyección de los costos de servicios por terceros, dado que la Propuesta Tarifaria de CORPAC asume que los costos de los contratos vigentes no cambiarán, se considera razonable que la proyección de estos costos se mantenga constante para el periodo de análisis.
290. Es así que, en la Tabla 46 se presenta el resumen de las proyecciones de costos de los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, seguros y tributos, mantenimiento, y otros costos.

⁶⁸ En la revisión tarifaria del año 2017, los rubros suministros y materiales, seguros y tributos, servicios prestados por terceros y otros costos se proyectaron tomando como base las proyecciones de demanda.

Tabla 46 Proyección de los rubros de costos operativos que crecen a una tasa vegetativa, 2024-2029 (miles de soles)

Servicio / Rubro	2024	2025	2026	2027	2028	2029
A. SNAR Nacional						
Suministros y Materiales	2 752	2 807	2 863	2 920	2 979	3 038
Serv. Prest. por terceros	17 702	17 702	17 702	17 702	17 702	17 702
Mantenimiento	2 383	2 430	2 479	2 528	2 579	2 631
Seguros y tributos	2 617	2 669	2 722	2 777	2 832	2 889
Otros Costos	2 056	2 098	2 140	2 182	2 226	2 270
Total	27 509	27 705	27 905	28 110	28 318	28 530
B. SNAR Internacional						
Suministros y Materiales	913	931	950	969	988	1 008
Serv. Prest. por terceros	4 132	4 132	4 132	4 132	4 132	4 132
Mantenimiento	864	882	899	917	936	954
Seguros y tributos	1 102	1 124	1 147	1 169	1 193	1 217
Otros Costos	960	979	999	1 019	1 039	1 060
Total	7 971	8 048	8 126	8 206	8 288	8 371
C. Aproximación						
Suministros y Materiales	2 265	2 310	2 356	2 404	2 452	2 501
Serv. Prest. por terceros	13 982	13 982	13 982	13 982	13 982	13 982
Mantenimiento	2 078	2 120	2 162	2 205	2 249	2 294
Seguros y tributos	2 400	2 448	2 497	2 547	2 598	2 650
Otros Costos	2 111	2 153	2 197	2 240	2 285	2 331
Total	22 837	23 014	23 195	23 379	23 567	23 759
D. Sobrevuelo						
Suministros y Materiales	1 259	1 284	1 310	1 336	1 363	1 390
Serv. Prest. por terceros	4 619	4 619	4 619	4 619	4 619	4 619
Mantenimiento	1 124	1 147	1 170	1 193	1 217	1 241
Seguros y tributos	1 375	1 403	1 431	1 459	1 489	1 518
Otros Costos	1 113	1 135	1 158	1 181	1 205	1 229
Total	9 491	9 589	9 688	9 789	9 893	9 998

Nota: Se considera una tasa de crecimiento vegetativo de 2% anual.

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de CORPAC

291. Mediante los Oficios N° GG.174.2025.O/6 y N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre los costos operativos empleados como base, los Seguros y Tributos, y los servicios por terceros⁶⁹, como se detalla a continuación⁷⁰:

- i) La Propuesta de Ositrán ha tomado información histórica de costos hasta el año 2023 y con esa información se ha proyectado los costos del año 2024 y a partir de ese año se ha incrementado los costos para los años 2025 -2029 con una tasa vegetativa del 2%.

CORPAC indica que, ya cuenta con los costos de Enero – Diciembre del 2024; por lo que, el Regulador debe reconsiderar el costo base del año 2024 ejecutado sobre el que se proyectará el costo en el horizonte de evaluación; además de reconsiderar

⁶⁹ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

⁷⁰ Cabe precisar que, mediante el Oficio N° GG.261.2025.O/6 CORPAC precisa que, al ser la entidad encargada de cumplir con los convenios y obligaciones especificadas por la OACI, debe encontrar las condiciones para cubrir los costos necesarios de inversión, operación (personal, seguros y tributos, suministros, materiales) y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, a fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. En ese sentido, es necesario que se evalúe a detalle los costos proyectados y se tome la mejor decisión respecto a su tasa de crecimiento.

el periodo de evaluación 2017 al 2023, ya que los años 2020 y 2021 fueron atípicos debido al impacto de la pandemia que afectó drásticamente el tráfico aéreo, por lo que la recuperación inicia en el año 2022. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los costos operativos se han incrementado en promedio por el periodo 2022 al 2024 en 10,7%.

CORPAC señala que los gastos operativos (suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, seguros y tributos y otros costos) considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán para el año 2024 (S/ 67 808 422) difiere del registrado en la Contabilidad Regulatoria para dicho año (S/ 91 951 974) en S/ 24 143 552.

Asimismo, CORPAC indica que los costos no crecen a una tasa vegetativa de 2%.

- ii) La partida de Seguros y Tributos se compone de seguros contra incendios, seguro de transporte, seguro de vehículos, seguro de deshonestidad, seguro de responsabilidad civil de aviación, impuesto predial, arbitrio, serenazgo, impuesto a las ganancias, impuesto a las transacciones financieras, intereses, entre otros. Al respecto, CORPAC precisa que los seguros conforman el 74% de los costos de la partida Seguros y Tributos.

Asimismo, CORPAC señala que año tras año se ha incrementado el costo de la partida seguros en más de 2% anual, dado que la prima de seguro tiene relación directa con el incremento de los activos, siendo las partidas de mayor monto, la partida de seguro todo riesgo (multirriesgo) y la partida de seguro de responsabilidad civil de aviación.

Así, CORPAC considera que para proyectar el costo de los seguros es necesario considerar el crecimiento del activo fijo (2025-2029). En ese sentido, considerando la proyección de CAPEX en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la tasa de crecimiento promedio del CAPEX neto es de 7% en el periodo 2024-2029; por lo que la partida de seguros debería crecer en 7% anual hasta el 2029, y no el 2% de crecimiento vegetativo.

Adicionalmente, CORPAC indica que ha suscrito el contrato GL.049.2024 “Contratación de Seguros Patrimoniales para CORPAC S.A.” por un monto ascendente a USD 17 739 205,19 incluido IGV. El plazo según el contrato es de 546 días calendario. Adicionalmente, CORPAC señala que la contratación de seguros es de carácter obligatorio y que se ha venido incrementando a lo largo de los años por efecto de inclusión de adquisición de nuevo equipamiento aeroportuario y de navegación aérea, y de otro lado que en caso de siniestros de estos equipos su reposición es a nuevo y que los bienes e instalaciones estén debidamente cubiertos por los seguros ante eventuales siniestros.

- iii) La Propuesta Tarifaria del Ositrán asume que la proyección de los costos de servicios por terceros se mantiene constante durante el periodo de análisis 2025 – 2029. Sin embargo, esta partida integra costos como alquileres y arrendamientos, limpieza, seguridad y vigilancia, servicios por red IP (WAN), entre otros.

Sobre ello, CORPAC señala que, dado que los contratos se celebran con cierta periodicidad, resulta poco realista que dichos costos permanezcan sin cambios en el periodo 2025-2029, toda vez que los servicios de arrendamiento y/o alquileres, limpieza, entre otros, siempre sufren incrementos ante nuevas negociaciones por factores externos como inflación y/o ampliación por nuevas necesidades que requiere la empresa.

Por otro lado, manifiesta que estos gastos tienen una participación porcentual considerable mayor al 18% respecto a los costos totales, siendo el segundo rubro más importante de los costos operativos de CORPAC S.A.

Asimismo, refiere que, de la información histórica del comportamiento de esa partida, se tiene que la misma se incrementa en un porcentaje superior al 2% como una tasa vegetativa; para el caso de SNAR Nacional ha crecido en promedio 6% en el periodo 2021-2024, 40% para el caso de SNAR Internacional, 14% para Aproximación y 27% para Sobrevuelo. Por lo que, a juicio de CORPAC, resulta necesario que el incremento de los costos crezca en los porcentajes promedios para cada servicio toda vez que como está demostrado con información de las contabilidades regulatorias, los costos no crecen a un ritmo de 2% como la tasa vegetativa.

En cuanto a la seguridad y vigilancia, CORPAC señala que dicho costo se ha incrementado en los últimos años⁷¹ por las siguientes razones: a) incremento de operaciones, b) incremento de pasajeros, c) incremento de la remuneración mínima vital, d) incremento de infraestructuras aeroportuarias-navegación aérea y equipamiento de ambos servicios. Dicho servicio es vital y de cumplimiento obligatorio con la finalidad de evitar actos ilícitos, interferencias en las infraestructuras de navegación aérea y aeroportuarias, y por la cual CORPAC S.A. debe cumplir con la obligación de vigilar y resguardar la infraestructura y las operaciones aéreas en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas. Por lo que resulta imposible que los costos se incrementen anualmente con una tasa vegetativa del 2%.

Evaluación de las Gerencias

292. Con relación al **punto i)**, CORPAC señala que ya cuentan con información de costos operativos cerrados a diciembre del año 2024.
293. En primer lugar, es importante indicar que los Estados Financieros de CORPAC son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la Contabilidad Regulatoria de CORPAC.
294. Además, de acuerdo con el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán⁷², los auditores de los Estados Financieros Regulatorios deben evaluar si estos estados reflejan una visión real y razonable de los costos de los servicios; asimismo, deben observar si los estos cumplen con los principios, reglas, procedimientos y demás disposiciones establecidas en el Manual de Contabilidad Regulatoria.

⁷¹ CORPAC precisa que, indica que, de acuerdo con el último contrato suscrito N° GL.052.2023 "CONTRATACIÓN DE SERVICIO DE UNA EMPRESA DE SEGURIDAD PRIVADA PARA BRINDAR EL SERVICIO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (AVSEC) EN CORPAC S.A. A NIVEL NACIONAL", este servicio asciende a S/ 107 679 422,20, incluido los impuestos de ley, bajo el sistema de contratación por Suma Alzada, por el periodo de 1095 días calendarios.

⁷² El Reglamento de la Contabilidad Regulatoria del Ositrán fue aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2015.

295. En ese marco, para la determinación de las tarifas de aeronavegación, el Regulador considera los costos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC revisados por el Ositrán, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC)⁷³. Al respecto, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán, a la fecha de la elaboración del presente informe, la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del ejercicio 2024 fue verificada por el Ositrán⁷⁴, motivo por el cual se considera dicha información en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria⁷⁵.
296. Asimismo, CORPAC señala que debe reconsiderarse el periodo de evaluación 2017 al 2023, debido a que los años 2020 y 2021 fueron atípicos debido al impacto de la pandemia, que afectó drásticamente el tráfico aéreo. Al respecto, debe indicarse que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se siguió el mismo criterio considerado en la revisión tarifaria anterior donde se consideró dentro del cálculo del gasto base el promedio de los gastos operativos del periodo 2020-2021. Este criterio permite contar con una base suficientemente amplia y representativa, que incluye tanto los años previos como posteriores al impacto más severo de la pandemia por COVID-19.
297. Cabe destacar que, al utilizar un promedio de siete años, los efectos extraordinarios derivados del COVID-19 tienden a neutralizarse, dado que los años con contracciones del gasto (2020-2021) se ven compensados por otros años con comportamiento más estable o incluso expansivo. En consecuencia, el promedio del periodo 2017-2024 proporciona una base sólida y equilibrada para proyectar tendencias de gasto sin sesgos significativos atribuibles a eventos atípicos o coyunturales.
298. Adicionalmente, CORPAC señala que los costos operativos no crecen a una tasa vegetativa del 2%; sino que en el periodo 2022-2024 los costos de la corporación se han incrementado en promedio en 10,7%. Al respecto, se aprecia que la tasa de crecimiento de los costos operativos de CORPAC (de los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, seguros y tributos, y otros costos) han mostrado tasas de crecimiento superiores a las de prepandemia, lo cual puede ser explicado por la recuperación del tráfico post- pandemia. Como se ha indicado en la sección VI.10.4 (en la respuesta al cometario de AETAI), al cierre del año 2024, la demanda de los servicios Aproximación y Sobrevuelo se ha recuperado por completo con relación a lo registrado en el año 2019; mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%.

⁷³ Es importante indicar que los Estados Financieros Regulatorios son auditados por una empresa contratada directamente por la Contraloría General de la República (CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR.

⁷⁴ Mediante el Oficio N° 00142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC (Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN), mediante el cual se verificó que el Informe de Contabilidad Regulatoria Auditado – ejercicio 2024, remitido CORPAC a través de la Carta N° GG.262.2025.O/6 cumple con los procedimientos establecidos en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC – Versión 3.2 – Febrero 20171, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán.

⁷⁵ Cabe precisar que este criterio también se aplicó en la revisión tarifaria anterior.

299. En efecto, el acelerado crecimiento observado en los últimos años es atípico, especialmente considerando el comportamiento pre-pandemia de tales variables (los costos asociados al SNAR nacional, SNAR internacional y Aproximación decrecieron en promedio en 5%, 9% y 6%, en el periodo 2017-2019, respectivamente; mientras que Aproximación, en promedio no mostró variación)⁷⁶. Por lo expuesto, se considera razonable mantener el criterio de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de considerar que durante los años 2025 al 2029 los costos de los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento y otros costos crezcan a la tasa vegetativa del 2%.
300. Por lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario i) de CORPAC** al incorporar la información de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024.
301. Con relación al **punto ii)**, CORPAC señala que el 74% de la partida de Seguros y Tributos corresponde a seguros. Asimismo, precisa que anualmente la partida de seguros se ha incrementado en más del 2%, esto debido a que la prima de seguro tiene relación directa con el incremento de los activos, siendo las partidas de mayor monto, la partida de seguro todo riesgo (multirriesgo) y la partida de seguro de responsabilidad civil de aviación. Por lo que, CORPAC considera que la proyección de los costos de los seguros debe crecer a la misma tasa que el capex promedio en el periodo 2024-2029, la cual asciende a 7%.
302. Al respecto, de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, se observa que en el periodo 2017-2024 los seguros contra incendio-todo riesgo y el de responsabilidad civil de aviación han tenido una participación promedio del 65% en el rubro de seguros y tributos (ver Tabla 47). En particular, esta participación se ha incrementado en el último año, alcanzando el 85%, lo que equivale a S/ 17,6 millones. Asimismo, se observa que en los últimos dos años los seguros contra incendios -todo riesgo han crecido en 56% en el año 2023 con relación al año 2022; y, en 109% en el año 2024 con relación al año previo.

Tabla 47 Evolución del rubro de seguros y tributos asignados a los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión (miles de soles)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Participa. promedio
Valor del gasto									
Seguro contra incendio- todo riesgo	2 170	1 807	2 292	2 768	3 049	3 929	6 144	12 813	43%
Seguro responsabilidad civil de aviación	1 364	999	1 264	1 465	1 688	2 017	1 661	4 830	22%
Otros	2 754	2 602	2 028	2 293	2 692	3 640	4 107	2 677	34%
Total seguros y tributos	6 289	5 408	5 585	6 526	7 428	9 586	11 912	20 321	100%
Tasa de crecimiento anual									
									Crecimien. Promedio
Seguro contra incendio- todo riesgo		-17%	27%	21%	10%	29%	56%	109%	34%
Seguro responsabilidad civil de aviación		-27%	27%	16%	15%	20%	-18%	191%	32%
Otros		-6%	-22%	13%	17%	35%	13%	-35%	2%
Total seguros y tributos		-14%	3%	17%	14%	29%	24%	71%	21%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷⁶ Para el cálculo de los costos se consideraron los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, seguros y tributos, y otros costos.

303. Dadas las altas tasa de crecimiento que se observan en los costos de seguros, con el fin de contar con mejor información sobre su comportamiento, se llevó a cabo una reunión virtual con CORPAC⁷⁷. En dicha reunión, CORPAC señaló que los costos de los seguros durante los últimos años se han venido incrementando por varios factores. El primer factor es la inclusión de nuevos activos que requieren asegurarse. Otros factor que ha impactado en el incremento de los costos de los seguros es que en las nuevas pólizas se están considerando que en caso de siniestros la reposición de los activos es a valor de mercado, asegurando que los bienes e instalaciones estén debidamente cubiertos por los seguros. Por último, CORPAC indicó como otro factor del incremento de los costos de los seguros el incremento de la siniestralidad, como resultado principalmente de los actos vandálicos que afectaron diversos aeropuertos de provincia en las protestas sociales que se suscitaron a fines del año 2022⁷⁸.
304. Asimismo, mediante el Oficio N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los contratos de seguros patrimoniales firmados en los dos últimos años, donde se observa que el monto de los contratos de seguro aumentó en más de USD 10 millones en el 2024 con respecto al 2023⁷⁹.
305. De la revisión de la Contabilidad Regulatoria 2024 la información de los contratos presentada por CORPAC y considerando los factores que afectan a las pólizas de los seguros, se considera razonable suponer que los rubros de seguros van a crecer en más de 2%. Sin embargo, la propuesta de CORPAC que considera que la proyección de los costos de los seguros debe crecer a la misma tasa que el CAPEX promedio en el periodo 2024-2029 (7%), no se considera razonable, en la medida que el incremento en el valor de los seguros no está en función de tasas de variación del CAPEX, sino del valor y tipo de activos que se sumen a la base de capital existente, asimismo este método tampoco toma en cuenta el factor de siniestralidad ni el sinceramiento en la cobertura de activos que se viene realizando en CORPAC.
306. Por otro lado, como se mencionó anteriormente, no es factible la estimación de los costos en proporción a la demanda, ello debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas. Cabe precisar que, a pesar de la incorporación de la información de la Contabilidad Regulatoria 2024, el comportamiento de años previos (incluido el periodo de pandemia Covid-19) no posibilita tener una data histórica consistente que permita emplear dicho procedimiento.
307. Por otro lado, tampoco es factible utilizar la tasa de crecimiento promedio anual histórica de 24% para SNAR y Sobrevuelo y de 36% para aproximación, como tasa de proyección, ello considerando que si bien el sinceramiento de coberturas activos influyó de manera importante en el crecimiento del valor de los contratos de seguros, es de esperar que en la medida que este proceso vaya culminado en los siguientes años, las tasas de crecimiento referidas al valor de los contratos de seguros crezcan a tasas menores que reflejen principalmente la adquisición de nuevos activos y por la variación del índice de siniestralidad.

⁷⁷ El martes 13 de mayo de 2025 se llevó a cabo la reunión virtual mediante la plataforma MS Teams® con representantes de CORPAC.

⁷⁸ Los aeropuertos de Apurímac, Arequipa, Cusco, y Juliaca sufrieron las consecuencias de actos vandálicos en el marco de las movilizaciones sociales que se vivieron en el Perú durante el mes de diciembre de 2022. Por ejemplo, en el aeropuerto de Andahuaylas se dañó seriamente a la pista de aterrizaje y sus equipos. Además, incendiaron la sala de transmisores y la sala de combustible; mientras que, en el aeropuerto de Arequipa se vio afectada parte de los bordes de la pista de aterrizaje, entre otros daños. Información disponible en: <https://andina.pe/agencia/noticia-que-aeropuertos-del-pais-estan-cerrados-debido-a-las-protestas-921607.aspx>. Última revisión el 16 de mayo de 2025.

⁷⁹ El Contrato N.º GL.037.2023, que corresponde a la "CONTRATACIÓN DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A.", asciende a USD 7 279 746,64 y fue firmado el 22 de agosto del año 2023; mientras que el Contrato N.º GL.049.2024, que corresponde a la "CONTRATACIÓN DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A.", asciende a USD 17 739 205,19 y fue firmado el 16 de agosto del año 2024.

308. En ese contexto, dada la información disponible, se considera que la mejor forma de proyectar los costos de los seguros es utilizando la variación promedio anual en términos nominales de los referidos costos entre 2017 y 2024. La consideración de dicho periodo permite que el costo nominal promedio resultante interiorice tanto el comportamiento de años donde el costo del valor de los seguros se vea influido por el sinceramiento de la cobertura del valor de activos y años donde el efecto principal era solo el crecimiento de activos e índice de siniestralidad.
309. Con la determinación del valor del costo nominal promedio al que crece el rubro de seguros, se pudo estimar el crecimiento acumulado el año 2029 y con ello determinar la tasa de crecimiento promedio anual para el periodo 2025-2029. Así, aplicando el método descrito previamente, la tasa de crecimiento promedio anual para el rubro de seguros sería de 8,2% para los servicios de SNAR y Sobrevuelo y de 9,4% para el caso del Aproximación (ver Tabla 48).

Tabla 48 Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros (miles de soles)**a) SNAR y Sobrevuelo**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
Seguros	3 121	2 690	2 899	3 436	3 815	4 982	5 180	10 757	-
Variación anual	-	431	209	537	380	1 167	198	5 578	1 091
		2025	2026	2027	2028	2029	Promedio		
Crecimiento del costo de seguro		11 848	12 939	14 030	15 121	16 211			
Variación porcentual			9,2%	8,4%	7,8%	7,2%			8,2%

b) Aproximación

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
Seguros	1 070	1 081	1 001	1 230	1 815	2 662	3 525	7 301	
Variación anual		11	- 80	230	584	848	863	3 776	890
		2025	2026	2027	2028	2029	Promedio		
Crecimiento del costo de seguro		8 192	9 082	9 972	10 862	11 753			
Variación porcentual			10,9%	9,8%	8,9%	8,2%			9,4%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

310. Así, considerando las tasas de crecimiento de seguros estimadas en el párrafo precedente y las tasas de crecimiento del resto de rubros⁸⁰ que componen la partida de Seguros y Tributos, para el caso de SNAR y Sobrevuelo se tiene una tasa de crecimiento de 6,7% para el rubro total de Seguros y Tributos y de 8,7% para Aproximación. Dando como resultado las proyecciones de seguros y tributos que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 49 Proyección del costo de Seguros y Tributos, por servicio, en el periodo 2025-2029 (miles de soles)

	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	3 418	3 646	3 890	4 150	4 427
SNAR Internacional	1 280	1 365	1 456	1 554	1 658
Aproximación	3 316	3 605	3 919	4 261	4 633
Sobrevuelo	1 617	1 725	1 841	1 964	2 095

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

311. Por lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario ii) de CORPAC al considerar que los seguros crecerán a una tasa mayor al 2%.**

⁸⁰ Cabe precisar que para el resto de los rubros de la categoría de Seguros y Tributos se está considerando la tasa promedio histórica debido a que no han experimentado cambios significativos en el periodo de análisis.

312. Con relación al **punto iii)**, CORPAC señala que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán la proyección de los costos de servicios por terceros se mantiene constante durante el periodo de análisis 2025 – 2029. Sin embargo, la información histórica de esa partida muestra que esta se incrementa en un porcentaje superior al 2% como una tasa vegetativa, para el caso de SNAR Nacional ha crecido en promedio 6% en el periodo 2021-2024, 40% para el caso de SNAR Internacional, 14% para Aproximación y 27% para Sobrevuelo. Por lo que, a juicio de CORPAC, resulta necesario que el incremento de los costos crezca en los porcentajes promedios para cada servicio toda vez que como está demostrado con información de las contabilidades regulatorias, los costos no crecen a un ritmo de 2%.

313. Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, numeral 68 del archivo: ANX_3_PROPUESTA_TARIFARIA_SERVICIOS_AERONAVEGACION_CORPAC_26_08_2024” se indicó que:

68. Se considera para la proyección de los servicios prestados por terceros que la misma se calcula considerando que los contratos se mantienen.

314. En tal sentido, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se consideró que la proyección de los costos del rubro de servicios prestados por terceros se mantenía constante; sin embargo, al revisar el modelo que sustenta la Propuesta de CORPAC se observó que CORPAC consideró que dichos costos iban a crecer a una tasa vegetativa.

315. Al respecto, considerando el criterio empleado en la última revisión tarifaria, y lo señalado por CORPAC en su propuesta tarifaria, se considera coherente que los costos asociados a los servicios de terceros se determinen proyectándolos a la misma tasa vegetativa que se ha empleado para proyectar los rubros de suministros y materiales, seguros y tributos, mantenimiento, y otros costos.

316. Cabe precisar que las altas tasas de crecimiento de los costos por el rubro de servicios de terceros a los que alude CORPAC pueden estar explicadas por la recuperación del tráfico post- pandemia. Como se ha indicado en la sección VI.10.4 (en la respuesta al cometario de ATAI), al cierre del año 2024, la demanda de los servicios de Aproximación y Sobrevuelo se ha recuperado por completo con relación a lo registrado en el año 2019; mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%.

317. En efecto, de la revisión del comportamiento pre-pandemia, no se observa que los costos operativos crezcan a las mismas tasas de los años 2021-2024 (ver detalle en la Tabla 50). Por lo expuesto, se estima razonable considerar que durante los años 2025 al 2029 los costos del rubro de suministros y materiales crezca a la tasa vegetativa del 2%.

Tabla 50 Evolución de costos de servicios prestados por terceros, para los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria (millones de soles)

Costos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios prestados por terceros	37,5	38,0	39,1	33,3	38,7	45,1	51,4	57,8
Var% anual		1%	3%	-15%	16%	17%	14%	13%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

318. Adicionalmente, CORPAC ha señalado que, en particular, el rubro de seguridad y vigilancia, se ha incrementado en los últimos años; por lo que considera imposible que los costos se incrementen anualmente con una tasa vegetativa del 2%. Al respecto, debe indicarse que, si bien el costo de seguridad y vigilancia es el rubro más representativo de los servicios de terceros (con una participación promedio de más del 35% en el periodo 2017-2025), en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC se observa que este rubro ha mostrado un decrecimiento en los últimos dos años, alcanzando una reducción acumulada del 10%, la pasar de S/ 19,3 millones en el año 2022 a S/ 17,3 millones en el año 2024. Por lo expuesto, no es correcto lo afirmado por CORPAC que los costos de seguridad y vigilancia se han incrementado en los últimos años.

319. Por lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario iii) de CORPAC al** considerar que el costo del rubro de servicios de terceros no debe permanecer fijo durante el periodo 2025-2029.

Comentario de AETAI

320. Mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” preparado por EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala:

- i) Dado que la metodología de Costo de Servicio implica una alta sensibilidad de las tarifas de aeronavegación al OPEX considerado, AETAI propone emplear una metodología de *benchmarking*, para lo cual ha seleccionado a empresas que brindan servicios de aeronavegación, que según ellos son comparables con CORPAC.

AETAI señala que, sobre la base de la información financiera histórica publicada por estas entidades operadoras, se procedió a la selección y cálculo de diversos ratios necesarios para la evaluación de eficiencias, tanto a nivel operativo como a nivel de las inversiones realizadas

Empresas comparables de la región latinoamericana

Empresa Comparable	País de residencia
Dirección General de Aeronáutica de Chile	Chile
Sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A.	Chile
Aerocivil (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil)	Colombia
Aeropuertos Argentina 2000	Argentina
INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuaria)	Brasil
GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico)	México
Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V.	México
CEPA (El Salvador)	El Salvador
Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Ecuador)	Ecuador
Tocumen S.A.	Panamá

Empresas comparables de otras regiones

Empresa Comparable	País de residencia
Aeronautical Radio of Thailand	Thailandia
Avinor	Noruega
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	Alemania
Hungarocontrol	Hungría
NATS	Reino Unido

AETAI indica que para la selección de la muestra ha considerado criterios como similitud en operaciones, volumen de tráfico y cumplimiento normativo. Para asegurar la comparabilidad, definió un rango operativo que incluye aeropuertos de tamaño mediano y grande, permitiendo que los servicios analizados reflejen condiciones equiparables a las de CORPAC.

Asimismo, AETAI propone utilizar el ratio “Costos Operativos Totales/Ingresos” obtenido por las empresas operadoras comparables, como una medida razonable que permita estimar el nivel de OPEX que debería tener una empresa como CORPAC, en condiciones de mercado. Como resultado, AETAI obtuvo un ratio de 83,55%. Sobre dicha base, AETAI aplicó el mencionado ratio a los ingresos netos de CORPAC, obteniendo así una estimación de los costos operativos (OPEX) que esta debería registrar en condiciones de mercado.

- ii) Finalmente, el costo operativo calculado fue proyectado para los periodos siguientes a una tasa del 2,5% de crecimiento anual. Según indica, dicho valor es consistente con la tasa de inflación de largo plazo estimada por el Banco Central de Reserva del Perú.

Evaluación de las Gerencias

321. Con relación al **comentario i)**, AETAI propone emplear la metodología de *benchmarking* para estimar los costos operativos de CORPAC
322. Al respecto, debe indicarse que, la estructura de costos de una empresa varía por múltiples factores: el modelo de negocio de cada empresa, su volumen de operaciones, la intensidad de capital/recursos humanos que emplee, etc.; por lo que, la metodología de *benchmarking* podría no reflejar adecuadamente la estructura de costos propia de una empresa si no se emplea una muestra de empresas comparable; es decir, que considere su naturaleza y sus características propias (por ejemplo, que en el caso de CORPAC recibe transferencias de LAP).
323. En particular, AETAI presenta una muestra de empresas que considera comparables con CORPAC, en base a similitud de operaciones, volumen de tráfico y cumplimiento normativo. Sin embargo, de la información remitida, solo se observa información financiera de las empresas, más no información de operaciones.
324. Al observar la muestra de empresas propuestas por AETAI como comparables con CORPAC, se observa que se están mezclando entidades como la DGAC de Chile y empresas que brindan solamente servicios aeroportuarios, como son Aeropuertos Argentina 2000 o Grupo Aeroportuario Pacífico.
325. Al respecto, debe recordarse que CORPAC es la empresa encargada de brindar servicios de aeronavegación en todo el país y, asimismo, brinda servicios aeroportuarios en algunos aeropuertos. Por lo que, no se puede comparar a CORPAC con empresas que solo se encargan de brindar servicios aeroportuarios dado que se sesga el análisis. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario i) de AETAI.**
326. Sin perjuicio de lo señalado, con relación al **comentario ii)**, en el cual AETAI propone proyectar los costos indexándolos por la inflación; debe indicarse que dicha propuesta no es correcta.
327. Como se indicó en el numeral 333 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados a precios constantes, por lo que no corresponde que los costos operativos se ajusten por la inflación.
328. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**
329. Así, al considerar los comentarios de CORPAC que se han aceptado parcialmente, se tiene que, el costo del rubro de servicios de terceros no debe permanecer fijo durante el periodo 2025-2029; sino que va a crecer a la tasa vegetativa de 2%; los costos de seguros crecen a una tasa mayor del 2% y, se considera la información de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024. En la siguiente tabla se presenta la proyección actualizada de los rubros de costos operativos.

Tabla 51 Proyección actualizada de los rubros de costos operativos, 2025-2029
(miles de soles)

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
A. SNAR Nacional					
Suministros y Materiales	2 574 098	2 625 580	2 678 091	2 731 653	2 786 286
Servicios prestados por terceros	18 575 629	18 947 141	19 326 084	19 712 606	20 106 858
Mantenimiento	2 408 448	2 456 617	2 505 750	2 555 865	2 606 982
Seguros y tributos	3 417 589	3 646 034	3 889 749	4 149 756	4 427 142
Otros Costos	2 015 392	2 055 700	2 096 814	2 138 750	2 181 525
Costo total	28 991 156	29 731 073	30 496 489	31 288 630	32 108 794
B. SNAR Internacional					
Suministros y Materiales	850 280	867 285	884 631	902 324	920 370
Servicios prestados por terceros	4 699 877	4 793 875	4 889 752	4 987 547	5 087 298
Mantenimiento	809 810	826 006	842 526	859 377	876 564
Seguros y tributos	1 279 600	1 365 134	1 456 385	1 553 736	1 657 593
Otros Costos	938 356	957 123	976 265	995 791	1 015 707
Costo total	8 577 923	8 809 423	9 049 560	9 298 774	9 557 532
C. Aproximación					
Suministros y Materiales	2 154 891	2 197 989	2 241 949	2 286 788	2 332 524
Servicios prestados por terceros	14 967 085	15 266 427	15 571 756	15 883 191	16 200 855
Mantenimiento	2 038 774	2 079 550	2 121 141	2 163 564	2 206 835
Seguros y tributos	3 316 041	3 605 137	3 919 437	4 261 137	4 632 628
Otros Costos	2 057 673	2 098 827	2 140 803	2 183 620	2 227 292
Costo total	24 534 465	25 247 930	25 995 086	26 778 299	27 600 133
D. Sobrevuelo					
Suministros y Materiales	1 160 971	1 184 190	1 207 874	1 232 032	1 256 672
Servicios prestados por terceros	5 220 102	5 324 504	5 430 994	5 539 613	5 650 406
Mantenimiento	1 045 427	1 066 335	1 087 662	1 109 415	1 131 604
Seguros y tributos	1 617 314	1 725 421	1 840 755	1 963 799	2 095 067
Otros Costos	1 098 686	1 120 660	1 143 073	1 165 934	1 189 253
Costo total	10 142 499	10 421 110	10 710 358	11 010 793	11 323 001

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4.1. Gastos de personal

330. En la Propuesta de CORPAC se señaló que la proyección de gastos de personal se encuentra desagregada por partidas presupuestarias y por tipo de servicio, esto último según pertenezcan a los servicios aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos. En particular, en el caso de los costos mixtos, la Propuesta de CORPAC considera que el 50% de estos corresponde a los servicios aeroportuarios y el otro 50% a los servicios de aeronavegación. Al respecto, CORPAC señala que los costos de personal mixtos asignados a aeronavegación representan alrededor del 16% de los gastos de personal totales relacionados con los servicios de aeronavegación.

331. Cabe indicar que, de acuerdo con el sustento proporcionado por CORPAC en su propuesta⁸¹, la empresa tiene previsto contratar personal adicional, entre ellos, Controladores de tránsito aéreo, Oficiales AVSEC, Bomberos aeronáuticos, Especialistas y Personal técnico. En el caso particular de los servicios de aeronavegación, CORPAC indica que los montos proyectados toman en consideración las nuevas necesidades operacionales de las diversas sedes aeroportuarias controladas, siendo que dichos requerimientos se sustentan en la necesidad de cumplir los requisitos exigidos por la OACI y la DGAC; además, CORPAC manifiesta que, con la implementación de la Nueva Torre de Control y segunda pista del AIJC y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero (AICC), el requerimiento de personal proyectado busca atender la futura necesidad técnica de navegación aérea derivada de dichos proyectos.
332. Sobre el particular, en la presente Propuesta Tarifaria, siguiendo los criterios considerados en la revisión del año 2022, para el año 2025 se toma como base los gastos de personal aprobados por FONAFE. Al respecto, mediante el Oficio N° GCAF.GF.006.2025.O, recibido el 9 de enero de 2025, CORPAC remitió el Oficio N° 0484-2024-GPC-FONAFE, de fecha 12 de diciembre de 2024, mediante el cual se le comunica a CORPAC que el presupuesto de la empresa para el año 2025 ha sido aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 002-2024/014-FONAFE.
333. Posteriormente, para efectos de proyectar el gasto de personal para el periodo 2026-2029, se aplicarán incrementos vegetativos anuales, considerando una tasa de 2%, sobre el monto base de gastos de personal del año 2025, señalado en el párrafo anterior. Cabe indicar que, al igual que en la revisión del año 2022, para la proyección de gastos de personal en la presente Propuesta no se consideran las bonificaciones por cierre de bolsas, la Indemnización Especial según D.L. 728 y la Participación de trabajadores (este concepto es calculado posteriormente a través del impuesto neto, como se verá más adelante).
334. Sobre este punto, como se indicó anteriormente, AETAI no está de acuerdo con considerar ninguna de las “bonificaciones” que propone CORPAC (con excepción de la bonificación extraordinaria según la Ley 29714), además de los rubros de “Laudo Arbitral”, “Celebraciones”, “Canastas navideñas”, “Vales de prestación alimentaria” y “uniformes”. Sobre el particular, en la Propuesta de CORPAC se señala que actualmente la Entidad Prestadora cuenta con un sistema de compensaciones que otorga a sus trabajadores, siendo que los diversos beneficios otorgados se derivan de Convenios Colectivos, así como también de la propia gestión de la empresa y de la Normatividad Laboral vigente, de los cuales existen algunos conceptos que se encuentran dependientes directamente del haber básico.
335. Así, sobre la base de lo señalado, se excluirán los rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria”, en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC (esto es, como una liberalidad de la administración de la empresa), mientras que, los demás conceptos indicados se mantendrán como parte del OPEX, en la medida en que forman parte de Convenios Colectivos y/o de la Normatividad Laboral vigente.
336. En la siguiente tabla se presentan las proyecciones de gasto de personal imputadas a los servicios de aeronavegación, correspondientes al año 2025.

⁸¹ Al respecto, CORPAC precisa que, ante la escasa cantidad de personal, toman en consideración las horas extras, bonificación por días Libres –BDL y descansos libres en las proyecciones de gastos de personal, esto con el fin de que se cumpla de manera idónea con la operatividad propia del servicio de aeronavegación a nivel nacional, así como poder atender las solicitudes de ampliación de horarios, los cuales han originado el aumento de la carga de trabajo y el pago de sobretiempo al personal en sus diversas sedes y/o unidades orgánicas, ya que tienen que extender su jornada laboral y/o suplir dicho déficit en sus horarios libres.

Tabla 52 Gastos de personal imputados a los servicios de aeronavegación (miles de soles), año 2025

Servicios	2025
Aeronavegación	150 011
Mixto: Aeronavegación	25 002
Total	175 013

Nota: Los gastos presentados excluyen las bonificaciones por cierre de bolsas, la Indemnización Especial según D.L. 728, Celebraciones, Alimentos por Vales, Vales de prestación alimentaria y la Participación de trabajadores. Asimismo, dichos montos se encuentran validados con el presupuesto de la empresa para el año 2025 que ha sido aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 002-2024/014-FONAFE.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

337. Finalmente, para la asignación del gasto de personal proyectado para aeronavegación entre los cuatro servicios se han empleado como *drivers* las participaciones de estos servicios en los gastos de personal detallados en los Estados Financieros Regulatorios, siguiendo el criterio empleado por Ositrán en la revisión del año 2022. En particular, se está empleando el promedio de las participaciones de los servicios regulados de aeronavegación en los gastos de personal en el periodo 2017-2023, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 53 Participación de los servicios de aeronavegación en los gastos de personal, 2017-2023

Servicios	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Promedio
SNAR Nacional	31,8%	33,3%	33,5%	33,9%	35,6%	34,5%	34,4%	33,9%
SNAR Internacional	20,2%	17,3%	17,2%	14,2%	13,1%	14,3%	15,0%	15,9%
Aproximación	28,4%	31,1%	30,5%	30,4%	29,2%	30,0%	31,2%	30,1%
Sobrevuelo	19,5%	18,2%	18,6%	21,4%	22,0%	21,2%	19,3%	20,0%
Servicios No Regulados de Aeronaveg.	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Total Aeronavegación	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

338. Así, las proyecciones de los gastos de personal asignados a cada uno de los servicios de navegación aérea materia de la presente revisión se presentan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, para el periodo 2026-2029, los montos presentados resultan de aplicar la tasa de crecimiento vegetativo anual de 2% sobre el monto base de gastos de personal del año 2025.

Tabla 54 Proyección de los gastos de personal, 2025-2029 (miles de soles)

Concepto	% Asign. a Aeronav.	2025	2026	2027	2028	2029
Gastos de personal - Total aeronavegación		175 013				
SNAR Nacional	33,9%	59 243	60 428	61 636	62 869	64 126
SNAR Internacional	15,9%	27 808	28 364	28 932	29 510	30 100
Aproximación	30,1%	52 727	53 782	54 857	55 955	57 074
Sobrevuelo	20,0%	35 069	35 771	36 486	37 216	37 960
Total Aeronavegación regulados		174 848	178 345	181 911	185 550	189 261

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de CORPAC

339. Mediante los Oficios N° GG.174.2025.O/6 y N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre los gastos de personal⁸²:

i) **Sobre la tasa vegetativa del 2%**⁸³

En opinión de CORPAC, este porcentaje no refleja el crecimiento proyectado del tráfico aéreo ni la demanda real de personal especializado. La necesidad de contratación de controladores aéreos, técnicos y personal de apoyo en áreas críticas supera ampliamente este porcentaje, ya que el sector aeronáutico es altamente demandante y requiere de una dotación adecuada para cumplir con los estándares internacionales de seguridad y eficiencia, considerando los proyectos en los cuales se encuentra inmerso CORPAC. Además, los costos laborales no solo están influenciados por la cantidad de trabajadores, sino también por factores externos como la actualización de convenios colectivos y la necesidad de retener talento en un mercado competitivo. Por lo tanto, limitar el incremento a un 2% podría comprometer la capacidad operativa de CORPAC afectando principalmente la seguridad de las operaciones aéreas y la calidad del servicio.

Ante el crecimiento de la demanda de servicios aeronáuticos, también es un factor determinante el incremento de personal dado que, según estimaciones de IATA, se prevé que el tráfico aéreo nacional e internacional aumentará en un 7% anual en los próximos cinco años para América Latina, lo que exige un mayor número de trabajadores operativos en los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo.

Para atender esta creciente demanda, CORPAC manifiesta haber segmentado sus necesidades de personal en diversas áreas críticas, tales como nuevos controladores aéreos y técnicos especializados. La contratación de nuevo personal resulta esencial para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones, cumpliendo con los estándares internacionales del sector. Además, el incremento del personal no solo busca responder al crecimiento de la demanda, sino también cubrir necesidades estratégicas de la empresa. La optimización de los turnos laborales, la reducción de la sobrecarga operativa y la mejora en la atención de contingencias son aspectos claves que justifican la expansión de la planilla. Contar con el personal adecuado en cantidad y especialización permite garantizar la continuidad del servicio y minimizar riesgos operativos, contribuyendo a una gestión más eficiente y sostenible en el tiempo, así como al cumplimiento de los requisitos establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y en el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas del Perú. La contratación de nuevo personal también es una respuesta a la necesidad de reforzar las capacidades de CORPAC en materia de innovación y tecnología, aspectos fundamentales para mantener la competitividad en un sector en constante evolución.

Teniendo en cuenta la ejecución de los proyectos de mayor envergadura como el proyecto “Ampliación del servicio de navegación aérea para la 2da. pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (Pistas Paralelas y nueva Torre de Control), la Entidad Prestadora argumenta que es necesario incrementar la dotación del personal de controladores de tránsito aéreo, especialistas aeronáuticos y personal de soporte técnico ATSEP (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) y Técnicos Especialistas en Electromecánica, para los sistemas ayudas visuales de las pistas (ayudas luminosas) y de soporte de energía

⁸² Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC y el Sr. Luis Otarola, Gerente de la gestión de talento humano de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

⁸³ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por el Sr. José Rubio, Gerente General de CORPAC en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

eléctrica, a fin de asegurar la continuidad del funcionamiento de los equipos para los servicios de navegación aérea, así como cubrir las plazas del personal operacional que ha cumplido y va a cumplir la mayoría de edad (jubilación por 70 años) a nivel nacional.

Asimismo, señala CORPAC que, para los servicios de navegación aérea, cuentan con diferentes habilitaciones de controladores de tránsito aéreo para los diferentes servicios que brindamos como el Aterrizaje y Despegue, Servicio de Navegación Aérea en ruta-SNAR, Aproximación y Sobrevuelo.

Las brechas por la falta de personal cubrirían las diferentes categorías y habilitaciones a nivel nacional.

ii) **Retiro de la planilla proyectada**

CORPAC señala que existe una brecha operacional de controladores de tránsito aéreo:

Tabla 9 Necesidades de la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas - Controlador de tránsito aéreo

Detalle	Grupo Ocupacional	N° Cantidad de Personal Proyectada			
		2024	2025	2026	2027
Año Anterior		12	39	76	233
CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO APROXIMACIÓN	CTA	27	37	157	50
N° TOTAL DE NECESIDADES GOA		39	76	233	283

Fuente: CORPAC S.A

Al respecto, el Centro de Instrucción de Aviación Civil realiza una serie de actividades para cubrir la brecha operacional reportada por el área usuaria:

Cursos básicos

1. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo – Promociones XXVIII y XXIX: del proceso de selección quedaron 50 participantes, de los cuales egresaron 12 alumnos del Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo, realizado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC, actualmente se encuentran habilitados y contratados 11 ALUCTAS y el ALUCTA 12, se encuentra en su entrenamiento en el puesto de trabajo, con el ASTA – GOA, se estima que este habilitado en el Primer Semestre 2025.
2. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo - Promociones XXX y XXXI: del proceso de selección quedaron 50 participantes, de los cuales egresaron 27 alumnos del Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo, realizado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC, de los cuales se encuentran 26 ALUCTAS en su Entrenamiento en el Puesto de Trabajo con el ASTA – GOA y 01 alumna se encuentra para su evaluación de Competencia Lingüística con la DGAC.
3. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo - Promociones XXXII y XXXIII: Del proceso de selección quedaron 50 participantes, de los cuales 34 alumnos del Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo, realizado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC, quienes se encuentran en la Fase Práctica, se estima que terminen en abril.2025.
4. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo - Promociones XXXIV al XXXVI. Del proceso de selección quedaron 80 participantes, actualmente se encuentran 52 alumnos en la Fase Teórica: Módulo de Habilidades, quienes estarían culminando en el Primer Trimestre 2026.
5. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo Promociones XXXVII al XL: del proceso de selección quedaron 106 participantes, actualmente se encuentran 90 alumnos en la Fase Teórica: Módulo de Conocimientos, quienes estarían culminando en el Primer Trimestre 2027.

Tabla 10 formación en el CIAC para cumplir con la Brecha Operacional - GOA

DETALLE	CANTIDAD DE PERSONAL PROYECTADO			
	2024	2025	2026	2027
BRECHA OPERACIONAL DE GOA	39	76	233	283
ALUMNOS EN FORMACION CTA EN EL CIAC	39	73	125	215
De acuerdo a lo que se observa en la Gráfica se tiene que sincerar la Brecha Operacional con la GOA				

Fuente: CORPAC

Cursos especializados

6. Curso de especialización CTA-Curso de Área por Vigilancia: del proceso de selección quedaron de 28 participantes, quienes pasaron la Fase Teórica y en la Fase Práctica, la capacitación se desarrolló en dos grupos:
 - Primer Grupo: Empezaron la capacitación con 14 alumnos y terminaron 08 alumnos, quienes se fueron a su entrenamiento al puesto de trabajo – OJT.
 - Segundo Grupo: 14 participantes se encuentran en la capacitación de la Fase Práctica quienes culminarán en febrero.2025.
7. Cursos básicos de especialistas aeronáuticos: del proceso de selección quedaron de 125 participantes, para el Curso Básico de Especialistas Aeronáuticos, quedando actualmente 95 alumnos, quienes se encuentran en la última especialidad de la Fase Teórica, para pasar a la Fase Práctica, estimamos que terminen en el mes de abril.2025.

Tabla 11 Planificador Anual de Actividades académicas Operacionales 2024

Nº	PLAN DE ACTIVIDADES 2024	CODIGO	TOTAL DE HORAS	Nº de Capacitados	Fecha de Inicio	Fecha de Terminó	Estado Actual
1	Curso Basico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción I	C.1048.001.2023	1749	18	11.09.2023	30.04.2025	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
2	Curso Basico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción II	C.1048.002.2023	1749	19	11.09.2024	30.04.2026	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
3	Curso Basico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción III	C.1048.003.2023	1749	18	11.09.2025	30.04.2027	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
4	Curso Basico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción IV	C.1048.004.2023	1749	20	11.09.2026	30.04.2028	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
5	Curso Basico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción V	C.1048.005.2023	1749	20	11.09.2027	30.04.2029	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
TOTAL			8745	95			

Contrataciones de personal CTA y Especialistas Aeronáuticos:

Con el objetivo de fortalecer las capacidades operativas y garantizar la continuidad del servicio, se ha planificado la incorporación progresiva de Controladores de Tránsito Aéreo (C.T.A.) en las categorías C3 y C4, así como de Especialistas Aeronáuticos, quienes actualmente se encuentran en formación a través del CIAC.

La obtención de las habilitaciones y licencias correspondientes por parte del personal en formación permitirá su incorporación efectiva entre 2026 y 2028. Esto contribuirá a reducir la brecha de dotación de personal y fortalecer la capacidad operativa de CORPAC S.A.

El CIAC continuará desarrollando programas de formación especializados para garantizar la capacitación integral de los futuros C.T.A. y Especialistas Aeronáuticos. Este esfuerzo responde a la creciente demanda del sector aeronáutico y contribuirá a la optimización de la gestión del tráfico aéreo en el país.

Esta planificación estratégica reafirma el compromiso de CORPAC S.A. con la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del servicio de navegación aérea, asegurando una operación alineada con los más altos estándares internacionales.

De los procesos de selección para el curso de especialización para la habilitación en control de área por vigilancia han quedado 28 participantes, que tienen la habilitación de aeródromo y aproximación para la selección de futuros controladores de área por vigilancia por lo tanto se tiene que cubrir las plazas de controladores de aeródromo y de aproximación

Así, sobre la base de lo señalado, CORPAC, alega que:

- a) A partir del comportamiento histórico de los costos de personal 2021-2024, se puede apreciar que el crecimiento anual de los mismos supera el 2% propuesto, para los servicios de SNAR Nacional (12%), SNAR Internacional (20%), Aproximación (15%) y Sobrevuelo (9%).
- b) Existen beneficios adquiridos por los trabajadores a lo largo del tiempo, los cuales están directamente relacionados con su antigüedad en la empresa. Entre estos beneficios se encuentran los quinquenios, que otorgan incrementos salariales progresivos hasta un 40% del haber básico para aquellos trabajadores con más de 40 años de servicio. Además, otros beneficios como la asignación familiar y la bonificación consolidada generan un impacto recurrente en la planilla de remuneraciones, lo que contribuye al incremento general de los costos laborales.
- c) Debido a la falta de personal operativo, el personal viene ejecutando horas extras y labores en sus días libres, lo cual genera sobre costos y colaterales.
- d) A partir de mayo 2025, CORPAC implementará una nueva escala salarial que se encuentra aprobada por FONAFE, cuyo objetivo es mejorar la retención del talento especializado en un entorno altamente exigente. Esta nueva escala salarial no solo afectará las remuneraciones base, sino que también repercutirá en los beneficios complementarios, como el pago de horas extras y compensaciones adicionales. Por tanto, la operación continua de los servicios de navegación aérea requiere de personal disponible en todo momento, lo que incrementa la necesidad de pago de sobretiempo. Las horas extraordinarias se pagan con un recargo del 25% para las dos primeras horas y del 35% para las horas adicionales, lo que implica un gasto considerable para la empresa. CORPAC precisa que, por lo expuesto, se demuestra que la estimación del crecimiento vegetativo del 2% no sería aplicable e irreal.

Adicionalmente a ello, la nueva escala salarial repercutirá en la nueva contratación de personal que tiene previsto a fin de cerrar brechas de la Gerencia de Tecnología Aeronáutica y Gerencia de Operaciones Aeronáuticas.

- e) CORPAC tiene laudos, los cuales han sido pagados en el año 2024, sin embargo, dentro de las resoluciones se tienen ganados incrementos a ciertas partidas que afectarían la proyección de la planilla para los años 2025-2029 como:
 - **Laudo Ganado SUCTA** : a partir del 08/03/2022 ganaron incrementos a las remuneraciones básicas para los controladores de tránsito aéreo según puestos
 - **Laudo Ganado SITPRUCOR**: bonificación por escolaridad, elevar la asignación por escolaridad en S/. 200. Asignación de uniformes, incremento de S/.200 para uniforme de verano e invierno.

- **Laudo Ganado SINEACOR:** bonificación especial anual equivalente a S/. 350 soles con carácter de permanente a los especialistas aeronáuticos., gratificación extraordinaria por antigüedad a los especialistas aeronáuticos afiliados al SINEACOR, conforme a escala. Incremento a la canasta navideña de S/.100 soles a los especialistas aeronáuticos afiliados al SINEACOR.
- **Laudo Ganado SITE:** bonificación por escolaridad, incrementar la asignación por escolaridad en S/. 200, asignación de uniformes, incremento de S/.300 para uniforme de verano e invierno. Asignación por sepelio, incremento en S/.200. Incremento a la canasta navideña de S/.100 soles a los afiliados al SITE CORPAC

iii) Bolsa de cierre

El otorgamiento de la bolsa de cierre no constituye una liberalidad a cargo de CORPAC, de acuerdo con el siguiente sustento técnico laboral:

1. **Marco normativo y constitucional de la negociación colectiva en el sector público:** *el derecho a la negociación colectiva en el sector público está reconocido tanto en la Constitución como en normas específicas. Su exclusión del modelo tarifario desconoce este marco y vulnera principios fundamentales:*
 - a. **Constitución Política del Perú**
Artículo 28: El Estado reconoce el derecho a la negociación colectiva fomenta el diálogo social entre trabajadores y empleadores.
Artículo 62: Los términos de los contratos, incluyendo los derivados de una negociación colectiva, no pueden ser modificados unilateralmente.
 - b. **Sentencia del Tribunal Constitucional N° 0003-2013-PI/TC (2015)** *El TC declaró inconstitucional la prohibición absoluta de negociar mejoras económicas en el sector público, señalando que la restricción no puede ser generalizada y que las mejoras económicas deben negociarse según la disponibilidad presupuestaria.*
 - c. **Ley N° 31188 - Ley de Negociación Colectiva en el Sector Público**
Establece que las empresas estatales pueden negociar condiciones económicas siempre que se encuentren dentro de la disponibilidad presupuestaria aprobada.
- Dado que CORPAC S.A. es una empresa bajo el ámbito de FONAFE, su negociación colectiva debe regirse bajo estos principios, y cualquier exclusión de costos por parte de OSITRAN contraviene la normativa vigente.*
2. **Aprobación del presupuesto por FONAFE y su impacto en la sostenibilidad financiera de CORPAC S.A.**
 - a. **FONAFE como entidad supervisora de CORPAC S.A., ha aprobado la previsión presupuestaria para atender las obligaciones de negociación colectiva en el año 2025. (BOLSA DE CIERRE)**
 - b. **Esta aprobación responde a un análisis financiero integral que garantiza que la empresa pueda cumplir con sus compromisos laborales sin afectar su viabilidad económica.**
 - c. **La previsión del presupuesto responde a una planificación estructurada que permite a CORPAC S.A. mantener su capacidad operativa sin incurrir en déficits o compromisos financieros no sostenibles.**
 3. **No se puede quitar del gasto de personal el monto presupuestado y pagado de las negociaciones colectivas por las siguientes razones:**

- a. Desconocimiento de la autonomía de CORPAC S.A. como empresa estatal CORPAC S.A. no es una entidad del Gobierno Central, sino una empresa estatal con autonomía de gestión bajo el marco de FONAFE.
- b. Su planificación financiera, incluyendo la negociación colectiva, responde a parámetros internos y no puede ser restringida arbitrariamente por OSITRAN.
- c. Afectación del principio de seguridad jurídica La negociación colectiva es un derecho reconocido constitucionalmente y una obligación para CORPAC S.A.
- d. En Perú, la **Ley de Presupuesto del Sector Público** estableció por muchos años restricciones a la negociación de beneficios económicos en el sector público. Sin embargo, la situación cambió con la Ley de Servicio Civil y fallos del Tribunal Constitucional.
- e. Restricción a la negociación económica en el sector público: desde el año 1996, con la Ley de Presupuesto de ese año, el Estado limitó la posibilidad de negociar mejoras económicas para trabajadores del sector público, argumentando restricciones fiscales. Cada año, esta prohibición se renovaba en las sucesivas leyes de presupuesto.
- f. Cambio en la regulación: Fallo del Tribunal Constitucional (2015): el Tribunal Constitucional (TC), en la Sentencia N° 0003-2013-PI/TC (2015), determinó que la prohibición absoluta de negociar condiciones económicas **era inconstitucional**, ya que vulneraba el derecho fundamental a la negociación colectiva. Sin embargo, el TC señaló que la negociación colectiva en el sector público **sí puede incluir temas económicos, pero sujetos a la disponibilidad presupuestaria y planificación del Estado**.
- g. Ley de Negociación Colectiva en el Sector Público (2022): en 2022, **con la Ley N° 31188 y su reglamento (D.S. 008-2022-TR)**, se restableció plenamente la negociación colectiva económica en el sector público, **permitiendo que los sindicatos negocien mejoras salariales y beneficios económicos, dentro de los límites presupuestarios**.

Considerando los argumentos expuestos, CORPAC concluye que:

- Cuenta con la aprobación presupuestaria de FONAFE para atender la negociación colectiva en 2025, cumpliendo con el marco normativo vigente, toda vez que encuentre planificada.
- La exclusión de los costos por concepto de bolsa de cierre del modelo tarifario por parte de Ositrán no tendría fundamentos legales, ya que ello contraviene la legislación sobre negociación colectiva afectando la autonomía de la empresa.

Por lo tanto, el Ositrán deberá considerarlo en el modelo tarifario, garantizando el cumplimiento del marco normativo y la estabilidad financiera de CORPAC.

iv) Vales de alimentación

Corpac señala que el otorgamiento de vales de alimentos constituye un beneficio esencial para sus trabajadores, diseñado para contribuir a su bienestar y mejorar su calidad de vida. Este beneficio responde a la necesidad de asegurar condiciones laborales justas y competitivas. La empresa reconoce que garantizar una alimentación adecuada a sus trabajadores incide directamente en su productividad y satisfacción laboral, generando un ambiente de trabajo más estable y eficiente.

Para el año 2025, se ha propuesto un incremento en el valor de los vales de alimentos, toda vez que responde principalmente a la necesidad de ajustar el beneficio a la inflación y a las condiciones económicas actuales. Además, el incremento en la planilla de trabajadores también contribuye a un mayor desembolso en este rubro. Sin embargo, se considera que este concepto es

necesario para fortalecer la estabilidad laboral, lo que a su vez impacta positivamente en la calidad del servicio prestado por el personal de CORPAC.

Evaluación de las Gerencias

340. Con relación a los **comentarios i) y ii)**, CORPAC indica que la tasa de crecimiento vegetativa de 2% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no refleja la demanda real de personal especializado como controladores aéreos, especialistas aeronáuticos personal de soporte técnico ATSEP (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) y técnicos especialistas en electromecánica, entre otros. Asimismo, CORPAC sostiene que existe una brecha de personal para cubrir las diferentes habilitaciones de controladores de tránsito aéreo y que la tasa vegetativa de 2% no reconoce que existen beneficios adquiridos por los trabajadores a lo largo del tiempo, los cuales están directamente relacionados con su antigüedad en la empresa.
341. Adicionalmente, CORPAC señala que a partir de mayo 2025 implementarán una nueva escala salarial que se encuentra aprobada por FONAFE. Según indica, esta nueva escala salarial no solo afectará las remuneraciones base, sino que también repercutirá en los pagos complementarios, como el pago de horas extras y compensaciones adicionales. Dado que la operación continua de los servicios de navegación aérea requiere de personal disponible en todo momento, el pago de horas extra implica un gasto considerable para la empresa. Esta nueva escala salarial también repercutirá en la nueva contratación de personal que tiene previsto a fin de cerrar brechas de la Gerencia de Tecnología Aeronáutica y Gerencia de Operaciones Aeronáuticas.
342. Al respecto, dado que una nueva escala salarial tendría un impacto directo en las proyecciones de gastos de personal, en aplicación del principio de verdad material previsto en el Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, mediante el Oficio N° 00179-2024-GRE-OSITRAN⁸⁴, entre otros, se solicitó a la Entidad Prestadora remitir la documentación donde se puede verificar el incremento o modificación de escala salarial, así como su fecha de aplicación. En respuesta a ello, mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC señaló lo siguiente:
- De acuerdo con el informe de aprobación del plan operativo y presupuesto desagregado 2025 de CORPAC S.A, se señala que en el marco presupuestal 2025 se considera la implementación y aplicación de la nueva política remunerativa y estructura salarial
 - FONAFE a través de su Directiva Corporativa de Gestión Empresarial, establece en su numeral 8.3.2 – Política Remunerativa, los requisitos para que las empresas puedan modificar su escala remunerativa. Por lo que, mediante Oficio N° GG-272-2025 de fecha 03-04-2025, CORPAC ha remitido toda la información correspondiente a los requisitos sobre la nueva estructura salarial a FONAFE⁸⁵. Asimismo, CORPAC señala que dicho Organismo aprobó el presupuesto operativo donde se encuentra la implementación y aplicación de la nueva escala remunerativa salarial.

⁸⁴ Cabe precisar que este oficio fue remitido a CORPAC en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas aeroportuarias, cuya propuesta tarifaria fue aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 008-2025-PD-OSITRAN.

⁸⁵ Los documentos remitidos por CORPAC son:

- INFORME SD.031.2025.I-AD - ACUERDO DE DIRECTORIO N° 003.2595.2025
- MEMORANDO GCAF.GF.2.194.2025.M - opinión presupuestal
- INFORME PRESUPUESTAL, FINANCIERO Y ECONOMICO - Gerencia de Finanzas

343. Al respecto, al revisar el numeral 8.3.2 de la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial de FONAFE⁸⁶ se observa que esta estipula lo siguiente:

8.3.2. Política remunerativa

Las Empresas deben contar con una política remunerativa y una escala remunerativa aprobadas por Acuerdo del Directorio de FONAFE e instrumentalizadas por el órgano de más alta jerarquía de la Empresa, las cuales serán de aplicación para todo el personal de la planilla de la Empresa, sea a plazo indeterminado o fijo. Para el caso de FONAFE no se requiere tal instrumentalización.

Las Empresas deben solicitar la aprobación y/o modificación de su escala remunerativa, siendo los requisitos:

- *Solicitud dirigida a la Dirección Ejecutiva de FONAFE.*
- *Acuerdo de Directorio que aprueba o modifica la correspondiente propuesta de escala remunerativa.*
- *Informe que sustente la solicitud el mismo que deberá contemplar: o Impacto y disponibilidad presupuestal. o Sustento legal.*

[El subrayado es nuestro.]

344. Como se observa, de acuerdo con la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial, FONAFE aprueba la política remunerativa y la escala salarial de CORPAC. Sobre el particular, mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC señala que recién el 3 de abril de 2024, por intermedio del Oficio N° GG-272-2025, remitió al FONAFE los documentos para solicitar la modificación de su escala salarial, sin que, a la fecha de elaboración del presente informe, CORPAC haya remitido evidencia de la aprobación de la modificación de la escala salarial por parte de FONAFE.
345. Por tanto, dichos incrementos salariales aludidos por CORPAC no pueden considerarse en las proyecciones del gasto de personal de los años 2026-2029.
346. Asimismo, CORPAC señala que debe tomarse en consideración que tiene obligaciones de índole económica derivadas de lo resuelto a través de laudos arbitrales, las cuales han sido pagadas en el año 2024 y, que también, dichos laudos también involucran un incremento en ciertas partidas del gasto del personal que afectarán la proyección de la planilla para los años 2025-2029.
347. Al respecto, debe indicarse que la afirmación de CORPAC no es del todo cierta, esto debido a que, de los cuatro laudos alegados en su escrito de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, solamente los laudos de SUCTA y SINEACORP tendrían ciertas partidas que afectarían la proyección de la planilla, que son el incremento salarial en el laudo del SUCTA, y la bonificación anual y la gratificación extraordinaria por antigüedad en el laudo de SINEACORP. Los laudos de SITPRUCORP y SITE, por su parte, involucran incrementos únicos en ciertos beneficios, como escolaridad, asignación de uniformes, sepelio y canasta navideñas. Dado que, mediante el Oficio N° GCAF.GF.025. 2025.O, CORPAC señaló que, estos incrementos ya se encuentran en el presupuesto del año 2025, estos beneficios no generarán un incremento en el gasto de personal en el periodo 2026-2029.
348. Asimismo, en el Anexo II del RETA se indica 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; señalándose 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”.

⁸⁶ Disponible en: https://www.fonafe.gob.pe/pw_content/directivas/21/Doc/O1.1.0.DC1_or13.pdf. Última revisión el 11 de abril de 2025.

349. Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material⁸⁷ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁸⁸, Ley N° 27444, a efectos de estimar los costos operativos, entre los cuales se encuentra el gasto de personal, corresponde al Regulador verificar que dichos gastos se encuentren debidamente sustentados. Ello resulta relevante toda vez que el reconocimiento de dichos gastos en el presente procedimiento implica que los mismos sean trasladados a los usuarios a través de las tarifas que posteriormente cobrará CORPAC.
350. En ese orden de ideas, a efectos de calcular las tarifas en el presente procedimiento tarifario, no resulta suficiente que CORPAC alegue que tiene un déficit de personal que requiere ser cubierto para cumplir con la normativa, pues el gasto de personal que se encuentra facultado a ejecutar es aquel que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias.
351. Así, para las proyecciones del gasto de personal del año 2025, como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se empleó el monto de gasto de personal aprobado por FONAFE, el cual fue remitido por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.006.2025.O
352. En virtud de lo expuesto, **se desestiman los comentarios i) y ii) de CORPAC.**
353. Sobre el **comentario iii)**, se advierte que CORPAC ha justificado que el pago de la bolsa de cierre se encuentra dentro del marco legal, al formar parte de los derechos de negociación colectiva reconocidos por la Constitución Política del Perú, y, por encontrarse previsto como una condición que puede incorporarse en la negociación colectiva, en el marco de normas aplicables al sector público. En esa línea, CORPAC manifiesta que FONAFE aprobó el presupuesto para atender la negociación colectiva, lo que incluye la bolsa de cierre, siendo que cualquier exclusión de costos por parte de Ositrán contraviene la normativa vigente sobre negociación colectiva, afectando la autonomía de la empresa.
354. Al respecto resulta importante precisar que el Ositrán no ha desconocido la facultad de CORPAC de convenir con los trabajadores bolsas de cierre como parte de la negociación colectiva. Por ello, no es correcto afirmar que el Ositrán haya afectado la autonomía de la empresa.
355. Dicho ello, debe señalarse que la exclusión de la bolsa de cierre tiene fundamento en el artículo 16 del RETA, que establece que 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. En el presente caso, como se indicó en el considerando 180 de la Propuesta Tarifaria del Regulador, 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, la metodología más apropiada para la revisión de las tarifas es la de costo de servicio.
356. Acorde con la metodología antes señalada, la sección II del Anexo II del RETA establece los principales criterios aplicables a la metodología de costo de servicio. En particular, el literal c) de dicha sección establece 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.

⁸⁷ "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.(...)"

⁸⁸ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

357. En particular, dado que la bolsa de cierre no es un costo que esté directa o indirectamente relacionado con la prestación de los servicios regulados, no corresponde incorporarlo en la determinación de las tarifas.
358. Por tanto, Ositrán no cuestiona ni impide la incorporación de bolsa de cierre en las negociaciones colectivas que realice CORPAC; sin embargo, en el marco de una revisión tarifaria corresponde evaluar cada costo conforme a los criterios metodológicos aplicables. En ese sentido, el Anexo II del RETA establece que solo deben incluirse costos que sean eficientes, estén directamente relacionados con los servicios regulados y beneficien a los usuarios. Dado que la bolsa de cierre no cumple con estos criterios, su exclusión en la revisión tarifaria tiene sustento en la normativa vigente, lo que respalda la decisión adoptada por Ositrán
359. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de CORPAC.**
360. Con relación al **comentario iv)**, CORPAC cuestiona el no considerar los vales de alimentación dentro de los gastos de personal considerados en el Propuesta Tarifaria del Ositrán.
361. Al respecto, cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio, no se consideran aquellos costos operativos ineficientes que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.
362. Así , en el numeral 236 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que:

236. Así, sobre la base de lo señalado, se excluirán los rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria”, en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC (esto es, como una liberalidad de la administración de la empresa), mientras que los demás conceptos indicados se mantendrán como parte del OPEX, en la medida en que forman parte de Convenios Colectivos y/o de la Normatividad Laboral vigente

[El subrayado es nuestro.]

363. Como se aprecia, la Propuesta Tarifaria del Ositrán señaló que no corresponde incorporar en el cálculo tarifario, entre otros, a los rubros de “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria del gasto de personal. Esta exclusión se fundamenta en que dichos rubros constituyen liberalidades otorgadas por la gestión de CORPAC, y no forman parte de las obligaciones establecidas en la normativa laboral vigente.
364. Por lo expuesto, **no se acepta el comentario iv) de CORPAC.**

Comentario de AETAI

365. Mediante los documentos “Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC” y “Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029”, adjuntos a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:
- i) Si bien la estructura salarial de CORPAC es aprobada por el FONAFE, los costos aprobados por esta entidad no responden al criterio de “costos eficientes”, a diferencia de lo que sucede con el Regulador que sí 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).

AETAI señala que, en el informe del Ositrán 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.

[...]

Para la determinación de los costos ABC 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.

AETAI señala que, 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, Ositrán recurre al benchmarking)”, las “canastas navideñas” no son “costos necesarios” para la provisión del servicio de aeronavegación, sino que se trata de “liberalidades” que la empresa entrega a sus trabajadores y que podrían ser financiadas con la caja que generan anualmente, como consecuencia del bajo nivel de ejecución presupuestal⁸⁹.

Con respecto al “bono de retorno vacacional”, AETAI señala que este 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.

⁸⁹ Este comentario va en línea con el comentario realizado por el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines, en la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.

De acuerdo con Barrantes (2018), “en un esquema de incentivos de bajo poder, la firma no estará motivada para revelar sus costos ni para alcanzar la eficiencia productiva”. Por lo tanto, si la firma enfrenta una regulación que le reembolsa los costos incurridos sin pronunciarse sobre su uso y utilización eficiente, como el caso actual, es un claro ejemplo de este esquema de incentivos de bajo poder. En este tipo de esquema regulatorio, la tarifa está íntimamente ligada con los costos declarados, por lo que la firma no tiene ningún incentivo para ahorrar en costos pues esta no gana nada ahorrando en costos. Por lo tanto, la regulación no debe aceptar conceptos remunerativos no relacionados con la productividad del servicio.

Evaluación de las Gerencias

366. AETAI señala que, si bien la estructura salarial de CORPAC es aprobada por el FONAFE, los costos aprobados por esta entidad no responden al criterio de “costos eficientes”. Al respecto alude la revisión de las tarifas de la Empresa Nacional de Puertos (en adelante, ENAPU) en el año 2004, señalando que en la misma se excluyeron aquellos recursos que no son necesarios para la producción de los servicios portuarios⁹⁰.
367. En esa línea AETAI señala que, en función del criterio de costos eficientes, las canastas navideñas ni el bono de retorno de vacaciones son costos necesarios para la provisión del servicio de aeronavegación. Asimismo, alega que, si una empresa enfrenta una regulación que le reembolsa los costos incurridos sin pronunciarse sobre su uso y utilización eficiente, la firma no tendrá ningún incentivo para ahorrar en costos. Por lo tanto, refiere que la regulación no debe aceptar conceptos remunerativos no relacionados con la productividad del servicio.
368. Al respecto, cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio, no se consideran aquellos costos operativos ineficientes que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En esa línea, debe precisarse que, la fuerza laboral de CORPAC es un insumo importante en la prestación de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, tanto de manera directa como indirecta.
369. Adicionalmente, y como se indicó en el numeral 236 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se han excluido los rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria”, en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC; es decir, que han sido entregados como una liberalidad de la administración de la empresa; mientras que los demás conceptos se mantienen como parte del gastos de personal; en la medida en que se trate de costos directa o indirectamente relacionados con la provisión de los servicios regulados y formen parte de convenios colectivos o deriven de laudos arbitrales o de la normatividad laboral vigente, como es el caso de los rubros de canastas navideñas y los bonos por retorno de vacaciones a los que alude AETAI⁹¹.
370. En virtud de lo expuesto, los costos de personal considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán están debidamente sustentados y están relacionados con la prestación del servicio; por lo que, **no se acepta el comentario de AETAI.**

⁹⁰ En cuanto a la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, a través de la cual se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU, a la cual ha hecho alusión AETAI, debe señalarse que la misma fue declarada nula mediante Sentencia de Casación de fecha 14 de mayo de 2013 dictada en el Expediente N° 1975-2011, notificada al Ositrán el 13 de agosto de 2013.

⁹¹ De los laudos de SITE y SINEACORP remitidos por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, en respuesta al Oficio N° 0048-2025-GRE-OSITRAN, se observa que, se establece un incremento de las canastas navideñas a S/ 1500. Asimismo, en el Convenio Colectivo del año 1981, remitido por CORPAC mediante correo electrónico el 15 de abril de 2025, se observa que se establece un bono por retorno de vacaciones.

371. Sin perjuicio de lo señalado, dado que se está incorporando la contabilidad regulatoria del ejercicio 2024 (para mayor detalle ver la respuesta al comentario i) de CORPAC de la sección VI.4.1), se actualizan las participaciones de los servicios de aeronavegación en el gasto de personal, lo cual tiene un efecto en las proyecciones de gasto de personal. Así en las siguientes tablas se presenta la actualización de las mencionadas participaciones y de la proyección del gasto de personal.

Tabla 55 Actualización de la participación de los servicios de aeronavegación en los gastos de personal, 2017-2024

Concepto	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
SNAR nacional	31,8%	33,3%	33,5%	33,9%	35,6%	34,5%	34,4%	34,2%	33,9%
SNAR internacional	20,2%	17,3%	17,2%	14,2%	13,1%	14,3%	15,0%	15,4%	15,8%
Aproximación	28,4%	31,1%	30,5%	30,4%	29,2%	30,0%	31,2%	30,8%	30,2%
Sobrevuelo	19,5%	18,2%	18,6%	21,4%	22,0%	21,2%	19,3%	19,6%	20,0%
Srv. No regulados de aeronavegación	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Total aeronavegación regulados	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 56 Proyección de los gastos de personal, 2025-2029 (miles de soles)

Concepto	% Asig. a aeronavegación	2025	2026	2027	2028	2029
Gasto de personal-Total de aeronavegación		175 013				
SNAR nacional	33,9%	59 310	60 496	61 706	62 941	64 199
SNAR internacional	15,8%	27 709	28 263	28 829	29 405	29 993
Aproximación	30,2%	52 865	53 922	55 001	56 101	57 223
Sobrevuelo	20,0%	34 966	35 665	36 378	37 106	37 848
Total aeronavegación regulados	99,9%	174 850	178 347	181 914	185 553	189 264

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI.4.2. Costos incrementales

372. Como se indicó anteriormente, la Propuesta de CORPAC considera dos fuentes de costos incrementales: i) el programa de mantenimiento de equipos de navegación aérea, y ii) los gastos incrementales de operación y mantenimiento relacionados con el proyecto de ampliación del AIJC.

VI.4.2.1. Programa de mantenimiento de equipos de navegación aérea

373. De acuerdo con la Propuesta de CORPAC, el costo incremental del programa de mantenimiento incluye los rubros de Suministro y Materiales, Mantenimiento y Servicios prestados por terceros. Al respecto, para la obtención de dicho costo, CORPAC señala que debe multiplicarse el costo unitario de las actividades de mantenimiento por el número de actividades de mantenimiento incrementales por año, siendo este el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022.

374. En esa línea, siguiendo el criterio utilizado en la anterior revisión tarifaria, mediante Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC, entre otros, que proporcione información y sustentos respecto de las proyecciones anuales de gastos incrementales hasta el año 2029. En respuesta al requerimiento, mediante Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, CORPAC atendió la consulta efectuada, señalando que, respecto a los costos incrementales del programa de mantenimiento de equipos de navegación aérea, se determinó la cantidad de actividades incrementales de mantenimiento por año a partir de las partidas del programa de metas físicas de inversiones (implementaciones nuevas), para el periodo 2024-2029. CORPAC manifiesta que estos costos incrementales se sustentan en las actividades de mantenimiento que se generarán como consecuencia de la ejecución de gastos de capital para nuevas implementaciones y servicios en dicho periodo, y que además no se incluyen las reposiciones. En la siguiente tabla se presenta la cantidad de actividades incrementales de mantenimiento anual para el periodo 2025-2029 remitida por CORPAC.

Tabla 57 Actividades incrementales de mantenimiento anual, 2025-2029

AREA / EQUIPO	Cant. de equipos (reposición + incrementales)	Año de Instalación	Inicio de Mantenimiento	2025	2026	2027	2028	2029
PROYECTOS DE INVERSIÓN								
Proyecto de Comunicaciones Satelitales VSAT (Mejoramiento de la Conectividad de la Red de Comunicaciones Aeronáuticas de CORPAC S.A.) (32 estaciones)	13	2027	2028				468	468
Proyecto de Comunicaciones Satelitales VSAT (Mejoramiento de la Conectividad de la Red de Comunicaciones Aeronáuticas de CORPAC S.A.) (32 estaciones)	6	2028	2029					216
Nuevo Centro de Gestión de Tránsito Aéreo y Sistemas de Vigilancia y Comunicaciones	0,4	2027	2028				128	128
Sistemas de navegación Aérea para implementar AFIS en Aeródromos Pto. Esperanza, Rodríguez de Mendoza, Breu, Caballococha	1	2027	2028				118	118
EQUIPO DE COMUNICACIONES								
88 Sistemas de radio comunicaciones VHF duales	88	2023	2024	864	864	864	864	864
21 Sistema de radio comunicaciones VHF simples	21	2023	2024	24	24	24	24	24
Sistemas de conmutación oral ATS 15 aeródromos controlados	15	2027	2028				195	195
Radioenlaces digitales de microondas	44	2024	2025	160	160	160	160	160
EQUIPO DE METEOROLOGÍA								
Implementación de Sistemas Automáticos de Observaciones Meteorológicas (AWOS) en Aeropuertos Controlados	2	2027	2028				54	54
OTRAS INVERSIONES								
- Equipos VHF duales	1	2025	2026		36	36	36	36
- Equipos VHF portátiles	1	2025	2026		4	4	4	4
- Equipos VHF simple EMG	1	2025	2026		6	6	6	6
- Sistema de grabación	1	2025	2026		6	6	6	6
- Equipos HF	2	2025	2026		16	16	16	16
- Consola TWR	1	2025	2026		13	13	13	13
- Terminal AMHS	2	2025	2026		16	16	16	16
- Sistema meteorológico AWS 310	1	2025	2026		18	18	18	18
- Grupo electrógeno	2	2025	2026		14	14	14	14
- Equipo de aire acondicionado	6	2025	2026		36	36	36	36
CANTIDAD ANUAL INCREMENTAL DE ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO				1 048	1 213	1 213	2 176	2 392

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

375. Sobre el particular, CORPAC manifiesta que, para las proyecciones del número de actividades de mantenimiento, se consideraron los criterios de regulaciones aeronáuticas para las actividades de mantenimiento de los equipos y sistemas de navegación aérea a cargo de CORPAC S.A, esto es, los requisitos de la RAP 310, entre ellos, los numerales 2.7.4.2, 2.7.10 y 2.7.11.

376. Por otro lado, respecto al costo unitario de las actividades de mantenimiento, siguiendo el criterio utilizado en la anterior revisión tarifaria, este fue determinado a partir del Costo total del mantenimiento y las Cantidades de mantenimiento realizadas por CORPAC en el periodo 2017-2023, considerando la información remitida en la Propuesta de CORPAC. En particular, el costo unitario se calculó dividiendo el costo total promedio de las actividades de mantenimiento por la cantidad promedio de actividades de mantenimiento, ambas para el periodo 2017-2023, tal como se muestra la siguiente tabla. Con ello, se obtiene un costo unitario por actividad de mantenimiento de S/ 2 364.

Tabla 58 Costo unitario por actividad de mantenimiento

Rubros	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Promedio
Suministros y Materiales	1 457 893	3 308 214	2 968 335	4 671 568	8 151 346	2 610 747	2 824 370	
Mantenimiento	7 700 172	4 379 846	4 412 118	6 210 557	6 368 624	6 861 163	8 328 230	
Servicios prestados por terceros	9 648 092	7 405 679	5 753 210	5 393 230	9 389 519	12 769 232	16 096 449	
Costo total del mantenimiento	18 806 157	15 093 739	13 133 664	16 275 355	23 909 489	22 241 142	27 249 049	19 529 799
Número de actividades de mantenimiento	9 978	9 190	8 365	5 747	7 724	8 779	8 042	8 261
Costo unitario de las actividades de mantenimiento	1 885	1 642	1 570	2 832	3 095	2 533	3 388	2 364

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

377. Al respecto, siguiendo el criterio utilizado en la revisión tarifaria del año 2022, dicho costo unitario por actividad de mantenimiento deberá ser descompuesto en base a los siguientes rubros: Suministro y Materiales, Mantenimiento y Servicios Prestados por Terceros. Para ello, a partir del costo total anual de mantenimiento presentado en la tabla anterior, se calculará el promedio de la participación anual de los rubros señalados en cada año del periodo 2017-2023; luego, la descomposición por rubro de gasto se obtendrá multiplicando dicha participación promedio por el costo unitario total de mantenimiento. En la siguiente tabla se presentan los cálculos respectivos.

Tabla 59 Costo unitario por actividad de mantenimiento, según rubro de gasto, 2017-2023 (soles)

Rubros	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Prom. Part. %	Costo unitario base
Suministros y Materiales	1 457 893	3 308 214	2 968 335	4 671 568	8 151 346	2 610 747	2 824 370	19,6%	463
Mantenimiento	7 700 172	4 379 846	4 412 118	6 210 557	6 368 624	6 861 163	8 328 230	32,8%	776
Servicios Prestados por Terceros	9 648 092	7 405 679	5 753 210	5 393 230	9 389 519	12 769 232	16 096 449	47,6%	1 125
Costo total del mantenimiento	18 806 157	15 093 739	13 133 664	16 275 355	23 909 489	22 241 142	27 249 049	100,0%	2 364

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

378. Como se indicó previamente, para la proyección del costo incremental del programa de mantenimiento se multiplica el costo unitario de las actividades de mantenimiento por el número de actividades de mantenimiento incrementales por año, ello en línea con el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022. Con ello, se obtienen los montos presentados en la siguiente tabla.

Tabla 60 Proyección del costo incremental del programa de mantenimiento, 2025-2029 (soles)

Rubros	2025	2026	2027	2028	2029
Suministros y Materiales	485 516	561 957	561 957	1 008 093	1 108 162
Mantenimiento	813 254	941 295	941 295	1 688 589	1 856 207
Servicios Prestados por Terceros	1 178 889	1 364 496	1 364 496	2 447 769	2 690 746
Total	2 477 659	2 867 748	2 867 748	5 144 451	5 655 114

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

379. Para la asignación de los costos incrementales del programa de mantenimiento entre los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria, se emplean las participaciones promedio de los servicios en cada uno de los rubros (Suministro y Materiales, Mantenimiento y Servicios prestados por terceros), tomando como base para ello los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC correspondientes al periodo 2017-2023. En la siguiente tabla se muestran las participaciones promedio obtenidas para cada uno de los servicios de aeronavegación.

Tabla 61 Participaciones promedio de los servicios de navegación aérea regulados en los rubros del costo incremental, 2017-2023

Rubro	SNAR Nacional	SNAR Internacional	Aproximación	Sobrevuelo
Suministros y Materiales	36,5%	12,6%	34,7%	16,1%
Servicios prestados por terceros	44,0%	10,2%	34,5%	11,3%
Mantenimiento	36,8%	13,4%	32,7%	17,1%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

380. Adicionalmente, en línea con el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022, corresponde aplicar, sobre los costos incrementales calculados, el factor de ajuste de inversiones de 31,3%⁹²; con ello, los costos incrementales del programa de mantenimiento proyectados para el cálculo de las tarifas se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 62 Proyección de los costos incrementales del programa de mantenimiento, por servicio, 2025-2029 (soles)

Servicio / Rubro	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional					
Suministros y Materiales	55 424	64 150	64 150	115 079	126 503
Servicios prestados por terceros	162 168	187 700	187 700	336 715	370 139
Mantenimiento	93 587	108 322	108 322	194 318	213 607
Total	311 179	360 172	360 172	646 113	710 249
SNAR Internacional					
Suministros y Materiales	19 149	22 164	22 164	39 760	43 707
Servicios prestados por terceros	37 543	43 454	43 454	77 951	85 689
Mantenimiento	34 037	39 396	39 396	70 672	77 687
Total	90 729	105 013	105 013	188 383	207 083
Aproximación					
Suministros y Materiales	52 745	61 050	61 050	109 517	120 388
Servicios prestados por terceros	127 276	147 315	147 315	264 268	290 500
Mantenimiento	83 094	96 177	96 177	172 532	189 658
Total	263 116	304 541	304 541	546 316	600 546
Sobrevuelo					
Suministros y Materiales	24 513	28 373	28 373	50 898	55 950
Servicios prestados por terceros	41 679	48 241	48 241	86 540	95 131
Mantenimiento	43 605	50 470	50 470	90 539	99 526
Total	109 798	127 085	127 085	227 977	250 607

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4.2.2. Gastos relacionados con el programa de ampliación del AIJC

381. De acuerdo con la Propuesta de CORPAC, en el caso de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, se utilizan los costos incrementales evidenciados en el proyecto de inversión “Ampliación del Servicio de Navegación Aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Provincia Constitucional del Callao”. Sobre el particular, CORPAC señala que los montos considerados para su propuesta fueron extraídos del Anexo 20 del PIP “Ampliación del Servicio de Navegación Aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en la Provincia Constitucional del Callao”.

⁹² El detalle sobre el factor de ajuste se presenta en la Tabla 82.

382. Ante ello, mediante Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC, entre otros, que proporcione información respecto de las proyecciones anuales de gastos incrementales hasta el año 2029. En respuesta al requerimiento, mediante Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, CORPAC atendió la consulta efectuada, remitiendo la información que se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 63 Proyección de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, 2025-2029 (soles)

Rubros	2025	2026	2027	2028	2029
Suministros y Materiales	1 011 718	1 011 825	1 011 934	1 012 043	1 012 154
Servicios prestados por terceros	774 496	774 578	774 661	774 745	774 830
Seguros y tributos	334 119	334 154	334 190	334 226	334 262
Otros Costos	418 519	418 564	418 609	418 654	418 700
Costos de operación y mantenimiento	2 538 852	2 539 121	2 539 393	2 539 668	2 539 946

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

383. En cuanto a la asignación de dichos costos incrementales a los servicios materia de la presente revisión tarifaria, en línea con el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022, se recurrirá al empleo de *drivers* correspondientes a la participación de estos servicios en los montos de inversión relacionados con la ampliación del AIJC. Para ello, se considerará la información de los montos de inversión relacionados con la ampliación del AIJC correspondiente al periodo 2021-2024, considerados en la anterior revisión tarifaria. Al respecto, tal como se indicó en dicha oportunidad, para la construcción de los *drivers* se empleará la participación de los servicios en los montos acumulados de las inversiones relacionadas con la ampliación del AIJC, debido a que las operaciones y el mantenimiento se realizarán en base a las inversiones acumuladas y no solamente sobre las inversiones ejecutadas en un año en particular.
384. Con ello, en la siguiente tabla se presentan los *drivers* calculados para la asignación de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC. Cabe indicar que, dado que se buscan asignar las proyecciones de costos incrementales del periodo 2025-2029, el *driver* a emplear corresponderá al calculado para el año 2024.

Tabla 64 Cálculo de *drivers* para la asignación de costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, 2021-2024

Detalle	2021	2022	2023	2024
Inversiones acumuladas Ampliación AIJC	3 718 956	72 378 136	116 243 030	116 243 030
Asignadas a SNAR	1 180 019	14 740 298	27 161 746	27 161 746
Asignadas a Aproximación	2 538 937	57 637 838	89 081 284	89 081 284
<i>Driver</i> para SNAR				23,4%
<i>Driver</i> para Aproximación				76,6%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

385. Al aplicar los *drivers* presentados en la tabla anterior, se obtienen los costos incrementales relacionados con la ampliación del AIJC para los flujos SNAR-Sobrevuelo y Aproximación, los cuales se detallan a continuación.

Tabla 65 Proyección de los costos incrementales relacionados con el programa de ampliación del AIJC, por servicio, 2025-2029 (soles)

SNAR nacional-Internacional y Sobrevuelo	2025	2026	2027	2028	2029
Suministros y Materiales	236 401	236 427	236 452	236 477	236 503
Servicios prestados por terceros	180 971	180 991	181 010	181 030	181 049
Seguros y tributos	78 071	78 080	78 088	78 096	78 105
Otros Costos	97 793	97 803	97 814	97 824	97 835
Total	593 237	593 300	593 363	593 428	593 493
Aproximación	2025	2026	2027	2028	2029
Suministros y Materiales	775 316	775 399	775 482	775 566	775 651
Servicios prestados por terceros	593 525	593 588	593 651	593 715	593 781
Seguros y tributos	256 047	256 074	256 102	256 130	256 157
Otros Costos	320 727	320 761	320 795	320 830	320 865
Total	1 945 615	1 945 822	1 946 030	1 946 240	1 946 453

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de CORPAC

386. Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC remitió el siguiente comentario sobre los costos incrementales:

Analizando los puntos 240 – 253 de la propuesta de OSITRAN, se comenta los cálculos respecto a los gastos incrementales, sin embargo, no se aprecia los gastos de personal por las actividades incrementales sustentadas.

Al respecto, mediante Carta N° GCAF.GF.032.2024.O remitida el 20 de setiembre del 2024, se remitió el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE, en el cual se establecía que CORPAC no requiere autorización adicional por parte de FONAFE para la contratación a plazo fijo de personal por incremento de actividades, sino que únicamente requeriría la aprobación del directorio de CORPAC, en ese sentido, en base al incremento de actividades propias de la implementación de los proyectos de la nueva torre, segunda pista del AIJCH y proyecto del aeropuerto de chincheros, se proyectó cerrar la brecha de personal técnico, por lo que se incluyó en la planilla proyectada de CORPAC 2024-2029, el número de técnicos valorizados. (...)

Esta proyección se sustenta por el lado técnico del mantenimiento y operatividad de los equipos de navegación aérea, en ese sentido, el incremento de gastos de personal se justifica por la necesidad de cubrir, por un lado, la brecha actual (Déficit de personal técnico) para cumplir con el numeral 2.7.12 de la RAP 310, que establece la obligación de contar con el apoyo técnico durante todas las horas de operación de los aeropuertos, en ese sentido, para brindar servicio técnico a los nuevos equipos instalados en el AIJCH con el proyecto de la nueva TWR y 2da. pista de aterrizaje; así como los futuros equipos a instalarse para el proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheros (AICC), en la actual ejecución.

La brecha total de CORPAC comprende: (déficit actual + AIJCH +AICC) de personal técnico y de gestión técnica a nivel nacional es de 62% (resultante de Brecha = $100 * (561 \text{ Puestos Requeridos} - 211 \text{ Plazas CAP aprobadas el 2017}) / (561 \text{ Puestos Requerido})$), proyectadas a cubrirse en un orden de 4 años, habiéndose diferido para los últimos años lo concerniente a las necesidades el AICC, en consideración con su real ejecución); lo que significa que estamos brindado servicio técnico solo del 38% del personal requerido, lo que viene generando incumplimiento a la RAP 310, limitaciones en el servicio técnico y gastos de sobretiempos.

Respecto al punto anterior, en el año 2023 se contrataron Técnicos/Ingenieros, en el año 2024 se contrataron a 50 técnicos (de los 106 Autorizados) y, en los siguientes años se tiene previsto efectuar otras convocatorias para cubrir puestos en el marco de lo autorizado de acuerdo con los recursos presupuestales de la Empresa.

Ante lo expuesto, tanto en la propuesta tarifaria elaborada por OSITRAN no se tomó en cuenta esta variable dentro del modelo para los cálculos correspondientes, dentro de la proyección de OPEX de personal.

Evaluación de las Gerencias

387. CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no tomó en consideración dentro de la proyección de los costos incrementales a los gastos de personal por las actividades incrementales. Sin embargo, debe precisarse que, la Propuesta de CORPAC no considera gasto de personal dentro de la proyección de los costos incrementales, solamente considera los rubros de Suministros y Materiales, Servicios prestados por terceros y Mantenimiento.
388. Al respecto, sobre los costos incrementales presentados y sustentados por CORPAC; en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se proyectaron los costos incrementales siguiendo el mismo criterio que en la revisión anterior. Es decir, para proyectar las actividades de mantenimiento incrementales se determinó el costo unitario de cada actividad de mantenimiento y se multiplicó por el número de actividades de mantenimiento programadas.
389. Cabe precisar que los gastos de personal que CORPAC señala como costos incrementales no forman parte de la proyección de costos incrementales sino se encuentran dentro de los gastos de personal que esta empresa ha presentado. Por lo tanto, no corresponde que dicho gasto de personal se incorpore en el rubro de opex incremental.
390. Adicionalmente, CORPAC señala que mediante el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE se establecía que CORPAC no requiere autorización adicional por parte de FONAFE para la contratación a plazo fijo de personal por incremento de actividades, sino que únicamente requeriría la aprobación del directorio de CORPAC.
391. Al respecto, se aprecia que lo indicado por CORPAC no es exacto, pues se observa que, mediante el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE, dicho Organismo brinda algunos alcances sobre el Decreto Supremo N° 288-2023-EF, Decreto Supremo que aprueba disposiciones de austeridad, disciplina y calidad en el gasto público y de ingresos de personal a aplicarse durante el Año Fiscal 2024 para el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y las empresas y entidad bajo su ámbito⁹³.
392. Sobre ello, es pertinente indicar que el artículo 3⁹⁴ del mencionado Decreto Supremo establece que la celebración de nuevos contratos de trabajo con personas naturales debe contar con el sustento técnico y legal además de la disponibilidad presupuestal correspondiente, y solo procede en la medida que (i) sean cubiertas tanto plazas del Cuadro de Asignación de Personal presupuestadas y vacantes, así como para suplencias y (ii) se cubran necesidades temporales de acuerdo a las modalidades comprendidas en el Título II del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR.

⁹³ Concordante con el párrafo quinto de la parte considerativa del Decreto Supremo N° 052-2024-EF, Decreto Supremo que aprueba disposiciones de austeridad, disciplina y calidad en el gasto público y de ingresos de personal complementarias a aplicarse durante el Año Fiscal 2024 para el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y las empresas y entidad bajo su ámbito, el cual refiere que resulta necesario aprobar medidas de austeridad disciplina y calidad de gasto público y de ingresos del personal complementarias a las establecidas en el Decreto Supremo N° 288-2023-EF, aplicables al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE), a las empresas bajo su ámbito y al Seguro Social de Salud (EsSalud), durante el Año Fiscal 2024.

⁹⁴ *“Artículo 3.- Disposiciones en materia de ingresos del personal*
 3.1. *La celebración de nuevos contratos de trabajo con personas naturales debe contar con el sustento técnico y legal además de la disponibilidad presupuestal correspondiente, y solo procede en los siguientes casos:*
 a) *Para cubrir tanto plazas del Cuadro de Asignación de Personal presupuestadas y vacantes, así como para suplencias.*
 b) *Para cubrir necesidades temporales de acuerdo a las modalidades comprendidas en el Título II del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR.*

393. Por lo tanto, CORPAC debe llevar a cabo la contratación de personal a plazo fijo por incremento de actividades sobre la base del presupuesto que le ha sido aprobado por parte de FONAFE. Asimismo, dicha contratación debe contar con el debido sustento técnico y legal y solo procederá en la medida que la mencionada contratación tenga como fin cubrir plazas presupuestadas y vacantes de su cuadro de asignación de personal, así como para las suplencias; o se cubran necesidades de índole temporal de acuerdo con la normativa vigente sobre la materia.
394. Finalmente debe precisarse que, las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo N° 288-2023-EF aplicaban solamente para el año fiscal 2024.
395. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario de CORPAC.**
396. Debido a que el porcentaje de ejecución de inversiones ha variado, en tanto se aceptó un comentario de CORPAC (revisar el detalle en la sección VI.5.2 del presente informe); asimismo, dado que se aceptó el comentario de CORPAC de emplear la información al cierre del año 2024, en las siguientes tabla se presentan las actualizaciones en el cálculo de los costos incrementales del programa de mantenimiento proyectado.

Tabla 66 Actualización del costo unitario por actividad de mantenimiento

Rubros	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
Suministros y Materiales	1 457 893	3 308 214	2 968 335	4 671 568	8 151 346	2 610 747	2 824 370	1 757 241	
Mantenimiento	7 700 172	4 379 846	4 412 118	6 210 557	6 368 624	6 861 163	8 328 230	5 170 344	
Servicios prestados por terceros	9 648 092	7 405 679	5 753 210	5 393 230	9 389 519	12 769 232	16 096 449	17 630 541	
Costo total del mantenimiento	18 806 157	15 093 739	13 133 664	16 275 355	23 909 489	22 241 142	27 249 049	24 558 125	20 158 340
Número de actividades de mantenimiento	9 978	9 190	8 365	5 747	7 724	8 779	8 042	10 023	8481
Costo unitario de las actividades de mantenimiento	1 885	1 642	1 570	2 832	3 095	2 533	3 388	2 450	2 377

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 67 Actualización del costo unitario por actividad de mantenimiento, según rubro de gasto, 2017-2024 (soles)

Rubros	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio Part. (%)	Costo unitario base
Suministros y Materiales	1 457 893	3 308 214	2 968 335	4 671 568	8 151 346	2 610 747	2 824 370	1 757 241	18%	429
Mantenimiento	7 700 172	4 379 846	4 412 118	6 210 557	6 368 624	6 861 163	8 328 230	5 170 344	31%	745
Servicios prestados por terceros	9 648 092	7 405 679	5 753 210	5 393 230	9 389 519	12 769 232	16 096 449	17 630 541	51%	1 203
Costo total del mantenimiento	18 806 157	15 093 739	13 133 664	16 275 355	23 909 489	22 241 142	27 249 049	24 558 125	100%	2 377

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 68 Actualización de la proyección del costo incremental del programa de mantenimiento, 2025-2029 (soles)

Rubros	2025	2026	2027	2028	2029
Suministros y Materiales	449 389	520 142	520 142	933 083	1 025 705
Mantenimiento	780 976	903 935	903 935	1 621 569	1 782 533
Servicios prestados por terceros	1 260 608	1 459 081	1 459 081	2 617 445	2 877 265
Total	2 490 973	2 883 158	2 883 158	5 172 096	5 685 503

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3.2. Los Directorios de las empresas bajo el ámbito de FONAFE, la Dirección Ejecutiva para el caso de FONAFE y el Consejo Directivo de EsSalud, se encuentran facultados para aprobar las contrataciones a las que se refieren los literales a) y b) del numeral 3.1 de este artículo."

Tabla 69 Actualización de las participaciones promedio de los servicios de navegación aérea regulados en los rubros del costo incremental, 2017-2024

Rubros	SNAR Nacional	SNAR Internacional	Aproximación	Sobrevuelo
Suministros y Materiales	36,6%	12,5%	35,2%	15,8%
Mantenimiento	43,2%	10,6%	34,4%	11,8%
Servicios prestados por terceros	38,3%	12,7%	32,8%	16,2%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 70 Actualización de la proyección de los costos incrementales del programa de mantenimiento, por servicio, 2025-2029 (soles)

Detalle	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional					
Suministros y Materiales	84 033	97 263	97 263	174 480	191 800
Servicios prestados por terceros	278 506	322 355	322 355	578 273	635 675
Mantenimiento	153 124	177 232	177 232	317 937	349 497
Total	515 663	596 850	596 850	1 070 690	1 176 971
SNAR Internacional					
Suministros y Materiales	28 646	33 156	33 156	59 479	65 383
Servicios prestados por terceros	68 511	79 298	79 298	142 253	156 373
Mantenimiento	50 829	58 831	58 831	105 537	116 013
Total	147 986	171 285	171 285	307 269	337 769
Aproximación					
Suministros y Materiales	80 912	93 651	93 651	168 001	184 677
Servicios prestados por terceros	221 954	256 899	256 899	460 852	506 598
Mantenimiento	130 890	151 498	151 498	271 772	298 749
Total	433 756	502 048	502 048	900 624	990 024
Sobrevuelo					
Suministros y Materiales	36 252	41 960	41 960	75 271	82 743
Servicios prestados por terceros	75 773	87 703	87 703	157 330	172 948
Mantenimiento	64 592	74 761	74 761	134 115	147 427
Total	176 617	204 424	204 424	366 716	403 118

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.5. Base de capital e inversiones

397. La base de capital a ser reconocida por las tarifas se compone de los activos existentes y las inversiones a realizarse durante el periodo regulatorio.

VI.5.1. Base de capital existente

398. Como se señaló anteriormente, 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. Sin embargo, es importante indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta Tarifaria, la información de activos fijos contenida en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC para los años 2022 y 2023 se encuentra aún con observaciones por parte del Regulador⁹⁵. Por tal motivo, se considera oportuno emplear como punto de partida para la construcción de la base de activos al cierre del 2024 a la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, la misma que fue empleada en la revisión tarifaria del año 2022⁹⁶.
399. Al respecto, la información de la base de activos de aeronavegación al cierre del ejercicio 2021 (aeronavegación y mixtos) se encuentra contenida en el modelo económico empleado en la revisión tarifaria del año 2022, además del cálculo respectivo de los montos de depreciación de dichos activos para el periodo 2022-2024, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 71 Valor neto de los activos asignados a Aeronavegación al año 2021 y montos de depreciación, 2022-2024 (miles de soles)

Tipo de activo	Valor Histórico Neto al 2021	Depreciación		
		2022	2023	2024
A. Aeronavegación	257 102	32 677	30 731	29 434
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	38 848	2 788	2 783	2 410
Maquinaria y Equipo	67 391	11 332	10 550	10 167
Otros	130 187	17 296	16 613	16 113
Programas de computadora (software)	9 885	1 261	785	744
Equipos	0	0	0	0
Terrenos	10 791	0	0	0
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)	111 297	1 303	1 188	1 109
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	4 679	246	246	246
Maquinaria y Equipo	1 491	246	245	237
Otros	3 660	811	697	626
Programas de computadora (software)	96	0	0	0
Terrenos	101 371	0	0	0
Total general	368 399	33 980	31 920	30 542

Fuente: Modelo económico de la revisión tarifaria 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁹⁵ Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con el Informe N° 00092-2024-GRE-OSITRAN, el Dictamen de los Auditores Independientes relativo al resultado de la toma de inventarios físicos de los bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades, Planta y Equipo de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2023 contiene una opinión con salvedad en lo referente a la cuenta del activo fijo de los estados financieros del 2023, indicándose además en el referido dictamen que dicha salvedad identificada para el ejercicio 2023 tiene su antecedente en los Estados Financieros auditados para el ejercicio 2022. En tal sentido, en 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).

⁹⁶ Cabe indicar que, dado que CORPAC y AETAI consideran como año base al 2023, en el caso de la Propuesta de CORPAC se empleó la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de AETAI se actualizó al 2023 los valores de los activos base considerados en la revisión tarifaria del año 2022, incluyendo en dicha base activos a las inversiones de CORPAC de los años 2022 y 2023, respecto a las categorías de "maquinarias y equipos" y "edificaciones".

400. Cabe señalar que, como se indicó en la anterior revisión tarifaria, CORPAC posee activos utilizados exclusivamente en la prestación de los servicios de aeronavegación, así como activos cuya utilización se encuentra compartida entre los servicios de aeronavegación y los servicios aeroportuarios (en adelante, activos mixtos). Por tal motivo, en dicha oportunidad, los activos de aeronavegación fueron asignados íntegramente a los servicios de aeronavegación, mientras que en el caso de los activos mixtos, se aplicó un porcentaje de 50% para los servicios de aeronavegación y 50% para los aeroportuarios.
401. Por otro lado, respecto a las inversiones ejecutadas entre los años 2022 y 2024, mediante Oficio N° 00246-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC, entre otros, que proporcione el detalle y monto anual de las inversiones ejecutadas para prestar servicios de aeronavegación durante el periodo 2022-2024, siendo dicho requerimiento atendido por CORPAC mediante los Oficios N° GCAF.GF.032.2024.O y N° GCAF.GF.006.2025.O, remitiendo información a noviembre de 2024. A partir de dicha información se obtuvieron los montos de inversión adicional y depreciación, de corresponder, tal como se detalla en la siguiente tabla. Cabe indicar que en la información remitida por CORPAC solo se detectaron activos utilizados exclusivamente en la prestación de los servicios de aeronavegación.

Tabla 72 Inversiones en activos para los servicios de Aeronavegación y montos de depreciación, 2022-2024 (miles de soles)

Tipo de activo	Año 2022		Año 2023		Año 2024	
	Adiciones	Deprec.	Adiciones	Deprec.	Adiciones	Deprec.
A. Aeronavegación						
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	10	0	1 367	0	220	41
Maquinaria y Equipo	24 838	0	5 895	2 484	414	3 073
Otros	66	0	53	7	161	12
Programas de computadora (software)	0	0	0	0	0	0
Equipos	0	0	0	0	3 482	0
Terrenos	0	0	0	0	0	0
Total	24 913	0	7 315	2 491	4 277	3 127

Nota: La información del año 2024 corresponde a lo ejecutado al mes de noviembre de 2024.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

402. Así, a partir de la información de activos existentes correspondiente al año 2021, se reconstruyó la base de capital neta al 2024 mediante la técnica de inventarios perpetuos, es decir, a la base de activos netos al 2021 se le adicionó el valor de las inversiones ejecutadas correspondiente al periodo 2022-2024, y se le descontó los montos de depreciación y amortización de activos de dicho periodo (tanto de los activos netos al 2021 como de las inversiones ejecutadas en 2022 y 2023).
403. Sobre el particular, como se detalló anteriormente, en la Propuesta de AETAI se cuestiona que la base de activos al 2023 considerada por CORPAC en su propuesta tarifaria comprenda montos de revalorización de activos superiores a los evidenciados en la base de activos al 2021 que fue empleado en la anterior revisión tarifaria. Al respecto, para el presente caso, dado que la base de capital al año base 2024 se reconstruye mediante la técnica de inventarios perpetuos a partir de la base de activos al 2021, la base de activos imputada al cálculo tarifario no toma en cuenta revalorizaciones efectuadas entre los años 2022 y 2024.
404. De este modo, se estima que el stock inicial de las inversiones asociadas a los servicios de aeronavegación, cuyo monto asciende a S/ 302,84 millones al cierre del año 2024, siendo el 64,4% correspondiente a activos exclusivos de aeronavegación y el 35,6% a activos mixtos asignados a aeronavegación. En la siguiente tabla se muestra el stock inicial de las inversiones asociadas a los servicios de aeronavegación al cierre del año 2024 y los montos de depreciación estimados para el periodo 2025-2029.

Tabla 73 Estimación del valor neto de los activos asignados a los servicios de aeronavegación al año 2024 (miles de soles)

Tipo de activo	Valor Histórico Neto al 2024	Depreciación del ejercicio				
		2025	2026	2027	2028	2029
A. Aeronavegación	195 148	32 429	31 793	26 854	20 313	14 176
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	32 422	2 453	2 432	2 414	2 401	2 363
Maquinaria y Equipo	60 933	13 104	12 899	10 187	8 700	3 944
Otros	80 425	15 911	15 502	13 360	8 862	7 519
Programas de computadora (software)	7 095	613	612	545	1	1
Equipos	3 482	348	348	348	348	348
Terrenos	10 791	0	0	0	0	0
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)	107 697	1 109	1 074	990	681	460
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	3 941	246	246	246	246	246
Maquinaria y Equipo	762	237	221	213	157	122
Otros	1 526	626	607	530	278	92
Programas de computadora (software)	96	0	0	0	0	0
Terrenos	101 371	0	0	0	0	0
Total general	302 845	33 537	32 866	27 844	20 994	14 636

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

405. En cuanto a la asignación de los activos a cada uno de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, se mantiene el criterio empleado en la revisión tarifaria del año 2022. Es decir, se asignan los activos a partir de los montos de depreciación y amortización registrados en los Estados Financieros Regulatorios. Al respecto, el primer paso es identificar los servicios que emplean los activos base de capital asignados a aeronavegación: SNAR nacional, SNAR internacional, Aproximación, Sobrevuelo y Otros aeronavegación. Luego, se establece la participación promedio del periodo 2017-2023 de los gastos de depreciación y amortización asignados a cada servicio.
406. Así, como se puede observar en la siguiente tabla, para el caso del servicio de SNAR nacional se asignó el 38,9% del valor de la depreciación y amortización de la base de capital. Asimismo, se aprecia que, conjuntamente, los cuatro servicios materia de la presente revisión tarifaria representan, en promedio, el 99,9% de los costos totales de depreciación y amortización de los activos de aeronavegación del periodo 2017-2023⁹⁷.

Tabla 74 Drivers para la asignación de los activos de aeronavegación, según servicio, 2017-2023 (miles de soles)

Servicio	Depreciación y amortización							Promedio	% del total
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
SNAR nacional	7 130	12 945	11 484	12 809	12 278	11 690	15 133	11 924	38,9%
SNAR internacional	2 452	3 788	4 118	3 626	2 153	2 036	2 696	2 981	9,7%
Aproximación	7 352	12 150	10 946	13 494	11 259	11 041	15 293	11 648	38,0%
Sobrevuelo	2 715	4 774	4 946	6 089	3 823	2 966	3 497	4 116	13,4%
Total Aeronavegación Regulado	19 648	33 656	31 495	36 017	29 512	27 734	36 619	30 669	99,9%
Total Aeronavegación No Regulado	17	16	28	16	14	14	14	17	0,1%
Total Aeronavegación	19 666	33 672	31 523	36 033	29 526	27 748	36 634	30 686	100,0%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC 2017-2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

407. Luego de aplicar los *drivers*, en la siguiente tabla se muestran los activos existentes a diciembre del año 2024 para cada uno de los servicios materia de la presente revisión tarifaria.

⁹⁷ Similar criterio es considerado tanto en la Propuesta de CORPAC como en la Propuesta de AETAI.

Tabla 75 Base de activos existentes al año 2024, según servicio (miles de soles)

Servicio	% de asignación	Año 2024		
		Aeronaveg.	Mixto	Total
SNAR nacional	38,9%	75 831	41 849	117 680
SNAR internacional	9,7%	18 960	10 464	29 423
Aproximación	38,0%	74 074	40 880	114 953
Sobrevuelo	13,4%	26 174	14 445	40 618
Total	99,9%	195 038	107 637	302 675

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

408. Asimismo, al aplicar los *drivers* sobre las proyecciones de depreciación anual, se obtienen las proyecciones de depreciación de los activos existentes para el periodo 2025-2029, de acuerdo con lo señalado en la siguiente tabla.

Tabla 76 Proyección de la depreciación de la base de activos existentes, por servicio, 2025-2029 (miles de soles)

Servicio	% de asignación	Depreciación del Ejercicio				
		2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	38,9%	13 032	12 771	10 820	8 158	5 687
SNAR internacional	9,7%	3 258	3 193	2 705	2 040	1 422
Aproximación	38,0%	12 730	12 475	10 569	7 969	5 555
Sobrevuelo	13,4%	4 498	4 408	3 734	2 816	1 963
Total	99,9%	33 519	32 848	27 828	20 983	14 628

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

409. 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 de aeronavegación, 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. 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.
410. 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.
411. 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.]

412. 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, 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.
413. Asimismo, para el presente caso, considerando que en la anterior revisión tarifaria se emplearon dos flujos de caja para la determinación de las tarifas, uno para los servicios de SNAR y Sobrevuelo y otro para el servicio de Aproximación, se empleará similar esquema para efectos de determinar el saldo por CKF no ejecutado; ello, teniendo en cuenta que en la presente revisión dicha agrupación de servicios se mantiene.
414. En el Anexo III 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, en el caso de los servicios de SNAR y Sobrevuelo, se estima un saldo de S/ 3 730 883, a valores del año 2024; mientras que, en el caso del servicio de Aproximación, el saldo obtenido asciende a S/ 4 444 304, a valores del año 2024. Resulta preciso indicar que dichos montos serán descontados de las bases de capital existente que serán consideradas en el año base (2024) de los flujos de caja en la presente Propuesta⁹⁸.

Comentario de CORPAC

415. Mediante los Oficios N° GG.174.2025.O/6 y N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre la base de capital y el CKF:
 - i) La Propuesta de Ositrán utiliza información para la base de capital que se encuentra en el modelo económico de la revisión tarifaria pasada (2022), en ese sentido, parten de la base de capital del año 2021, la cual contiene la proyección de los montos de depreciación para el periodo 2022-2024. Asimismo, reconstruyen la base de capital neta a noviembre 2024 mediante la técnica de inventarios perpetuos. Sin embargo, la propuesta del Ositrán no considera bienes de capital ejecutados por transferencias directas y convenios las cuales fueron activadas en el periodo 2022-2024, ni información a diciembre del 2024.

CORPAC precisa que, dado que se cuenta con información del año 2024, debe emplearse dicha información para el cálculo de las tarifas.

⁹⁸ Cabe indicar que tanto en la Propuesta de CORPAC como en la Propuesta de AETAI se presentan estimaciones del saldo por CKF no ejecutado; sin embargo, si bien ambas propuestas emplean el mecanismo empleado en la anterior revisión tarifaria, se observan diferencias en los montos de inversión no ejecutados y en el periodo de medición del saldo por CKF no ejecutado. Así, en la Propuesta de CORPAC se considera un saldo de S/ 2 096 667 (a valores del año 2023) para los servicios de SNAR (Nacional e Internacional) y Sobrevuelo, y de S/ 2 460 170 (a valores del año 2023) para el servicio de Aproximación; mientras que en la Propuesta de AETAI se considera un saldo de S/ 7 111 930 (a valores del año 2023) para los servicios de SNAR (Nacional e Internacional) y Sobrevuelo, y de S/ 5 627 611 (a valores del año 2023) para el servicio de Aproximación.

ii) Sobre el CKF, CORPAC señala:

"Al respecto en la hoja 5.6 CKF_SNAR_SV en la celda E131 se busca prorratear la demanda por los días efectivamente cobrados, en ese sentido, tomando en consideración que la nueva tarifa a aplicar de acuerdo con la última revisión tarifaria comenzó su vigencia a partir de 30 de setiembre del 2022 en la propuesta de revisión tarifaria realizada por OSITRAN, se prorrateo la demanda ejecutada en el año 2022 entre los días, considerándose la fórmula de la siguiente manera: $=7006745.87362421 \cdot (1+30+31)/365$, sin embargo, realizando el análisis respectivo por parte de CORPAC, al regir las nuevas tarifas el 30 de setiembre del 2022, corresponde dividir la demanda ejecutada el año 2022 entre los meses de octubre (31 días), noviembre (30 días) y diciembre (31 días), quedando la formula correcta escrita de la siguiente manera $=7006745.87362421 \cdot (31+30+31)/365$.

Respecto al punto anterior, correspondería corregir la fórmula para la hoja de 5.6 CKF_SNAR_SV en la columna E, celda E131 hasta la celda E 148. Asimismo, para la hoja 5.7 CKF_Aprox corresponde corregir la formula $=68996.7265868207 \cdot (1+30+31)/365$ por $=68996.7265868207 \cdot (31+30+31)/365$, dado que también la tarifa de aproximación comenzó a regir en el mes de octubre."

Evaluación de las Gerencias

416. Con relación al **comentario i)**, CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado como parte de la base de capital aquellas inversiones ejecutadas por transferencias directas y convenios las cuales fueron activadas en el periodo 2022-2024, ni las inversiones al cierre del 2024. Asimismo, CORPAC señala que ya cuenta con información al cierre del año 2024 la cual ha sido remitida a la empresa auditora.

417. Al respecto, en el numeral 255 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se indicó lo siguiente:

255. Como se señaló anteriormente, 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. Sin embargo, es importante indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta Tarifaria, la información de activos fijos contenida en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC para los años 2022 y 2023 se encuentra aún con observaciones por parte del Regulador⁹⁹. Por tal motivo, se considera oportuno emplear como punto de partida para la construcción de la base de activos al cierre del 2024 a la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, la misma que fue empleada en la revisión tarifaria del año 2022¹⁰⁰.

[El subrayado es nuestro. No se incluyen las notas de pie de página de la cita.]

418. Como se observa, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán se tuvo que emplear de base la información de los activos existentes de CORPAC a diciembre del año 2021; debido a que la información de la contabilidad regulatoria de los años 2022 y 2023 se encontraba observada.

⁹⁹ Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con el Informe N° 00092-2024-GRE-OSITRAN, el Dictamen de los Auditores Independientes relativo al resultado de la toma de inventarios físicos de los bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades, Planta y Equipo de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2023 contiene una opinión con salvedad en lo referente a la cuenta del activo fijo de los estados financieros del 2023, indicándose además en el referido dictamen que dicha salvedad identificada para el ejercicio 2023 tiene su antecedente en los Estados Financieros auditados para el ejercicio 2022. En tal sentido, en 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).

¹⁰⁰ Cabe indicar que, dado que CORPAC y AETAI consideran como año base al 2023, en el caso de la Propuesta de CORPAC se empleó la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de AETAI se actualizó al 2023 los valores de los activos base considerados en la revisión tarifaria del año 2022, incluyendo en dicha base activos a las inversiones de CORPAC de los años 2022 y 2023, respecto a las categorías de "maquinarias y equipos" y "edificaciones".

419. Así, es importante indicar que los Estados Financieros de CORPAC son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la Contabilidad Regulatoria de CORPAC.
420. Además, de acuerdo con el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán¹⁰¹, los auditores de los Estados Financieros Regulatorios deben evaluar si estos estados reflejan una visión real y razonable de los costos de los servicios; asimismo, deben observar si los estos cumplen con los principios, reglas, procedimientos y demás disposiciones establecidas en el Manual de Contabilidad Regulatoria.
421. En ese marco, para la determinación de las tarifas de aeronavegación, el Regulador considera los costos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC aprobados, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC). Al respecto, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán, a la fecha de la elaboración del presente informe, la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del ejercicio 2024 fue verificada por el Ositrán¹⁰², motivo por el cual se considera dicha información en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria¹⁰³.
422. Por otro lado, CORPAC señala que la base de capital considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado todas las inversiones ejecutadas hasta el cierre del año 2024. Al respecto, dado que se va a considerar la base de capital que proviene de la Contabilidad regulatoria del ejercicio 2024, se estarán incorporando todas las inversiones al cierre de dicho periodo.
423. Por lo expuesto, **se acepta el comentario i) de CORPAC.**
424. Con relación al **comentario ii)**, se ha observado la Propuesta Tarifaria del Ositrán de manera involuntaria no contabilizó 31 días durante los cuales las tarifas de aeronavegación estuvieron vigentes en el año 2022. Así, dado que las tarifas entraron en vigencia el 30 de setiembre del año 2022, estas estuvieron vigentes durante 93 días de ese año (1+31+30+31), no los 92 días que señala CORPAC.
425. Al incorporar esta información en el modelo tarifario, el saldo de CKF asciende a S/ 3 608 963 en el modelo de SNAR y Sobrevuelo y a S/ 4 299 072 en el modelo de Aproximación. Para mayor detalle revisar el Anexo III del presente Informe.
426. Por lo señalado, **se acepta parcialmente el comentario ii) de CORPAC.**

¹⁰¹ El Reglamento de la Contabilidad Regulatoria del Ositrán fue aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2015.

¹⁰² Mediante el Oficio N°00142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC (Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN), mediante el cual se verificó que el Informe de Contabilidad Regulatoria Auditado – ejercicio 2024, remitido por CORPAC a través de la Carta N° GG.262.2025.O/6 cumple con los procedimientos establecidos en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC – Versión 3.2 – Febrero 20171, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán.

¹⁰³ Cabe precisar que este criterio también se aplicó en la revisión tarifaria anterior.

Comentario de Latam Airlines

427. En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, llevada a cabo el 7 de febrero de 2025, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines, indicó que no encuentran en la fórmula del flujo de caja descontado (Ecuación 2) la recuperación de las inversiones que se reconocieron en la revisión anterior pero que CORPAC no había ejecutado (CKF), en otras palabras, la compensación a los usuarios.

Evaluación de las Gerencias

428. Al respecto, en el numeral 271 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

271. En el Anexo III 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, en el caso de los servicios de SNAR y Sobrevuelo, se estima un saldo de S/ 3 730 883, a valores del año 2024; mientras que, en el caso del servicio de Aproximación, el saldo obtenido asciende a S/ 4 444 304, a valores del año 2024. Resulta preciso indicar que dichos montos serán descontados de las bases de capital existente que serán consideradas en el año base (2024) de los flujos de caja en la presente Propuesta

[El subrayado es nuestro]

429. Como se observa, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán se indicó que una vez calculado el CKF, tanto para el modelo de SNAR-Sobrevuelo como para el de aproximación, este monto es restado de la base de capital respectiva. En otras palabras, al monto VI (valor inicial) de la (Ecuación 2) se le descuenta el valor del CKF.
430. Por lo expuesto, **se da por atendido el comentario de Latam Airlines.**

Comentario de AETAI

431. Mediante el documento “*Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029*”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

- i) El Ositrán debería analizar por qué, en sus tres flujos económicos, considera como año base el año 2024, toda vez que este ya concluyó. Es decir, lo correcto sería que el año base tenga como inicio el 31 de diciembre de 2024, por lo que lo único que tendría que considerarse en ese año es el valor de los activos (base del capital) y depreciación, y no las partidas de ingresos por tarifas y egresos por gastos de operación efectivamente incurridos.

AETAI señala que, considerar en el año base todas las partidas mencionadas estaría generando que las tarifas del servicio de Aproximación se incrementen inadecuadamente. Sin embargo, al hacer la corrección en el propio flujo económico de Ositrán, las tarifas de Aproximación tendrían que reducirse.

De forma complementaria, el Ositrán debería analizar por qué, en sus tres flujos económicos, si para el año 2024 incorpora las partidas de ingresos por tarifas y egresos por gastos de operación, y de valor de los activos (base del capital) y depreciación, no está considerando las transferencias del AIJC a CORPAC. No hacerlo implica la necesidad de incrementar aún más las tarifas de los servicios, lo que perjudica más bien a los usuarios.

432. Asimismo, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente:

- ii) Resulta cuestionable que la base de activos al 2023 comprenda montos superiores a los evidenciados en la base de activos al 2021, lo cual es una evidencia de que se habría efectuado una revaluación de los mismos.
- iii) AETAI calcula un ratio Activos/Ingresos de 156,60% a partir de un *benchmarking* de empresas comparables, las mismas que empleó para proyectar los costos operativos (ver detalle en la sección VI.4). Con base en dicho ratio, AETAI estima la base de capital aplicándolo a los ingresos netos de CORPAC.

Evaluación de las Gerencias

433. Con relación al **comentario i)** de AETAI, debe precisarse que en el numeral 201 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó:

201. Cabe indicar que, en línea con el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022, para el presente procedimiento de revisión tarifaria, se han elaborado dos flujos de caja, uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (en adelante, Flujo SNAR-SV), y otro para el servicio de Aproximación (en adelante, Flujo Aproximación). El objetivo de esta separación es que los ingresos que percibe CORPAC por las transferencias provenientes del 50% de la tarifa de Aterrizaje y Despegue que cobra LAP en el AIJC sean destinados al financiamiento de los costos inherentes a la prestación del servicio de Aproximación.

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

434. Como se observa, las tarifas se determinan mediante dos flujos de caja uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (en adelante, Flujo SNAR-SV), y otro para el servicio de Aproximación (en adelante, Flujo Aproximación). Por lo expuesto, no es correcto lo que indica AETAI, sobre que la Propuesta tarifaria del Ositrán se analizan tres flujos de caja.
435. De otro lado, AETAI señala que los flujos de caja no deberían incorporar ingresos ni gastos en durante el año base 2024 porque esto está generando que las tarifas del servicio de Aproximación se incrementen inadecuadamente. Al respecto, tal como se aprecia en las Tablas 83 y 84 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, como en el modelo que sustenta dicha propuesta, no se han considerado ni ingresos ni gastos operativos en el año base 2024.

0. Flujo de caja: Servicio de SNAR (Nacional e Internacional) y Sobrevuelo						Índice
Montos expresados en miles de Soles						
Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos por prestación del servicio		175 092	187 348	200 463	214 495	229 510
Ingresos por Usuarios no atribuibles		61	65	70	74	80
Transferencias del AIJC		26 174	28 342	30 584	32 983	35 550
Ingreso Bruto total		201 327	215 755	231 116	247 553	265 140
Pago al MTC	10,00%	(11 863)	(12 727)	(13 644)	(14 625)	(15 675)
Aporte por Regulación	1,00%	(2 013)	(2 158)	(2 311)	(2 476)	(2 651)
Contribuciones		(13 877)	(14 885)	(15 955)	(17 101)	(18 326)
Ingresos Netos		187 450	200 870	215 161	230 452	246 814
Suministros y Materiales		(5 022)	(5 123)	(5 225)	(5 330)	(5 436)
Gastos de Personal		(122 120)	(124 563)	(127 054)	(129 595)	(132 187)
Participación de los trabajadores		-	(371)	(974)	(1 631)	(2 249)
Servicios prestados por terceros		(26 453)	(26 453)	(26 453)	(26 453)	(26 453)
Mantenimiento		(4 459)	(4 548)	(4 639)	(4 732)	(4 826)
Seguros y tributos		(5 196)	(5 300)	(5 406)	(5 514)	(5 624)
Otros Costos		(4 212)	(4 296)	(4 382)	(4 470)	(4 559)
Costos incrementales		(1 105)	(1 186)	(1 186)	(1 656)	(1 761)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		(156)	(158)	(161)	(164)	(167)
Total Costos de Operación		(168 723)	(171 997)	(175 480)	(179 544)	(183 263)
Pago de IR		-	(2 077)	(5 462)	(9 140)	(12 605)
Flujo de Caja Operativo		-	18 727	26 796	34 220	41 769
Valor inicial de los activos		(183 957)				
Inversiones			(14 607)	(24 460)	(30 611)	(48 910)
Recuperación de la inversión						(35 662)
Flujo de Caja Económico		(183 957)	4 121	2 336	3 609	(7 141)
WACC	6,95%					
VAN	-					

0. Flujo de caja: Servicio de Aproximación

Índice

Montos expresados en miles de soles

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos por prestación del servicio	28 226	30 202	32 316	34 578	36 998	
Ingresos por Usuarios no atribuibles	23	24	26	28	30	
Transferencias del AIJCh	68 554	74 232	80 105	86 389	93 113	
Ingreso Bruto total	96 803	104 458	112 447	120 994	130 141	
Aporte por Regulación 1,00%	(968)	(1 045)	(1 124)	(1 210)	(1 301)	
Contribuciones	(968)	(1 045)	(1 124)	(1 210)	(1 301)	
Ingresos Netos	95 835	103 413	111 322	119 785	128 839	
Suministros y Materiales	(2 310)	(2 356)	(2 404)	(2 452)	(2 501)	
Gastos de Personal	(52 727)	(53 782)	(54 857)	(55 955)	(57 074)	
Participación de los trabajadores	(252)	(335)	(678)	(1 037)	(1 350)	
Servicios prestados por terceros	(13 982)	(13 982)	(13 982)	(13 982)	(13 982)	
Mantenimiento	(2 120)	(2 162)	(2 205)	(2 249)	(2 294)	
Seguros y tributos	(2 448)	(2 497)	(2 547)	(2 598)	(2 650)	
Otros Costos	(2 153)	(2 197)	(2 240)	(2 285)	(2 331)	
Costos incrementales	(2 209)	(2 250)	(2 251)	(2 493)	(2 547)	
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)	(110)	(112)	(114)	(116)	(118)	
Total Costos de Operación	(78 312)	(79 674)	(81 278)	(83 167)	(84 847)	
Pago de IR	(1 414)	(1 877)	(3 799)	(5 814)	(7 567)	
Flujo de Caja Operativo	-	16 109	21 862	26 245	30 803	36 426
Valor inicial de los activos	(110 493)					
Inversiones		(49 009)	(16 921)	(23 699)	(38 740)	(27 413)
Recuperación de la inversión						188 212
Flujo de Caja Económico	(110 493)	(32 900)	4 941	2 546	(7 937)	197 225
WACC	6,95%					
VAN	-					

Fuente: modelo que sustenta la Propuesta Tarifaria del Ositrán

436. En virtud de lo expuesto, no son correctas las afirmaciones presentadas por AETAI sobre este punto; por lo que, **se desestima el comentario**.
437. Con relación al **comentario ii)**, AETAI indica que resulta cuestionable que la base de activos al 2023 comprenda montos superiores a los evidenciados en la base de activos al 2021, lo cual es una evidencia de que se habría efectuado una revaluación de los mismos.
438. Al respecto, como se indicó en el numeral 260 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, dado que, la base de capital al año base 2024 se reconstruyó mediante la técnica de inventarios perpetuos a partir de la base de activos al 2021, la base de activos imputada al cálculo tarifario no toma en cuenta las supuestas revalorizaciones que señala AETAI entre los años 2022 y 2023.
439. Sin perjuicio de lo señalado, cabe precisar que al revisar la nota 13 de los estados financieros auditados de CORPAC de los años 2021, 2022, 2023 y 2024 (nota 12) no hay detalle alguno sobre que se haya realizado una revaluación a los activos. Asimismo, al revisar el formato 11 "Activos y depreciación" de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC para los años 2021, 2022, 2023 y 2024, tampoco se registran revaluaciones.
440. Finalmente, debe indicarse que, como ya se cuenta con la Contabilidad Regulatoria del año 2024, se acepta el comentario de CORPAC de considerar dicha información para el cálculo de la tarifa (para mayor detalle ver la respuesta al comentario i) de CORPAC de la sección VI.5.1).
441. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario ii) de AETAI**.
442. Con relación al **comentario iii)**, AETAI propone estimar la base de capital de CORPAC mediante un *benchmarking*; al respecto, debe indicarse que, la estructura de costos de una empresa varía por múltiples factores: el modelo de negocio de cada empresa, su volumen de operaciones, la intensidad de capital/recursos que emplee, etc.; por lo que, la metodología de benchmarking podría no reflejar adecuadamente la base de capital propia de una empresa.
443. En particular, AETAI presenta una muestra de empresas que según esta asociación son comparables con CORPAC en base a similitud de operaciones, volumen de tráfico y cumplimiento normativo. Sin embargo, de la información remitida, solo se observa información financiera de las empresas, más no información de operaciones.

444. Al observar la muestra de empresas propuestas por AETAI como comparables con CORPAC, se observa que se están mezclando entidades como la DGAC de Chile y empresas que brindan solamente servicios aeroportuarios, como son Aeropuertos Argentina 2000 o Grupo Aeroportuario Pacífico.
445. Al respecto, debe recordarse que CORPAC es la empresa encargada de brindar servicios de aeronavegación en todo el país, y, que asimismo, brinda servicios aeroportuarios en algunos aeropuertos. Por lo que, no se puede comparar a CORPAC con empresas que solo se encargan de brindar servicios aeroportuarios dado que se sesga el análisis. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de AETAI.**
446. Así, al incorporar el comentario de CORPAC de considerar la base de capital al cierre del año 2024; así como los *drivers* para asignación de los activos, los cuales se actualizan como resultado de emplear la Contabilidad Regulatoria del año 2024 (para mayor detalle ver la sección VI.4), en las siguientes tablas se presenta los valores de la base de capital y su proyección de depreciación actualizados

Tabla 77 Actualización de la estimación del valor neto de los activos asignados a los servicios de aeronavegación al año 2024 (miles de soles)

Tipo de activo	Valor Histórico	Depreciación del Ejercicio				
		2025	2026	2027	2028	2029
A. Aeronavegación	103 844	18 816	16 474	12 157	10 057	9 075
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	18 087	1 075	1 063	1 034	972	917
Maquinaria y Equipo	20 003	6 414	4 884	2 351	1 343	868
Otros	56 206	10 974	10 174	8 452	7 695	7 242
Programas de computadora (software)	4 164	353	353	319	47	47
Equipos	0	0	0	0	0	0
Terrenos	5 384	0	0	0	0	0
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)	103 175	292	253	183	170	168
Concesiones, licencias y otros derechos	0	0	0	0	0	0
Edificaciones y construcciones	1 400	162	158	157	157	157
Maquinaria y Equipo	109	65	44	0	0	0
Otros	276	65	52	26	13	12
Programas de computadora (software)	19	0	0	0	0	0
Terrenos	101 371	0	0	0	0	0
Total general	207 018	19 108	16 727	12 340	10 226	9 244

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 78 Actualización de los *drivers* para la asignación de los activos de aeronavegación, según servicio, 2017-2024 (miles de soles)

Servicio	Depreciación y amortización							Promedio 2017-2024	% del total
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
SNAR nacional	7 130	12 945	11 484	12 809	12 278	11 690	15 133	12 759	38,9%
SNAR internacional	2 452	3 788	4 118	3 626	2 153	2 036	2 696	2 779	9,6%
Aproximación	7 352	12 150	10 946	13 494	11 259	11 041	15 293	13 531	38,4%
Sobrevuelo	2 715	4 774	4 946	6 089	3 823	2 966	3 497	3 557	13,1%
Total servicios con tarifa regulada	19 648	33 656	31 495	36 017	29 512	27 734	36 619	32 626	99,9%
Total de servicios no regulados	17	16	28	16	14	14	14	13	0,1%
Total Aeronavegación	19 666	33 672	31 523	36 033	29 526	27 748	36 634	32 638	100,0%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC 2017-2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 79 Base de activos existentes actualizada al año 2024, según servicio (miles de soles)

Servicio	% de asignación	Año 2024		
		Aeronavegación	Mixto	Total
SNAR nacional	38,9%	40 384	40 123	80 507
SNAR internacional	9,6%	9 925	9 861	19 786
Aproximación	38,4%	39 896	39 639	79 535
Sobrevuelo	13,1%	13 583	13 496	27 079
Total	99,9%	103 788	103 119	206 907

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 80 Proyección de la depreciación de la base de activos existentes, por servicio, 2025-2029 (miles de soles)

Servicio	% de asignación	Depreciación del Ejercicio				
		2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	38,9%	7 431	6 505	4 799	3 977	3 595
SNAR internacional	9,6%	1 826	1 599	1 179	977	883
Aproximación	38,4%	7 341	6 427	4 741	3 929	3 551
Sobrevuelo	13,1%	2 499	2 188	1 614	1 338	1 209
Total	99,9%	19 097	16 718	12 333	10 221	9 239

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.5.2. Inversiones proyectadas

447. Respecto al Programa de Inversiones de CORPAC para los servicios de aeronavegación correspondiente al periodo 2025-2029 se empleará la información remitida por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, en respuesta al requerimiento efectuado por el Ositrán mediante Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN, en donde se solicita a la empresa, entre otros, proporcionar el detalle y monto anual de las inversiones programadas hasta el año 2029.
448. Considerando ello, en la siguiente tabla se detalla el monto total de inversión de CORPAC para los servicios de aeronavegación correspondientes al periodo 2025-2029, el cual asciende a USD 257,9 millones¹⁰⁴.

Tabla 81 Programa de Inversión presentado por CORPAC, 2025-2029 (miles de USD)

Detalle	2025	2026	2027	2028	2029
Inversiones ligadas a proyectos	0	0	18 193	30 978	29 840
Proyectos de inversión	0	0	18 193	30 978	29 840
Inversiones no ligadas a proyectos	53 002	34 478	27 010	41 885	22 521
Equipo de electricidad	35 500	10 281	4 143	8 256	4 258
Equipo de radioayudas	435	331	3 125	6 851	8 383
Equipos de comunicaciones	7 234	7 101	6 297	4 170	300
Equipos de grupos electrógenos	13	1 940	512	2 369	2 369
Equipos de meteorología	510	1 304	2 274	1 766	4 206
Equipos de vigilancia aérea	6 517	2 953	6 485	14 404	2 886
Inversiones Convenio CAR	2 485	9 134	0	0	0
Sistema VHF-AA y medios de transmisión	25	1 328	2 625	2 625	13
Otras inversiones	284	105	1 549	1 444	105
Total	53 002	34 478	45 203	72 864	52 361

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

449. 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 que:

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.

¹⁰⁴ Este monto excluye el concepto "Adquisición de equipos, hardware y software", clasificado por CORPAC como una inversión en Informática, debido a que, de acuerdo con la información remitida, es una inversión asignada a los servicios de Aterrizaje y Despegue y TUUA (A/D-TUUA).

[El énfasis es nuestro.]

450. En línea con lo establecido en el RETA, mediante Oficio N° 00271-2024-GRE-OSITRAN se le solicitó a CORPAC que envié el Programa de Inversión hasta el año 2029 con el respectivo sustento de dicha programación. Al respecto, mediante Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, CORPAC señala 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, e indica además que el programa de inversiones remitido se encuentra actualizado respecto a lo consignado en su Propuesta Tarifaria, en base a costos, tipo de cambio, incremento de metas y prioridades que indica la nueva Gerencia General de la empresa. Al respecto, en el Anexo IV del presente documento puede observarse la descripción remitida por CORPAC respecto los diferentes conceptos que conforman el Programa de Inversión del periodo 2025-2029 para los sistemas de navegación aérea.
451. Sobre este punto, la Propuesta de AETAI menciona que debe evaluarse, *ex ante*, la necesidad de realizar dichas inversiones, teniendo en cuenta que CORPAC tiene equipos que han pasado su período de vida útil, y recomienda que, bajo dicho contexto, debe evaluarse si los equipos e infraestructura que pretende renovar CORPAC son los más urgente de renovar o si existe la posibilidad de que existan otros bienes que necesitan ser adquiridos con la finalidad de garantizar la calidad de los servicios prestados por CORPAC¹⁰⁵. Al respecto, como se indica en la Propuesta de CORPAC, el Programa de Inversiones considerado por la empresa para los servicios de navegación aérea se orienta a mantener y optimizar la seguridad de las operaciones aéreas, a través de sistemas aeronáuticos especializados y de última tecnología, que permitan mantener y/o elevar la confiabilidad y disponibilidad de los Sistemas de Navegación Aérea en el espacio aéreo peruano. En tal sentido, dada la importancia que tiene el Programa de Inversiones para la adecuada prestación de los servicios de aeronavegación, la priorización en las adquisiciones o renovaciones de equipamiento e infraestructura necesaria es responsabilidad de CORPAC como entidad especializada en dicha materia.
452. 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. Al respecto, en la anterior revisión tarifaria, el nivel de cumplimiento de ejecución se estimó el porcentaje a partir de los porcentajes de ejecución anual, lo cual es válido en un escenario en donde la empresa presenta un patrón de ejecución de inversiones sostenido; sin embargo, a la luz de la información histórica de los últimos años, en donde la empresa ha presentado un ritmo atípico de ejecución anual, se propone determinar el nivel de cumplimiento de ejecución a partir del monto acumulado de las inversiones ejecutadas versus las programadas, correspondiente al periodo 2022-2024. No obstante, dado que dicha comparación involucra la adición de valores en el tiempo, corresponde expresar dichos montos en un mismo momento en el tiempo mediante el uso de una tasa de descuento. Así, para este caso, se calculan los montos acumulados de inversiones ejecutadas y programadas a valores del año 2024, aplicando la tasa WACC de dicho año que ha sido calculada en el presente Informe.

¹⁰⁵ Como se detalló anteriormente, en la Propuesta de AETAI se cuestiona que los gastos proyectados por CORPAC sean elevados en comparación al monto de inversiones debido a que se están contemplando beneficios adicionales a los trabajadores de la empresa, y se indica además que CORPAC pretende revalorizar activos obsoletos para financiar dichos beneficios adicionales. Al respecto, como se indicó previamente, de acuerdo con el sustento presentado por CORPAC, los gastos proyectados toman en consideración las necesidades operacionales de los servicios de aeronavegación, basados en la necesidad de cumplir los requisitos exigidos por la OACI y la DGAC. Por otro lado, en la Propuesta de AETAI no se evidencian pruebas respecto a la afirmación de que CORPAC pretendería financiar los beneficios adicionales a los trabajadores mediante la revalorización de activos obsoletos. Finalmente, como se verá más adelante, los montos de inversiones programadas por CORPAC son ajustados por un porcentaje de ejecución para efectos del cálculo tarifario, por lo que dichos montos resultarían inferiores a los montos inicialmente contemplados en el Programa de Inversiones de CORPAC.

453. 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 31,3%¹⁰⁶.

Tabla 82 Porcentaje de ejecución de las inversiones programadas en los servicios de aeronavegación, 2022-2024

	2022	2023	2024	Acumulado a Valores del 2024	% Porcentaje de ejecución
Programado para el año	5 822 282	17 151 106	8 678 432	33 633 706	31,3%
Ejecución en el año	6 371 711	1 977 121	1 140 405	10 518 041	

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.

454. Cabe indicar que, como se detalló anteriormente, en la Propuesta de AETAI se manifiesta que, de acuerdo con la información de los Estados Financieros Auditados de CORPAC del 2023, la limitada ejecución de inversiones de la empresa le está generando excesos de flujo de efectivo. Sobre el particular, debemos señalar que el manejo de caja de CORPAC no es un aspecto que se encuentre bajo el ámbito de la presente revisión tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación; sin embargo, respecto a su comportamiento en la ejecución de las inversiones programadas, como se indicó previamente, la incorporación del porcentaje de ajuste sobre las inversiones busca trasladar en el cálculo tarifario la gestión que CORPAC ha evidenciado en los últimos años respecto al cumplimiento de ejecución de inversiones.
455. Con ello, 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, según tipo de activo, que será considerado en el cálculo de las tarifas.

Tabla 83 Programa de Inversión para los servicios de aeronavegación considerado para el cálculo tarifario, según tipo de activo, 2025-2029 (USD)

Tipo de inversión	2025	2026	2027	2028	2029
Edificaciones y construcciones	4 126	10 827	394 315	419 913	419 913
Equipos	310 556	178 888	168 078	47 731	170 205
Maquinaria y equipo	15 474 841	7 719 299	13 540 661	22 302 007	15 767 980
Otros	785 363	2 872 920	32 918	16 459	16 459
Total	16 574 885	10 781 934	14 135 973	22 786 111	16 374 557

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

456. Adicionalmente, en el Programa de Inversión remitido por CORPAC se puede identificar qué servicios de aeronavegación están involucrados con cada proyecto de inversión; pudiendo identificarse 3 grupos de servicios:

- Grupo 1: Sobrevuelo, SNAR (nacional e internacional) y Aproximación.
- Grupo 2: SNAR (nacional e internacional) y Aproximación.
- Grupo 3: Aproximación.

¹⁰⁶ Cabe indicar que en la Propuesta de AETAI se propone un porcentaje de ejecución de 49,0%, calculado a partir de los montos acumulados de inversión, programado y ejecutado, durante 2017-2023; por su parte, en la Propuesta de CORPAC se propone un porcentaje de ejecución de 66,9%, calculado como el porcentaje promedio de ejecución anual durante el periodo 2017-2023 (sin considerar los años 2020 y 2021). AETAI señala que su porcentaje de ejecución propuesto es más acorde con el avance de ejecución que ha venido realizando CORPAC en estos últimos seis años, recomendando que se encargue la valorización de los activos de CORPAC a una empresa auditora independiente con la finalidad de evidenciar la brecha de inversiones no ejecutadas por la empresa. Al respecto, debemos indicar que la información de las inversiones ejecutadas por CORPAC, y por ende, la base de activos de capital de la empresa pasa por un procedimiento de auditoría independiente anualmente, en la medida que dicha información forma parte de los Estados Financieros auditados de la empresa. Sin embargo, la auditoría que se realiza únicamente se enfoca en los montos ejecutados por la empresa y no en la brecha de inversiones alegada por AETAI, puesto que esta última dependerá de la programación de inversiones que CORPAC elabore periódicamente sobre la base de las necesidades técnicas que identifica.

457. Así, para asignar las proyecciones de inversión y sus respectivos montos de depreciación se construyeron *drivers* mediante un mecanismo similar al utilizado en la revisión tarifaria anterior. En particular, se estableció una asignación de activos a partir de los montos de depreciación registrados en la Contabilidad Regulatoria para el periodo 2017-2023, considerando los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional, Aproximación y Sobrevuelo. Luego, se establecieron los *drivers* asignados a cada servicio respecto de la suma total anual de los servicios identificados en cada grupo de inversión. Finalmente, se calculó la participación promedio de cada servicio y según el(los) grupo(s) al(los) cual(es) pertenezca, para el periodo 2017-2023, obteniéndose las participaciones que se detallan en la siguiente tabla. Cabe señalar que en el caso de las inversiones dirigidas a SNAR, la distribución entre Nacional e Internacional consideró el uso de un *driver* intermedio construido a partir de los kilómetros recorridos para cada servicio en el periodo 2017- 2023.

Tabla 84 Cálculo de los *drivers* para la asignación de inversiones proyectadas, según servicio

i.1 Gasto en Depreciación y Amortización, según CR (en miles de Soles):

Servicio	Depreciación y amortización							Prom.
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
SNAR nacional	7 130	12 945	11 484	12 809	12 278	11 690	15 133	11 924
SNAR internacional	2 452	3 788	4 118	3 626	2 153	2 036	2 696	2 981
Aproximación	7 352	12 150	10 946	13 494	11 259	11 041	15 293	11 648
Sobrevuelo	2 715	4 774	4 946	6 089	3 823	2 966	3 497	4 116
Total	19 648	33 656	31 495	36 017	29 512	27 734	36 619	30 669

i.2 Distribución para Inversiones asignadas a SNAR (en miles de kilómetros):

Servicio	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Prom.
SNAR Nacional	75 128	80 835	86 860	32 978	52 196	72 343	77 547	68 270
SNAR Internacional	76 765	80 425	80 708	24 869	29 619	52 614	62 715	58 245
Total	151 894	161 260	167 567	57 847	81 814	124 958	140 262	126 515

ii. Asignación por combinación de servicios (%):

Combinación	Servicio	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Prom.
SV-SNAR-APROX	SNAR Nacional	24%	25%	26%	26%	31%	29%	27%	26%
SV-SNAR-APROX	SNAR Internacional	25%	25%	24%	20%	18%	21%	22%	22%
SV-SNAR-APROX	Sobrevuelo	14%	14%	16%	17%	13%	11%	10%	13%
SV-SNAR-APROX	Aproximación	37%	36%	35%	37%	38%	40%	42%	38%
SNAR-APROX	Aproximación	43%	42%	41%	45%	44%	45%	46%	44%
SNAR-APROX	SNAR Nacional	28%	29%	30%	31%	36%	32%	30%	30%
SNAR-APROX	SNAR Internacional	29%	29%	28%	24%	20%	23%	24%	26%
APROX	Aproximación	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

458. Luego de aplicar los *drivers* calculados sobre los montos de inversión considerados en la presente Propuesta Tarifaria (Tabla 83), en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de inversión para cada servicio.

Tabla 85 Inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	1 609	2 695	3 414	5 514	4 084
SNAR internacional	1 373	2 299	2 913	4 705	3 484
Aproximación	12 769	4 409	6 169	10 071	7 117
Sobrevuelo	823	1 379	1 640	2 496	1 690
Total	16 575	10 782	14 136	22 786	16 375

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

459. Asimismo, los *drivers* presentados en la Tabla 84 también se emplearon para asignar las depreciaciones anuales del programa de inversión a los servicios materia de la presente revisión tarifaria; el detalle se presenta en la Tabla 86.

Tabla 86 Depreciación de las inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	0	161	430	764	1 308
SNAR internacional	0	137	367	652	1 116
Aproximación	0	1 277	1 717	2 324	3 320
Sobrevuelo	0	82	220	380	626
Total	0	1 657	2 735	4 121	6 370

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

460. Por último, dado que los flujos de caja se encuentran expresados en soles reales, se aplicó el tipo de cambio real (ver Tabla 37) sobre los montos estimados de inversión y depreciación, obteniéndose los montos que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 87 Proyección de inversiones y depreciaciones según servicio, 2025-2029 (miles de soles)

Inversión	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	6 177	10 343	13 117	21 212	15 731
SNAR internacional	5 270	8 824	11 191	18 097	13 421
Aproximación	49 009	16 921	23 699	38 740	27 413
Sobrevuelo	3 161	5 293	6 303	9 601	6 509
Total	63 616	41 381	54 310	87 649	63 075
Depreciación	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	0	617	1 653	2 940	5 039
SNAR internacional	0	527	1 410	2 508	4 299
Aproximación	0	4 900	6 598	8 939	12 788
Sobrevuelo	0	316	846	1 463	2 412
Total	0	6 360	10 506	15 850	24 537

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de CORPAC

461. Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre las inversiones proyectadas y el porcentaje de ajuste de las mismas¹⁰⁷:
- i) Sobre el porcentaje de ejecución de inversiones, CORPAC señala que no debe calcularse con información incompleta del 2024; sino que debe tomarse información al cierre del 2024, para lo cual también debe considerarse las transferencias que ha realizado en el marco de los Convenios con LAP y con OACI, los cuales se detallan a continuación¹⁰⁸:

¹⁰⁷ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por el Sr. Miguel Moreno, Gerente de Finanzas de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

¹⁰⁸ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por el Sr. José Rubio, Gerente General de CORPAC y la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

a. **Convenio específico con LAP:**

CORPAC firmó un convenio específico de cooperación interinstitucional con LAP a fin de que esta última realice los actos necesarios para la ejecución del proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL) de la pista 16L-34R CATI, II/IIIB del AIJC por encargo y cuenta de CORPAC alineado con la modalidad de contratación que LAP celebre con el contratista. De acuerdo al proyecto, el monto de inversión asciende a USD 40 760 929,78¹⁰⁹.

Así, CORPAC señala que, en noviembre del 2024 CORPAC desembolsó USD 3 292 637,77 y en enero del 2025 han desembolsado USD 3 188 151,06 correspondientes al pago de diciembre 2024, montos que han incluido en el cuadro de ejecución de inversiones del año 2024. CORPAC alega que, dado que es un proyecto de emergencia, ha transferido recursos bajo la modalidad de descuento de las transferencias que realiza LAP a CORPAC S.A. (50% del Aterrizaje y Despegue y el 20% del TUUA Internacional) producto del Convenio de cooperación interinstitucional.

b. **Convenio CAR:**

CORPAC celebró un convenio de administración de recursos con OACI por la suma de USD 42 035 126¹¹⁰, estos montos son afrontados por transferencia del MTC según Resolución Ministerial N° 310-2024-MTC/018 en la cual se autoriza la transferencia a favor de CORPAC por S/ 113 083 520. Así, el saldo es afrontado con recursos propios de CORPAC. Por lo que, el 21 de noviembre de 2024 CORPAC realizó el depósito de USD 8 355 970,54 a favor de OACI. CORPAC señala que, dado que se trata de un proyecto relacionado a los servicios de navegación aérea se debe tomar en consideración dicho importe en el cuadro de ejecución de inversiones del año 2024.

¹⁰⁹ CORPAC precisa que, a causa de la pérdida de energía eléctrica en la pista del AIJC, acontecida el 2 de junio del 2024, se autorizó a CORPAC suscribir un convenio con LAP a fin de ejecutar el proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL), en ese sentido mediante Ley N° 321037 de fecha 26 de julio de 2024, en la cláusula decima primera se estableció:

DÉCIMA PRIMERA. Sistema de iluminación de ayudas visuales del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Autorízase, durante el año fiscal 2024, a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC S.A. a suscribir con el Concesionario del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, un convenio con el objetivo de ejecutar el proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL) de la pista 16L – 34R del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho convenio no persigue fines de lucro.

¹¹⁰ CORPAC indicó que, mediante la centésima disposición complementaria final de la Ley N° 31953, ley de presupuesto del sector público para el Año fiscal 2024, fue declarada en proceso integral de reorganización, con el objeto de reforzar su gobernanza, así como su sostenibilidad financiera, administrativa y organizacional, cautelando a su vez la seguridad de las operaciones aéreas.

En el marco de dicho proceso integral de reorganización, se autoriza a CORPAC, durante el año fiscal 2024, a celebrar convenios de administración de recursos – CAR con organismos internacionales, para la contratación de bienes y servicios especializados destinados a asegurar: (i) la alta disponibilidad del servicio de comunicación, navegación y vigilancia aérea; y de los sistemas de ayudas luminosas y de energía eléctrica para el reforzamiento del control y la seguridad aérea a nivel nacional, incluyendo los servicios especializados que tengan por objeto la gestión integral de dichas prestaciones y el monitoreo de su ejecución contractual; (ii) el mantenimiento y conservación de la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional; (iii) la implementación de programas de capacitación especializada en materia de aeronáutica; y, (iv) la elaboración e implementación de un plan integral de reorganización de la empresa, lo que incluye prioritariamente al Centro de Instrucción de Aviación Civil (CIAC), conforme a lo dispuesto en la Ley N° 30356, ley que fortalece la transparencia y el control en los convenios de administración de recursos con organizaciones internacionales, y las disposiciones establecidas en el Decreto Supremo N° 381-2015-EF.

- ii) Sobre los años utilizados para cálculo del porcentaje de ejecución de inversiones, CORPAC señala que los años utilizados para el cálculo del porcentaje de ejecución no cuentan con una homogeneidad en los cálculos toda vez que para los cálculos de OPEX incrementales, OPEX, demanda y gasto de CORPAC asociados a Pista y Rodadura en el AIJC se toma información histórica de 2017-2024; sin embargo, para el cálculo del factor de ejecución solo se toma información de ejecución de inversiones para los años 2022, 2023 e información parcial del año 2024 (a noviembre), este criterio perjudica enormemente el porcentaje de ejecución promedio utilizado como factor para el descuento de las inversiones programadas y OPEX incremental.

Tomando en consideración la revisión pasada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN, se tomó en consideración para el cálculo de ejecución de inversiones el histórico de ejecución de las mismas, desde el año 2017-2019 a fin de calcular el porcentaje de ejecución el cual fue de 74,04% a incluir en el modelo económico para navegación aérea, no tomándose los años 2020 – 2021 por la coyuntura ocasionada por el COVID-19.

- iii) En la programación de inversiones no se ha considerado la partida de 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) por el monto de USD 4 942 871 (Cuatro millones novecientos cuarenta y dos mil ochocientos setenta y un dólares americanos), esta inversión debe ser considerada dado que la misma involucra el 80% del monto total de las inversiones en equipos de informática que están directamente relacionadas con el soporte y la operación de los servicios de navegación aérea (Sobrevuelo, SNAR y Aproximación)¹¹¹.

CORPAC precisa que, al momento de remitir la programación de inversiones, existió un error de digitación al considerar en el programa de inversiones remitido 2024-2029 la adquisición de equipos, hardware y software como servicio asignado A/D-TUUA, cuando debió de considerarse como servicio asignado (SV-SNAR-APROX) por los motivos expuestos.

Por otro lado, dado que el monto asignado para navegación aérea representa el 80% del monto total, el 20% restante (USD 1 235 717.15) será considerado en el programa de inversiones del modelo económico aeroportuario, dado que ese monto también involucra adquisición de equipos para los servicios aeroportuarios.

Evaluación de las Gerencias

462. Con relación al **comentario i)**, CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán considera el porcentaje de ejecución de inversiones usando información incompleta porque solamente está considerando la ejecución de las inversiones a noviembre del año 2024. CORPAC precisa que a diciembre del 2024 ha realizado pagos a LAP y a OACI en el marco de convenios de ejecución de inversiones.

¹¹¹ Los componentes de la inversión son:

- i. Infraestructura para Navegación Aérea: renovación de servidores, implementación del sistema integral de seguridad, adquisición de equipos de monitoreo para Data Center y sistemas de almacenamiento externo, todos fundamentales para la operación segura y eficiente de los servicios de navegación.
- ii. Equipos y Redes de Comunicación: adquisición de equipos de seguridad perimetral, interconexión por fibra óptica y mejoras en la red de datos LAN de aeropuertos del norte, esenciales para la gestión del tráfico aéreo.
- iii. Sistemas de Apoyo a la Navegación: actualización del sistema meteorológico WIFS, adquisición de cámaras de videovigilancia para torres de control, y licencias de virtualización, directamente vinculadas a la seguridad y control de la navegación aérea.
- iv. Soporte Técnico y de Contingencia: implementación del Data Center de contingencia, adquisición de UPS para nodos de comunicación y Data Center, y renovación de sistemas de detección de incendios, garantizando la continuidad operativa de los servicios de navegación aérea

463. Al respecto, debe indicarse que en el marco de la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, mediante el Oficio N° 001-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC, entre otros, remitir el detalle y monto de las inversiones ejecutadas al cierre del año 2024. Al respecto, mediante el Oficio N° GCAF.GF.006.2025.O/6, CORPAC señaló que a esa fecha (9 de enero de 2025) no contaba con información a diciembre del 2024; por lo cual remitió información a noviembre de 2024.
464. Por lo expuesto, la Propuesta Tarifaria del Ositrán empleó la mejor información disponible al momento de calcular las tarifas.
465. Cabe precisar que, recién, mediante el archivo “Ejecución de gastos de capital 2022-2024 al mes de diciembre 2022-2024” adjunto al Oficio GG.174.2025.O/6 (mediante el cual CORPAC remitió sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, recibido el 19 de febrero de 2025), CORPAC ha remitido el programa de ejecución de inversiones al cierre del año 2024 (el resumen se presenta en la siguiente tabla sin incluir los montos ejecutados en el marco de los convenios CAR y LAP):

Tabla 88 Ejecución de inversiones al cierre del 2024 (USD)

Descripción	2022		2023		2024		Acumulado 2022-2024	
	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado
Total	5 822 284	6 371 711	15 847 134	1 977 121	8 664 703	2 126 635	30 334 121	10 475 467

Fuente: Oficio GG.174.2025.O/6¹¹²

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

466. Así, dado que el porcentaje de ejecución de inversiones considera información del 2024, corresponde incluir en la determinación de dicho porcentaje los montos ejecutados al cierre de ese periodo.
467. De otro lado, CORPAC señala que ha firmado un convenio específico de cooperación interinstitucional con LAP a fin de que esta última ejecute el proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL) de la pista 16L-34R CATI, II/IIIB del AIJC por encargo y cuenta de CORPAC. Por lo que, de acuerdo con CORPAC, en noviembre del 2024 desembolsó USD 3 292 637,77 y en enero del 2025 USD 3 188 151,06 a favor de LAP, montos que han incluido en el cuadro de ejecución de inversiones del año 2024.

FACTURAS EMITIDAS A LAP EN DICIEMBRE POR CONTRAPRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NOVIEMBRE					
COMPROBANTE	EMISION	VCTO.	MONTO \$	PAGO A CTA	CONVENIO
F0030004606	04.12.2024	09.12.2024	1,870,147.39	374,029.48	1,496,117.91
F0030004607	04.12.2024	09.12.2024	2,245,649.82	449,129.96	1,796,519.86
TOTALES			4,115,797.21	823,159.44	3,292,637.77

FACTURAS EMITIDAS A LAP EN ENERO POR CONTRAPRESTACION DE SERVICIOS DEL MES DE DICIEMBRE 2024					
COMPROBANTES	EMISION	VCTO.	MONTO US\$	PAGO A CTA	CONVENIO
F0030004636	06/01/2025	11/01/2025	1,908,763.56	381,752.71	1,527,010.85
F0030004637	06/01/2025	11/01/2025	2,076,425.29	415,285.06	1,661,140.23
TOTALES			3,985,188.85	797,037.77	3,188,151.08

¹¹² Cabe precisar que mediante el oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC corrigió un error de orden en los montos programados de las “Inversiones varias a nivel nacional” y las “Inversiones sistema de navegación aérea y torres de control Arpto. Ilo, Moquegua (DU-006-2018)”, las cuales no tiene efecto en los porcentajes de ejecución.

468. Cabe precisar que en los numerales i y ii de la cláusula octava del Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional entre CORPAC y LAP¹¹³, se señala que CORPAC está obligado a financiar la ejecución del proyecto, para lo cual se destinará el 80% de las transferencias provenientes de LAP (50% de aterrizaje y despegue y 20% de la TUUA Internacional)
469. Al respecto, con el fin de corroborar lo señalado por CORPAC, mediante el Oficio N° 00048-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó, entre otros, remitir los comprobantes mediante los cuales se realizó las mencionadas transferencias a LAP. Así, en respuesta a este requerimiento, mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC remitió las facturas electrónicas N° F003 – 00004606, F003 – 00004607, F003 – 00004636 y F003 – 00004637. El detalle de las mencionadas facturas se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 89 Resumen de las facturas pagadas por CORPAC a LAP (USD)

N° Factura	Fecha de emisión	Importe
F003 - 00004606	4/12/2024	1 870 147
F003 - 00004607	4/12/2024	2 245 650
F003 - 00004636	6/01/2025	1 908 764
F003 - 00004637	6/01/2025	2 076 425

Fuente: Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

470. Como se observa, se ha podido corroborar que CORPAC ha pagado a LAP USD 3 292 637,77 en diciembre de 2024 y USD 3 188 151,06 en enero del 2025 a favor de LAP. Dado que el porcentaje de ejecución de inversiones considera información del 2024, corresponde incluir en la determinación de dicho porcentaje el monto pagado en diciembre, ascendente a LAP USD 3 292 637,77.
471. De otro lado, sobre el convenio con OACI, CORPAC señala que una parte es asumida por el MTC y la otra por CORPAC, habiendo transferido con recursos propios USD 8 355 970,54 a favor de OACI en noviembre del año 2024.
472. Al respecto, al revisar la Resolución Ministerial N° 310-2024-MTC/018 se observa que se autoriza al MTC transferir a CORPAC el monto de S/ 113 083 520 para financiar la ejecución de las Inversiones de Optimización, de Ampliación Marginal, de Rehabilitación y de Reposición (IOARR) con CUI N° 2639348, 2638648, 2638831 y 2638574, dicho monto equivale a USD 29 801 955¹¹⁴
473. Asimismo, al revisar el documento Invoice N° 001—PER24819¹¹⁵, se observa que el primer pago correspondiente al Proyecto PER24819 “Implementación de sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en aeropuertos priorizados a nivel nacional y servicio de gestión de proyectos en CORPAC” asciende a USD 38 157 926. Así se observa que la diferencia que le corresponde cubrir a CORPAC con recursos propios corresponde a USD 8 355 971¹¹⁶.

¹¹³ Cabe precisar que dicho convenio fue remitido por CORPAC adjunto al Oficio N°GCAF.GF.019.2025.O.

¹¹⁴ Para la conversión se emplea el tipo de cambio pactado con entre CORPAC y el Banco Interbank, como se aprecia en las Cartas Orden N° 204, 205, 206, 207, 208, 209 y 210-2024 remitidas por CORPAC adjuntas al Oficio N° GG.174.2025.O/6.

¹¹⁵ Este documento fue remitido por CORPAC adjunto al Oficio N° GG.174.2025.O/6.

¹¹⁶ Corresponde a la diferencia entre el monto del primer pago (USD 38 157 926) y la transferencia recibida del MTC (USD 29 801 955).

474. Adicionalmente, se ha corroborado que CORPAC ha realizado el pago de los USD 38 157 926 a favor de la OACI mediante las Cartas orden N° 204, 205, 206, 207, 208, 209 y 210-2024, en las cuales se instruyó al Banco de crédito a realizar las transferencias interbancarias¹¹⁷. En la siguiente tabla se presenta el resumen de las mencionadas transferencias

Tabla 90 Resumen de las transferencias realizadas por CORPAC a OACI (USD)

N° de Carta	Fecha	Importe
204-2024	19/11/2024	6 000 000
205-2024	19/11/2024	6 000 000
206-2024	19/11/2024	6 000 000
207-2024	19/11/2024	6 000 000
208-2024	19/11/2024	5 801 955
209-2024	20/11/2024	4 177 985
210-2024	20/11/2024	4 177 985
Total		38 157 926

Fuente: Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

475. Como se observa, se ha podido corroborar que CORPAC ha pagado a la OACI USD 8 355 971 en noviembre de 2024. Dado que el porcentaje de ejecución de inversiones considera información del 2024, corresponde incluir en la determinación de dicho porcentaje el monto pagado a la OACI.
476. En virtud de lo expuesto, **se considera parcialmente el comentario i) de CORPAC** al incorporar las inversiones ejecutadas al cierre del año 2024.
477. Con relación al **comentario ii)**, CORPAC señala que no están de acuerdo con el periodo de tiempo considerado para determinar el porcentaje de ejecución de inversiones 2022-2024, porque perjudica el porcentaje de ejecución de las inversiones programadas y del OPEX incremental. Al respecto, CORPAC precisa que dicho periodo de tiempo es diferente al empleado para el cálculo del OPEX y de la demanda y gastos de pista y rodadura en el AIJC, en cuyos casos se emplea el periodo 2017-2023.
478. Asimismo, CORPAC señala que, en la revisión tarifaria del 2022, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN, se tomó en consideración para el cálculo de ejecución de inversiones el histórico de ejecución de las mismas, desde el año 2017-2019, a fin de calcular el porcentaje de ejecución el cual fue de 74,04%, no tomándose los años 2020-2021 por la coyuntura ocasionada por el COVID-19.
479. Al respecto, debe indicarse, como señala CORPAC, en la revisión tarifaria del año 2022, para la determinación del porcentaje de ejecución de inversiones se empleó el periodo 2017-2019, y no el 2017-2021 como sí se empleó para la proyección del costo operativo. Este criterio se tomó recogiendo un comentario de CORPAC, en el que indicaba que debido a la pandemia durante los años 2020 y 2021 no pudo ejecutar inversiones. En particular, en el numeral 508 del informe "Revisión extraordinaria de las 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" que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 00024-2022-CD-OSITRAN se indicó:

Sin perjuicio de lo señalado, CORPAC ha argumentado que debido a las restricciones impuestas tanto por el gobierno peruano como por los diversos gobiernos a nivel mundial, la ejecución de inversiones se vio fuertemente afectada. Por ejemplo, CORPAC afirma que tenía contratos firmados con diferentes empresas para suministro de equipos aeronáuticos, los cuales no se concretaron debido a que sus proveedores no podían trasladar los equipos a los sitios de destino debido a las restricciones de movilidad impartidas por el gobierno.

¹¹⁷ Dichas cartas fueron remitidas por CORPAC adjuntas al Oficio N° GG.174.2025.O/6.

Por lo expuesto, y en vista de que la coyuntura ocasionada por el COVID-19 complicó la ejecución de las inversiones que tenía CORPAC, se considera adecuado excluir del cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones los resultados de los años 2020 y 2021.

[El subrayado es nuestro. Notas al pie de página omitidas.]

480. Como se observa, CORPAC consideraba que no debía tomarse en consideración la información de los años 2020 y 2021 para determinar el porcentaje de ejecución de inversiones.
481. Por lo expuesto, siguiendo el mismo criterio considerado en la revisión del año 2022, para la proyección de costos operativos, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se consideró la información desde el año 2017 hasta el año 2023, información más reciente con la que disponía. Sin perjuicio de lo señalado, al recoger el comentario de CORPAC sobre el uso de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024 (para mayor detalle ver la sección VI.4), para la proyección de costos operativos, se considera la información desde el año 2017 hasta el año 2024.
482. Mientras que, en el caso de la ejecución de inversiones, no se consideró la información de los años 2020 y 2021 debido a que se encontraba sesgada por los efectos del COVID-19. Por lo que, con la finalidad de determinar el porcentaje de ejecución de las inversiones, se tomó de base la información de las inversiones programadas en la última revisión tarifaria (periodo 2022-2024), debido a que estas reflejarían de mejor manera la gestión actual de CORPAC.
483. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de CORPAC.**
484. Con relación al **comentario iii)**, CORPAC señala que en el programa de inversiones considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se ha considerado la partida 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) por el monto de USD 4 942 871 (Cuatro millones novecientos cuarenta y dos mil ochocientos setenta y un dólares americanos), cuando esta inversión está directamente relacionada con los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación. Asimismo, CORPAC señala que, por error de digitación cuando remitieron el plan de inversiones, a esa inversión la asignaron a los servicios de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) y aterrizaje y despegue (A/D), cuando corresponde a los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación.
485. CORPAC indica que el 80% de esa inversión, que asciende a USD 4 942 871 corresponde a los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación; mientras que, el 20% restante corresponde a los servicios aeroportuarios de TUUA y A/D.
486. Al respecto, tal como se aprecia en el pie de página 46 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, no se consideró la inversión 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) porque en el archivo "Programa de inversiones 2024-2029 (05.12.2024) navegación sin Convenio", remitido adjunto al Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, se indicaba dicha inversión estaba asignada a los servicios de Aterrizaje y Despegue y TUUA (A/D-TUUA).
487. Al respecto, como se observa, CORPAC está indicando que por un error de tipeo se señaló que la inversión 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) por USD 4 942 871 correspondía a A/D y TUUA, cuando en realidad corresponde a los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación.
488. Dado que la mencionada inversión servirá para brindar los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación, se considera adecuado incluirla en el plan de inversiones considerado para el cálculo de las tarifas.

489. En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario iii) de CORPAC.**

Comentario de Latam Airlines

490. En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines indicó que le gustaría entender cómo se ha calculado el porcentaje de ejecución de las inversiones.

Evaluación de las Gerencias

491. Al respecto, en los numerales 277 y 278 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se explicó cómo se determina el porcentaje de ejecución de las inversiones:

277. 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. Al respecto, en la anterior revisión tarifaria, el nivel de cumplimiento de ejecución se estimó el porcentaje a partir de los porcentajes de ejecución anual, lo cual es válido en un escenario en donde la empresa presenta un patrón de ejecución de inversiones sostenido; sin embargo, a la luz de la información histórica de los últimos años, en donde la empresa ha presentado un ritmo atípico de ejecución anual, se propone determinar el nivel de cumplimiento de ejecución a partir del monto acumulado de las inversiones ejecutadas versus las programadas, correspondiente al periodo 2022-2024. No obstante, dado que dicha comparación involucra la adición de valores en el tiempo, corresponde expresar dichos montos en un mismo momento en el tiempo mediante el uso de una tasa de descuento. Así, para este caso, se calculan los montos acumulados de inversiones ejecutadas y programadas a valores del año 2024, aplicando la tasa WACC de dicho año que ha sido calculada en el presente Informe.

278. 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 31,3%.

	2022	2023	2024	Acumulado a Valores del 2024	% Porcentaje de ejecución
Programado para el año	5 822 282	17 151 106	8 678 432	33 633 706	
Ejecución en el año	6 371 711	1 977 121	1 140 405	10 518 041	31,3%

[El subrayado es nuestro.]

492. Como se observa, el porcentaje de ejecución de las inversiones se calcula el valor acumulado de las inversiones ejecutadas en los años 2022 al 2024 (a valores del año 2024 para lo cual se usa la tasa WACC) y se divide entre el monto acumulado de las inversiones programadas en los años 2022 y 2024 (a valores del año 2024 para lo cual se usa la tasa WACC), lo cual da como resultado un porcentaje de ejecución de inversiones de 31,3%. Cabe precisar que como resultado del análisis de los comentarios el porcentaje de ejecución de inversiones se ha actualizado (para mayor detalle revisar la Tabla 91).

493. Por lo expuesto, **se ha atendido la consulta de Latam Airlines.**

Comentario de IATA

494. En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, llevada a cabo el 7 de febrero de 2025, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA, indicó que CORPAC quiere comprar equipos, de los cuales algunos son necesarios y otros no tanto. Al respecto, se preguntó si Ositrán podía hacer una auditoría a los equipos que CORPAC requiere comprar o a qué entidad es competente en dicho tema.

Evaluación de las Gerencias

495. Al respecto, debe indicarse que, la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado¹¹⁸, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano.
496. Asimismo, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)¹¹⁹; por lo que, las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC.
497. De otro lado, es pertinente indicar que FONAFE tiene entre sus funciones supervisar y monitorear a nivel estratégico la gestión de las empresas bajo su ámbito, así como solicitarles rendición de cuentas, de conformidad con lo establecido en el artículo 12¹²⁰ del Decreto Legislativo N° 1693.
498. Por lo expuesto, Ositrán no tiene competencias para realizar una auditoría a los equipos que CORPAC requiere adquirir para la prestación de los servicios que tiene a su cargo.
499. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de IATA.**

Comentario de AETAI

500. Mediante el documento “*Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029*”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

- i) “No es posible que el Regulador acepte todo el plan de inversiones sin pronunciarse o exigir documentación de sustento sobre el uso y utilización de esas inversiones con relación a la calidad del servicio”.
(...)

¹¹⁸ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

¹¹⁹ En conformidad con el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

“Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

f) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea**.”.

[El subrayado y negrita es nuestro.]

¹²⁰ “**Artículo 12.- Funciones de FONAFE**

Las principales funciones de la gestión de FONAFE son:

(...)

2. Supervisar y monitorear a nivel estratégico la gestión de las Empresas bajo su ámbito.

(...)

6. Solicitar rendición de cuentas a las Empresas bajo su ámbito;

(...)”

“Es obligación del Regulador pronunciarse no solo sobre la eficiencia de las inversiones sino también sobre la factibilidad de su implementación en el período regulatorio. No es lo mismo tener una inversión a nivel de perfil que tenerlo a nivel de factibilidad. Para esto es necesario revisar al detalle los estudios de preinversión y pronunciarse sobre ellos o pedir el pronunciamiento del FONAFE al respecto”.

- ii) *“La Propuesta de AETAI indicó que en la nota 5 de los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2023 se observa que, en comparación con el año 2022, **en el 2023 los niveles de ahorro de CORPAC aumentaron en más de 150%**, lo cual implicó que la cuenta “efectivo y equivalente de efectivo” aumentó en más de 20% entre los años 2022 y 2023.*

*(...)la disponibilidad de efectivo que tiene CORPAC actualmente también se justifica por los fondos que le fueron entregados por el MTC y que no fueron utilizados en su totalidad por la empresa. **En los Estados Financieros Auditados de CORPAC del 2023 se precisa que la empresa disponía de S/ 107,7 millones en efectivo**, que correspondía al saldo no ejecutado de las transferencias recibidas por el MTC en los años 2018, 2019, 2020 y 2022”.*

(...) CORPAC está generando excesos de flujo de efectivo como consecuencia de la limitada ejecución de inversiones. En el estado de Flujo de Efectivo se observa que 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”. Ello se hace evidente cuando se observa que en el año 2023 CORPAC, registró una cobranza por venta de bienes y servicios por un monto de S/ 395 millones de soles y al final tuvo un saldo de efectivo de S/ 54 millones que sumado al saldo inicial (S/ 239 millones) dio un total de S/ 294 millones de efectivo disponible”.

Por lo tanto, el factor de ajuste de las inversiones programadas por CORPAC es un factor que se aplica justamente para evitar que CORPAC se aproveche del manejo del flujo de efectivo en conflicto con los principios tarifarios de eficiencia productiva. Sobre el particular, debemos señalar que OSITRAN no puede desentenderse respecto del **“manejo de caja de CORPAC”**, cada vez que una inversión no se ejecuta en el tiempo preciso contemplado en el plan de inversiones, la empresa regulada está obteniendo flujo de caja excedente que debería ir directa e instantáneamente a una reducción tarifaria

Estimar un porcentaje sobre la base de revisiones tarifarias pasadas a ser aplicado sobre las inversiones actuales presentadas por CORPAC, pero no revisadas por el Regulador, implican un grado de incertidumbre muy alta sobre los resultados reales. Existen mecanismos de supervisión modernos que permiten realizar esta auditoría en tiempo real. El porcentaje tentativo aplicado sobre las inversiones en el nuevo período tarifario muestra el grado de imprecisión de los flujos de caja y por ende de las tarifas resultantes.

501. Asimismo, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

- iii) Para la proyección de inversiones en el escenario que considera un horizonte 2024 al 2029; AETAI considera el programa de inversiones de la Propuesta de CORPAC (que es hasta el año 2027) pero aplicando el porcentaje de ejecución de inversiones, calculado con la información sobre ejecución de inversiones de los años 2022 y 2023

Mientras que, para la proyección de inversiones en el escenario que considera un horizonte 2024 al 2034, a partir del año 2028 estiman el CAPEX de la siguiente manera:

- Nuevo activo fijo: crece en función a la vida útil restante que mantienen los activos de CORPAC para cada ejercicio.
- Depreciación crece a 2,5% (tasa de crecimiento acorde con la inflación de largo plazo).

Evaluación de las Gerencias

502. Con relación al **comentario i)**, AETAI señala que no es posible que el Regulador acepte todo el plan de inversiones sin pronunciarse o exigir documentación de sustento sobre el uso y utilización de esas inversiones con relación a la calidad del servicio. Asimismo, precisa que es obligación del Regulador pronunciarse no solo sobre la eficiencia de las inversiones, sino también sobre la factibilidad de su implementación en el período regulatorio. No es lo mismo tener una inversión a nivel de perfil que tenerlo a nivel de factibilidad.
503. Al respecto, y como se ha indicado previamente, la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado¹²¹, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano.
504. Asimismo, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)¹²²; por lo que las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC.
505. Adicionalmente, debe precisarse que no es cierto lo afirmado por AETAI sobre que el Ositrán considera el 100% del plan de inversiones que presenta CORPAC. Como se sabe, CORPAC tiene un bajo nivel de ejecución en algunos años, por esa razón, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se considera un mecanismo de ajuste, de manera que el Plan de inversiones que presenta CORPAC se ajusta tomando en consideración sus niveles de ejecución de los últimos años (para mayor detalle ver la sección VI.5.2 del presente informe).
506. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario i) de AETAI.**
507. Con relación al **comentario ii)**, AETAI señala que los niveles de ahorro de CORPAC han aumentado en más del 100%, lo cual se explica por el aumento de la cuenta efectivo, así como por las transferencias que el MTC realiza a CORPAC, y que esta última no ha ejecutado en su totalidad. AETAI señala que CORPAC está generando excesos de flujo de efectivo como consecuencia de la limitada ejecución de inversiones.

¹²¹ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

¹²² En conformidad con el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

1) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea.**"

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

508. Asimismo, AETAI alega que el Ositrán no puede desentenderse respecto del “*manejo de caja de CORPAC*”; cada vez que una inversión no se ejecuta en el tiempo preciso contemplado en el plan de inversiones, la empresa regulada está obteniendo flujo de caja excedente que debería ir directa e instantáneamente a una reducción tarifaria.
509. Al respecto, en primer lugar, debe indicarse que la forma en que CORPAC administra sus ingresos y maneja su caja forma parte de la gestión propia de la empresa, el Ositrán no tiene competencias sobre su gestión como empresa.
510. En segundo lugar, es importante precisar que los ingresos que tiene CORPAC por transferencias, convenios u otros mecanismos, provenientes del MTC para la ejecución de inversiones no son considerados dentro del plan de inversiones para determinar las tarifas de aeronavegación. Por lo que, las demoras en la ejecución de inversiones que financia el MTC no tienen un impacto en el marco del presente procedimiento tarifario.
511. De otro lado, en cuanto a las inversiones que sí se consideran que son financiadas por la tarifas de aeronavegación, el Ositrán sí realiza un trabajo de verificación ex post; y, en el caso que las inversiones programadas y consideradas en el procedimiento de revisión anterior (2022) no se hayan ejecutado, en este procedimiento de revisión tarifaria se realiza un ajuste en la base de capital mediante la determinación del Consumo del Capital Fijo (CKF), lo cual impacta en una reducción de las tarifas. Cabe precisar que en la sección VI.5.1 y en el Anexo III de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se detalló el cálculo del CKF.
512. Finalmente, sobre lo señalado por AETAI respecto a que el porcentaje de ejecución de inversiones aplicado sobre las inversiones muestra el grado de imprecisión de los flujos de caja y por ende de las tarifas resultantes; debe precisarse que en todo procedimiento tarifario prospectivo existe incertidumbre sobre las variables consideradas; porque se consideran proyecciones de las diferentes variables, como son demanda, costos, inversiones, etc. Lo que se busca, es que con la mejor información disponible se proyecte el comportamiento esperado de las variables; sin embargo, pueden existir múltiples factores que influyan en que cambien las proyecciones estimadas; por ejemplo, una pandemia, como la acontecida a inicios del año 2020, que afecte sobre todo a la demanda y la ejecución de inversiones, o una crisis económica a nivel mundial.
513. Por lo señalado, las proyecciones de inversiones también se pueden ver afectadas por múltiples factores. En el caso de CORPAC, esta se caracteriza por una baja ejecución de inversiones en algunos años; por lo que, para reducir la incertidumbre, el plan de inversiones que presenta esta empresa se ajusta en base al porcentaje de ejecución de inversiones realmente observado en los últimos años
514. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**
515. Con relación al **comentario iii)**, AETAI proyecta las inversiones del 2025 al 2027 en base a la propuesta tarifaria de CORPAC ajustadas por el porcentaje de ejecución de inversiones calculado con información de los años 2022 y 2023. De otro lado, AETAI estima las inversiones de los años 2028 al 2034 considerando que los nuevos activos crecen en función de la vida útil restante que mantienen los activos de CORPAC para cada ejercicio; mientras que, considera que la depreciación crece a 2,5%, acorde con la inflación de largo plazo.
516. En primer lugar, sobre el porcentaje de ajuste de las inversiones, debe indicarse que dado que el año base es el 2024; y se cuenta con información al cierre de dicho año, lo adecuado es determinar el porcentaje de ejecución de inversiones con información de los años 2022, 2023 y 2024.
517. En segundo lugar, AETAI está estimando los montos de inversión para los años 2028 al 2034 considerando que los nuevos activos crecen en función de la vida útil restante que mantienen los activos de CORPAC para cada ejercicio; sin tener en consideración las necesidades reales de la prestación de los servicios.

518. Al respecto, y como se ha indicado previamente, la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado¹²³, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano.
519. Asimismo, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)¹²⁴; por lo que, las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse en el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC.
520. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario iii) de AETA**.
521. Finalmente, al incorporar los comentarios de CORPAC que se han aceptado, la ejecución de las inversiones con información al cierre del año 2024 y la inversión 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software); así como, el uso de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024 (para mayor detalle ver la sección VI.4), en la siguientes tablas se presentan las actualizaciones del plan de inversiones considerado para el cálculo de las tarifas de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria.

Tabla 91 Actualización del porcentaje de ejecución de las inversiones programadas en los servicios de aeronavegación, 2022-2024

Concepto	2022	2023	2024	Avalores del 2024	% de ejecución
Programado para el año	5 822 282	17 151 106	20 313 311	45 268 585	51,1%
Ejecución en el año	6 371 711	1 977 121	13 775 244	23 152 880	

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.

Tabla 92 Actualización del programa de Inversión para los servicios de aeronavegación considerado para el cálculo tarifario, según tipo de activo, 2025-2029 (USD)

Tipo de inversión	2025	2026	2027	2028	2029
Edificaciones y construcciones	6 747	17 707	644 898	686 764	686 764
Equipos	1 160 524	696 351	667 904	471 078	671 382
Maquinaria y equipo	25 308 952	12 624 838	22 145 620	36 474 716	25 788 378
Otros	1 284 453	4 698 633	53 837	26 919	26 919
Total	27 760 676	18 037 529	23 512 259	37 659 476	27 173 442

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹²³ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

¹²⁴ En conformidad con el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

f) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea**."

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

Tabla 93 Actualización del cálculo de los *drivers* para la asignación de inversiones proyectadas, según servicio

Servicio	Depreciación y amortización								Promedio
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
SNAR nacional	7 130	12 945	11 484	12 809	12 278	11 690	15 133	12 028	11 937
SNAR internacional	2 452	3 788	4 118	3 626	2 153	2 036	2 696	2 956	2 978
Aproximación	7 352	12 150	10 946	13 494	11 259	11 041	15 293	11 883	11 677
Sobrevuelo	2 715	4 774	4 946	6 089	3 823	2 966	3 497	4 046	4 107
Total servicios con tarifa regulada	19 648	33 656	31 495	36 017	29 512	27 734	36 619	30 914	30 699

i.2 Distribución para Inversiones asignadas a SNAR (en miles de kilómetros):

Servicio	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
SNAR Nacional	75 128	80 835	86 860	32 978	52 196	72 343	77 547	85 893	70 473
SNAR Internacional	76 765	80 425	80 708	24 869	29 619	52 614	62 715	72 159	59 984
Total SNAR	151 894	161 260	167 567	57 847	81 814	124 958	140 262	158 052	130 457

ii. Asignación por combinación de servicios (%):

Combinación	Servicio	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
SV-SNAR-APROX	SNAR Nacional	24%	25%	26%	26%	31%	29%	27%	26%	26%
SV-SNAR-APROX	SNAR Internacional	25%	25%	24%	20%	18%	21%	22%	22%	22%
SV-SNAR-APROX	Sobrevuelo	14%	14%	16%	17%	13%	11%	10%	13%	13%
SV-SNAR-APROX	Aproximación	37%	36%	35%	37%	38%	40%	42%	38%	38%
SNAR-APROX	Aproximación	43%	42%	41%	45%	44%	45%	46%	44%	44%
SNAR-APROX	SNAR Nacional	28%	29%	30%	31%	36%	32%	30%	30%	30%
SNAR-APROX	SNAR Internacional	29%	29%	28%	24%	20%	23%	24%	25%	25%
APROX	Aproximación	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 94 Actualización de las inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	2 805	4 517	5 691	9 128	6 787
SNAR internacional	2 388	3 845	4 844	7 770	5 777
Aproximación	21 138	7 374	10 250	16 640	11 802
Sobrevuelo	1 430	2 302	2 727	4 122	2 808
Total	27 761	18 038	23 512	37 659	27 173

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 95 Actualización de la depreciación de las inversiones proyectadas según servicio, 2025-2029 (miles de USD)

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	0	280	732	1 289	2 189
SNAR internacional	0	239	623	1 097	1 863
Aproximación	0	2 114	2 851	3 858	5 504
Sobrevuelo	0	143	373	640	1 045
Total	0	2 776	4 578	6 884	10 602

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

522. Por último, dado que los flujos de caja se encuentran expresados en soles reales, se aplicó el tipo de cambio real (ver Tabla 37) sobre los montos estimados de inversión y depreciación, obteniéndose los montos que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 96 Actualización de la proyección de inversiones y depreciaciones según servicio, 2025-2029 (miles de soles)

Inversión	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	10 767	17 336	21 864	35 112	26 142
SNAR internacional	9 164	14 755	18 610	29 886	22 252
Aproximación	81 128	28 301	39 381	64 007	45 463
Sobrevuelo	5 488	8 836	10 478	15 856	10 815
Total	106 547	69 229	90 333	144 861	104 672
Depreciación	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR nacional	0	1 076	2 811	4 958	8 433
SNAR internacional	0	916	2 393	4 220	7 178
Aproximación	0	8 112	10 952	14 842	21 202
Sobrevuelo	0	549	1 433	2 461	4 027
Total	0	10 653	17 589	26 481	40 839

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6. Otros ingresos y costos

VI.6.1. Usuarios no atribuibles

523. En la presente Propuesta se han considerado dos categorías de usuarios: los denominados “usuarios atribuibles”, es decir, aquellos que pagan la tarifa señalada en el tarifario correspondiente al servicio demandado, y los “usuarios no atribuibles”, los cuales pagan un monto menor por dicho servicio en comparación a los usuarios atribuibles.
524. Como se indicó anteriormente, existen otros servicios que también hacen uso de los factores productivos (mano de obra, activos fijos, entre otros) empleados para la prestación de los servicios de aeronavegación, los cuales, de acuerdo con el tarifario de CORPAC, son los siguientes:
- **Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial¹²⁵**, que comprende los servicios de SNAR (Nacional e Internacional), Aproximación, Sobrevuelo y Pista/Rodadura.
 - **Tarifa anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A.¹²⁶**, que comprende los servicios de SNAR Nacional, Aproximación y Pista/Rodadura.
 - **Tarifa Operacional (por vuelos con fines de instrucción, recreativos o deportivos) por parte de ADP S.A.¹²⁷**, que comprende los servicios de SNAR Nacional y Aproximación.
525. En vista de ello, para efectos de la presente Propuesta Tarifaria, se incluyen en los flujos de caja aquellos ingresos y costos operativos correspondientes a los usuarios no atribuibles, a fin de reconocer su participación dentro de la cadena de actividades asociadas a la prestación de los servicios de aeronavegación, toda vez que las tarifas pagadas por dichos usuarios se encuentran en un régimen de subsidios y, por tanto, no son sostenibles por sí solas.

¹²⁵ Conforme con la denominación establecida en el tarifario de CORPAC.

¹²⁶ *Idem.*

¹²⁷ *Idem.*

526. Para efectos de la proyección, tanto de ingresos como de costos de operación, para el periodo 2025-2029, se tomó como base la información de los ingresos facturados por CORPAC por dichos servicios durante el periodo 2017-2023, los cuales se distribuyeron entre los distintos servicios que los conforman, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 97 Ingresos facturados por servicios brindados por CORPAC a usuarios no atribuibles, 2017-2023 (soles)

Servicios atribuidos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial							
SNAR Nacional	9 819	10 000	12 212	16 969	17 128	14 781	4 868
SNAR Internacional	19 830	19 211	21 890	25 677	21 077	22 350	8 094
Aproximación	3 375	3 883	4 597	6 028	6 003	6 657	2 927
Sobrevuelo	21 774	20 344	23 444	48 771	40 225	35 661	11 482
Pista y Rodadura	2 038	2 471	2 690	2 616	2 644	3 651	1 356
Tarifa anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A.							
SNAR Nacional	16 316	13 819	24 534	22 004	24 086	18 706	15 606
Aproximación	5 609	5 365	9 235	7 816	8 442	8 424	9 383
Pista y Rodadura	3 386	3 415	5 404	3 392	3 718	4 620	4 347
Tarifa Operacional (por vuelos con fines de instrucción, recreativos o deportivos) por parte de ADP S.A.							
SNAR Nacional	34 505	10 688	12 110	11 370	11 382	12 164	10 993
Aproximación	11 862	4 150	4 558	4 039	3 990	5 478	6 610

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

527. Cabe señalar que para la distribución de los ingresos entre los distintos servicios que los conforman se consideró como *driver* a la participación de los ingresos de servicios de aeronavegación y Pista/Rodadura de CORPAC, tomando como fuente a la Contabilidad Regulatoria de la empresa correspondiente al periodo 2017-2023.
528. Con relación a la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles, esta se realizó tomando como punto de partida los ingresos asignados a cada servicio en el año 2023¹²⁸, para luego aplicar las tasas de crecimiento de la demanda de los usuarios atribuibles de cada servicio, correspondiente al periodo 2024-2029, como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 98 Proyección de ingresos por usuarios no atribuibles, 2024-2029 (soles)

Servicio	2024	2025	2026	2027	2028	2029
a) Tasa de crecimiento de demanda de usuarios atribuibles						
SNAR Nacional	10,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
SNAR Internacional	13,5%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Aproximación	11,2%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Sobrevuelo	7,2%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
b) Ingresos proyectados por usuarios no atribuibles						
SNAR Nacional	34 607	37 029	39 621	42 394	45 362	48 537
SNAR Internacional	9 186	9 829	10 517	11 253	12 040	12 883
Aproximación	21 036	22 508	24 084	25 770	27 573	29 504
Sobrevuelo	12 308	13 169	14 091	15 078	16 133	17 262

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹²⁸ Ello debido a que corresponde a la información más actualizada disponible al momento de elaborar la presente Propuesta.

529. De otro lado, para la proyección de los costos operativos por usuarios no atribuibles se tomó como factor de asignación de costos al promedio histórico del ratio “ingresos no atribuibles/ingresos atribuibles” por servicio, correspondiente al periodo 2017-2023, el cual es multiplicado por el costo de operación anual proyectado en el periodo 2025-2029, tal como se muestra en la siguiente tabla¹²⁹.

Tabla 99: Proyección de costos operativos por usuarios no atribuibles, 2025-2029 (soles)

a) Factor de asignación: Ratio Ingresos no atribuibles / Ingresos atribuibles								
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Promedio
SNAR Nacional	0,14%	0,08%	0,11%	0,28%	0,17%	0,12%	0,09%	0,14%
SNAR Internacional	0,02%	0,02%	0,03%	0,09%	0,06%	0,04%	0,01%	0,04%
Aproximación	0,14%	0,08%	0,11%	0,28%	0,17%	0,12%	0,09%	0,14%
Sobrevuelo	0,02%	0,02%	0,03%	0,09%	0,06%	0,04%	0,01%	0,04%

b) Costos operativos proyectados por usuarios no atribuibles					
	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	123 950	125 973	127 966	130 403	132 567
SNAR Internacional	14 148	14 403	14 658	14 950	15 223
Aproximación	109 979	111 780	113 558	115 712	117 638
Sobrevuelo	17 619	17 941	18 263	18 630	18 974

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de AETAI

530. Mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” preparado EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que para proyectar los ingresos de los usuarios no atribuibles han empleado las proyecciones de demanda que han estimado, de 19,75% en el 2025 y 11,41% en el 2026 y de 8,07% para los años 2027 al 2029.

Evaluación de las Gerencias

531. Al respecto, como ya se indicó al analizar el comentario de AETAI sobre las proyecciones de demanda, las tasas de crecimiento que proponen para el periodo 2025-2026 no resultan razonables, considerando que, estas han sido calculadas en base a experiencia de otro país, en un contexto distinto. De otro lado, en cuanto a la tasa de crecimiento de la demanda para el periodo 2027-2029, AETAI señala que la ha estimado en función de la información histórica de la demanda de CORPAC durante los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, al revisar la data histórica se observa que servicios como sobrevuelo y Aproximación tuvieron en ese periodo, en promedio, crecimiento negativos; y el SNAR nacional 7,5% y el SNAR internacional 6,0%. Por lo que, la tasa de crecimiento presentada por AETAI no está en línea con la información histórica (para mayor detalle ver la sección VI.3).
532. Finalmente, de acuerdo con IATA¹³⁰, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por lo que si bien, el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas.

¹²⁹ Cabe señalar que el procedimiento señalado toma como punto de partida la siguiente relación:

$$\frac{\text{Costos atribuibles}}{\text{Ingresos atribuibles}} = \frac{\text{Costos no atribuibles}}{\text{Ingresos no atribuibles}}$$

siendo *Costos no atribuibles* la variable a calcular.

¹³⁰ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

533. Por lo que, se considera que, para el caso peruano la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán es la mejor opción.
534. Por lo expuesto, **no se acepta el comentario de AETAI.**
535. Sin perjuicio de lo señalado, al incorporar el comentario AETAI sobre que debe tomarse la información de demanda real al cierre del año 2024 (cabe precisar que la mejor información disponible al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue a noviembre del 2024, para mayor detalle ver la sección VI.3.2 del presente informe); así como el comentario de CORPAC de emplear la información de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024, se actualizan las proyecciones de los ingresos y costos de usuarios no atribuibles, tal como se detalla en las siguientes tablas:

Tabla 100 Ingresos facturados por servicios brindados por CORPAC a usuarios no atribuibles, 2017-2024 (soles)

Servicios atribuidos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial								
SNAR Nacional	9 819	10 000	12 212	16 969	17 128	14 781	4 868	7 722
SNAR Internacional	19 830	19 211	21 890	25 677	21 077	22 350	8 094	13 227
Aproximación	3 375	3 883	4 597	6 028	6 003	6 657	2 927	4 772
Sobrevuelo	21 774	20 344	23 444	48 771	40 225	35 661	11 482	17 997
Pista y Rodadura	2 038	2 471	2 690	2 616	2 644	3 651	1 356	2 727
Tarifa anual por vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC S.A.								
SNAR Nacional	16 316	13 819	24 534	22 004	24 086	18 706	15 606	11 213
Aproximación	5 609	5 365	9 235	7 816	8 442	8 424	9 383	6 930
Pista y Rodadura	3 386	3 415	5 404	3 392	3 718	4 620	4 347	3 960
Ingresos recibidos por cobro de la Tarifa Operacional (por vuelos con fines de instrucción, recreativos o deportivos) por parte de ADP S.A.								
SNAR Nacional	34 505	10 688	12 110	11 370	11 382	12 164	10 993	327
Aproximación	11 862	4 150	4 558	4 039	3 990	5 478	6 610	202
Total	128 514	93 346	120 672	148 681	138 695	132 492	75 666	69 078

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 101 Proyección actualizada de ingresos por usuarios no atribuibles, 2025-2029 (soles)

Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
a) Tasa de crecimiento de demanda de usuarios atribuibles, por servicio					
SNAR Nacional	7%	7%	7%	7%	7%
SNAR Internacional	7%	7%	7%	7%	7%
Aproximación	7%	7%	7%	7%	7%
b) Ingresos por usuarios no atribuibles, por servicio					
SNAR Nacional	20 611	22 053	23 597	25 249	27 016
SNAR Internacional	14 153	15 144	16 204	17 338	18 552
Aproximación	12 738	13 629	14 584	15 604	16 697
Sobrevuelo	19 257	20 605	22 047	23 591	25 242

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 102: Proyección actualizada de costos operativos por usuarios no atribuibles, 2025-2029 (soles)**a. Factor de asignación para costos de operación:**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
SNAR Nacional	0,14%	0,08%	0,11%	0,28%	0,17%	0,12%	0,09%	0,05%	0,13%
SNAR Internacional	0,02%	0,02%	0,03%	0,09%	0,06%	0,04%	0,01%	0,02%	0,04%
Aproximación	0,14%	0,08%	0,11%	0,28%	0,17%	0,12%	0,09%	0,05%	0,13%
Sobrevuelo	0,02%	0,02%	0,03%	0,09%	0,06%	0,04%	0,01%	0,02%	0,04%

b. Proyecciones de costos de operación para Usuarios no atribuibles:

Año	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	115 636	118 232	120 787	124 021	126 847
SNAR Internacional	13 406	13 704	14 000	14 354	14 677
Aproximación	103 180	105 559	107 920	110 871	113 501
Sobrevuelo	16 662	17 032	17 401	17 839	18 241

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6.2. Transferencias recibidas de LAP

536. 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%.
537. Al respecto, cabe precisar que en la última revisión tarifaria del Ositrán (2022), siguiendo el criterio establecido en la fijación tarifaria Ositrán (2017)¹³¹, 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.
538. 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 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***

¹³¹ Aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD/OSITRAN.

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.]

539. 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.
540. 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, rectificada 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.
541. 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 103 Resultados operativos de los servicios regulados de CORPAC, año 2023

		Contabilidad Regulatoria 2023		
Servicios		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, año 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

542. 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.
543. 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 104 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.

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

Tabla 105 Participación de las transferencias del AIJC, por tipo de fuente, año 2023 (miles de Soles)

Fuente de transferencia	Transferencias del AIJC	Part. %
50% A/D Concesión J.Chavez	63 028	46%
20% TUUA Int. Concesión J.Chavez	74 093	54%
Total	137 121	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

545. 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.
546. Así, en el caso de las transferencias provenientes de Aterrizaje y Despegue, estas se destinan íntegramente a los servicios de aeronavegación, en línea con lo establecido en la anterior revisión tarifaria, 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.
547. 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, presentada en la Tabla 104.

Tabla 106 Porcentaje de asignación de las transferencias del AIJC, por 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.

548. Por otro lado, para obtener las estimaciones de las transferencias asignadas a los servicios de aeronavegación, y sobre las cuales se aplicarán los porcentajes determinados anteriormente, en primer lugar, se proyectarán las transferencias provenientes de LAP por concepto del 50% de la tarifa del servicio de Aterrizaje y Despegue y el 20% de la TUUA Internacional para el periodo 2025-2029.
549. Para el caso de las transferencias por concepto del 50% de la tarifa del servicio de Aterrizaje y Despegue, se tomará como base el monto de las transferencias pagadas por LAP a CORPAC en el año 2023 (expresadas en USD debido a que esa es la moneda de la tarifa por Aterrizaje y Despegue). A partir de ello, para proyectar las transferencias por dicho concepto para el año 2024, se aplicará la tasa de variación del tráfico total de operaciones (tanto nacional como internacional) observado en las estadísticas del AIJC para el 2024 en comparación al 2023¹³²; entre tanto, para el caso del periodo 2025-2029 se tomarán las tasas de variación que fueron consideradas en la elaboración de las proyecciones de demanda (esto es, 7% anual), ello en la medida en que, a la fecha de la presente Propuesta Tarifaria, no se dispone de una fuente de información confiable respecto de las expectativas de crecimiento aeronáutico nacional e internacional aplicables al presente caso. En la siguiente tabla se presentan las proyecciones de transferencias por concepto del 50% de la tarifa del servicio de Aterrizaje y Despegue.

Tabla 107 Transferencias del AIJC por concepto del 50% de Aterrizaje y Despegue, 2023-2029

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tráfico de Aeronaves en el AIJC (NAC/INT)	107 363	116 996					
Var% anual del tráfico Aeronaves NAC/INT		9,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Transferencias del AIJC (USD)	16 833 954	18 344 301	19 628 402	21 002 390	22 472 557	24 045 636	25 728 831
Transferencias del AIJC (Soles)	63 028 109	68 860 926	74 408 000	79 809 082	85 395 718	91 373 418	97 769 558

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

550. Por su parte, en el caso de las transferencias por concepto del 20% de la TUUA Internacional, para proyectar dicho monto para el año 2024, se estimarán 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 año¹³³, 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 2025-2029, se aplicará 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).

¹³² Cabe precisar que se ha identificado que para el tráfico de operaciones en el AIJC se consideró el valor de 107 363 en el año 2023; sin embargo, este valor corresponde solamente a las operaciones nacionales. Como bien se detalla en el numeral 306 y en la Tabla 76 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, corresponde tomar de base el total de operaciones (tanto nacional como internacional) operaciones; por lo que dicha omisión se está corrigiendo en el presente informe; así para el año 2023 corresponden 170 517 operaciones.

¹³³ 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 108 Transferencias del AIJC por concepto del 20% de la TUUA Internacional, 2024-2029

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
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%	7,0%	7,0%
Transferencias del AIJC (USD)	22 298 531	23 859 428	25 529 588	27 316 660	29 228 826	31 274 844
Transferencias del AIJC (Soles)	83 704 335	90 447 117	97 012 436	103 803 306	111 069 538	118 844 406

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

551. En la siguiente tabla se presentan las proyecciones totales de transferencias para el año 2025-2029. Nótese que, en el caso de las transferencias por concepto de la TUUA Internacional, estas representan el 55% del total de transferencias del AIJC, en tanto que las transferencias por concepto de Aterrizaje y Despegue representan el 45% restante de dicho total. Asimismo, para la asignación de las transferencias por tipo de servicio presentadas en la tabla, se consideraron los porcentajes determinados anteriormente; así, para el caso de los servicios de aeronavegación, se asignó el 100% de las transferencias por concepto de Aterrizaje y Despegue y el 37% de las transferencias por concepto de la TUUA Internacional, en tanto que, para el caso de los servicios aeroportuarios, se asignó el 63% de las transferencias por concepto de la TUUA Internacional.

Tabla 109 Proyección de las transferencias totales del AIJC, 2025-2029 (Soles)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029
20% de TUUA Internacional	90 447 117	97 012 436	103 803 306	111 069 538	118 844 406
50% de Aterrizaje/Despegue	74 408 000	79 809 082	85 395 718	91 373 418	97 769 558
Transferencias Totales	164 855 117	176 821 518	189 199 025	202 442 956	216 613 963
<u>Part. % respecto del total:</u>					
20% de TUUA Internacional	55%	55%	55%	55%	55%
50% de Aterrizaje/Despegue	45%	45%	45%	45%	45%
Asignación por tipo de Servicio					
Aeronavegación	108 084 447	115 930 014	124 045 115	132 728 273	142 019 252
Aeroportuario	56 770 670	60 891 504	65 153 909	69 714 683	74 594 711
Transferencias Totales	164 855 117	176 821 518	189 199 025	202 442 956	216 613 963

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

552. Cabe indicar que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, la empresa incurre en costos en el AIJC bajo el concepto de "Pista y Rodadura" por las actividades vinculadas con al aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza cobro alguno a los usuarios; por tal motivo, para efectos de asignar las transferencias a los flujos de los servicios de aeronavegación se procederá a descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en "Pista y Rodadura" en el AIJC, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación de los servicios de aeronavegación serán netas de "Pista y Rodadura" en el AIJC, esto en línea con lo establecido en la anterior revisión tarifaria.
553. Así, teniendo en cuenta lo anterior, luego de proyectarse las transferencias provenientes del LAP asignadas a los servicios de aeronavegación, se procederá a proyectar el gasto anual por concepto de "Pista y Rodadura" de CORPAC en el AIJC para el periodo 2025-2029. Para ello, se toma como referencia la información de la Contabilidad Regulatoria de la empresa, correspondiente al periodo 2016-2023. Al respecto, de acuerdo con dicha fuente de información, el gasto operativo promedio por dicho concepto entre los años 2016 y 2023 asciende a S/ 13,22 millones, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 110 Proyección del gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura" en el AIJC, 2025-2029 (miles de soles)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Gastos operativos (según CR de CORPAC)	11 772	11 166	11 995	13 876	11 522	12 647	14 298	18 506
Gastos Operativos promedio por Pista y Rodadura				13 223				
Aporte por regulación asociado a la contraprestación del AIJC				134				
Total Gasto promedio por concepto de Pista y Rodadura				13 356				

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

554. Nótese que, adicionalmente, corresponde incorporar como partida de gasto el aporte por regulación asociado a la parte de las transferencias que será descontada, toda vez que CORPAC paga el aporte por regulación sobre el total de las transferencias recibidas, tanto la que será incorporada en los flujos de los servicios de aeronavegación como la que será descontada para cubrir el gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura" en el AIJC¹³⁴.
555. Así, una vez obtenidas las proyecciones de las transferencias provenientes del LAP y el gasto promedio de CORPAC por concepto de "Pista y Rodadura" en el AIJC, se obtienen las estimaciones de las transferencias netas para el periodo 2025-2029 a ser incorporadas a los flujos de los servicios de aeronavegación, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 111 Estimación de las transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)

	2025	2026	2027	2028	2029
Transferencias proyectadas para aeronavegación	108 084	115 930	124 045	132 728	142 019
Gasto promedio por concepto de Pista y Rodadura	13 356	13 356	13 356	13 356	13 356
Transferencias netas al AIJC	94 728	102 574	110 689	119 372	128 663
<u>Distribución, según tipo de fuente:</u>					
20% de TUUA Internacional	51 972	56 277	60 729	65 493	70 590
50% de Aterrizaje/Despegue	42 756	46 297	49 960	53 879	58 073

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

556. Finalmente, respecto a la distribución de dichas transferencias asignadas a los servicios de aeronavegación, como se indicó anteriormente, la parte de las transferencias correspondiente al servicio de Aterrizaje y Despegue serán destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación, en tanto que la otra parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional se distribuirá entre los servicios de aeronavegación que presentaron déficit, los cuales, de acuerdo con la información de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del año 2023, comprenderían los servicios de Aproximación y SNAR Nacional.
557. Cabe indicar que la asignación de transferencias al servicio de SNAR Nacional en la presente Propuesta responde al hecho de que dichas transferencias que recibe CORPAC del AIJC representan, en el fondo, una fuente "extraordinaria" de ingresos que es distinta de las operaciones por las que CORPAC factura directamente sobre sus usuarios; así, en la medida en que tales fondos deben permitir a CORPAC la atención de los costos operacionales de aquellos servicios deficitarios, tanto de aeronavegación como aeroportuarios, y no representar una fuente de obtención de ganancias netas, la asignación descrita para la atención de los servicios deficitarios busca perseguir dicho objetivo, procurando la mejor asignación de dichos recursos obtenidos del AIJC (más aún porque dichos fondos fueron previstos por el Estado a través del contrato de AIJC).

¹³⁴ Con ello se garantiza que, luego de aplicado el 1% sobre el monto descontado de la transferencia, se obtenga el valor del gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura".

558. Sobre el particular, de acuerdo con la información de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del año 2023, tanto el servicio de Aproximación como el de SNAR Nacional representarían, cada uno, alrededor del 50% del déficit observado en los servicios regulados de aeronavegación. En ese sentido, para efectos de asignar la parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional, se empleará dichas participaciones. Así, considerando ello, en la siguiente tabla se detallan las transferencias totales asignadas a cada uno de los servicios de aeronavegación, los cuales serán considerados en los flujos de caja respectivos.

Tabla 112 Transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)

Servicios	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	26 174	28 342	30 584	32 983	35 550
SNAR Internacional	0	0	0	0	0
Aproximación	68 554	74 232	80 105	86 389	93 113
Sobrevuelo	0	0	0	0	0
Transferencias Totales	94 728	102 574	110 689	119 372	128 663

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de CORPAC

559. Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC señala que:

Respecto a lo señalado en el punto 307, de la propuesta de fijación tarifaria remitida por OSITRAN, se estimaron los ingresos de transferencias con una tasa de crecimiento de 7% del año 2025-2029 (...)

Por otro lado, de acuerdo con lo señalado en el punto 310, se indica que luego de proyectar las transferencias se procederá a proyectar el gasto anual por concepto de "Pista y Rodadura" de CORPAC en el AIJCH para el periodo 2025-2029 por lo que calculan un total de gasto promedio de S/. 13 356 (Trece millones trescientos cincuenta y seis con 00/100). (...)

Analizando la proyección de ingresos por transferencias y el gasto promedio 2016-2023 por pista y rodadura se estimó las transferencias netas para el periodo 2025-2029 como lo señala el punto 312.(...)

Respecto al desarrollo para el cálculo de las transferencias netas se tiene observaciones toda vez que para el análisis de las transferencias proyectadas para aeronavegación se utiliza la proyección del año 2024 y sobre eso se le aplica una tasa de crecimiento de 7% anual, sin embargo, para la proyección del gasto promedio por concepto de pista y rodadura se obtuvo promediando los costos del año 2016-2023, y manteniendo ese costo como proyección para los años 2025-2027 (costo igual para los años 2025 al 2029 lo que es imposible e irreal), sin embargo, esta proyección no sería coherente dado que se utiliza dos criterios distintos para la proyección de las transferencias neta, debiendo ser el mismo criterio a fin de tener una proyección más realista.

De acuerdo con el comportamiento histórico de los costos 2021-2023 y tomando en consideración que se deberían tomar estos años dado que reflejan un comportamiento post pandemia más realista, el crecimiento promedio de los costos para los años 2025-2029 deberían de ser en promedio 17% adicional por cada año.

Tabla 22 Promedio de gastos CORPAC asociados a Pista y Rodadura en el AIJCH

	2021	2022	2023	Promedio
Total Gastos operativos (según Contabilidad regulatoria de CORPAC S.A.)	12,647,317	14,298,393	18,505,590	15,150,433
Variación anual	10%	13%	29%	17%

Evaluación de las Gerencias

560. Como se observa, CORPAC considera que no es adecuado considerar que la proyección de los gastos operativos de pista y rodadura permanezca constante en el periodo 2024-2029; para lo cual, considera que debe aplicarse la tasa promedio de crecimiento de los gastos de pista y rodadura en el periodo 2021-2023, la cual asciende a 17%.
561. Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta del Ositrán se había tomado el mismo criterio que en la revisión anterior (2022), de tomar como fijo los costos operativos de pista y rodadura (lo cual no fue objeto de comentarios de parte de CORPAC en aquella oportunidad).
562. Sin perjuicio de ello, en vista de los comentarios presentados mediante Oficio N° GG.174.2025.O/6 y tomando en consideración la información histórica de la contabilidad regulatoria, se observa que los costos de pista y rodadura no han permanecido constantes. Por ello, se considera adecuado considerar que los gastos de pista y rodadura no van a permanecer fijos en el periodo 2025-2029. Sin embargo, se observa que los gastos de pista y rodadura en el periodo 2017-2023 han crecido 7%; lo que es 10 puntos porcentuales menos a los 17% que considera CORPAC en el periodo 2021-2023. Cabe precisar que las variaciones de gastos registradas en los años 2021-2023 pueden estar explicadas por la recuperación del tráfico post- pandemia. Como se ha indicado en la sección VI.10.4 (en la respuesta al comentario de ATAI), al cierre del año 2024, la demanda de los servicios de Aproximación y Sobrevuelo se ha recuperado por completo con relación a lo registrado en el año 2019; mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%.
563. En efecto, de la revisión del comportamiento pre-pandemia, no se observa que los costos operativos crezcan a las mismas tasas de los años 2021-2023. Por lo expuesto, se estima razonable considerar que durante los años 2025 al 2029 los gastos de pista y rodadura crezca a la tasa vegetativa del 2%.

Tabla 113 Evolución de los gastos de pista y rodadura en el AIJC (soles)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos Pista y rodadura	11 771 956	11 165 700	11 995 209	13 875 739	11 522 395	12 647 317	14 298 393	18 505 590
Variación%		-5,15%	7,43%	15,68%	-16,96%	9,76%	13,05%	29,42%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

564. Así, visto el comportamiento histórico de los gastos de pista y rodadura, para proyectar dichos gastos se empleará la tasa de vegetativa de 2% y no la del 17% como propone CORPAC, lo cual guarda relación con el criterio considerado para la proyección de los costos operativos (para mayor detalle ver la sección VI.4).
565. Por lo señalado, **se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.**

Comentario de AETAI

566. Mediante el documento “*Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC*”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:
- i) Para la proyección de las transferencias del AIJC que corresponden al 20% de la TUUA Internacional debe considerarse la tasa de crecimiento de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de Transferencia.
567. Adicionalmente, mediante el documento “*Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029*”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI sugiere que:
- ii) El servicio de Aproximación reciba el íntegro de la transferencia de aterrizaje y despegue, esto debido a que la tarifa de ambos servicios en el AIJC estaba integrada al momento de la concesión, por lo que el concesionario del AIJC al cobrar por aterrizaje y despegue ya está incluyendo el servicio que presta CORPAC de Aproximación.
 - iii) Las transferencias del AIJC deben ser asignadas a los servicios de SNAR nacional e internacional y a Aproximación, en proporción de los costos operativos de los servicios bajo análisis, esto basado en el supuesto de que las transferencias realizadas por LAP deben orientarse a cubrirlos.
568. Adicionalmente, mediante el documento “*Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.*” adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:
- iv) La Propuesta Tarifaria del Ositrán considera que las transferencias de LAP se encuentran destinadas a cubrir el déficit observado en los servicios aeroportuarios y de aeronavegación. En el marco del criterio adoptado por el Ositrán, AETAI propone para proyectar las transferencias recibidas de LAP, considerar sus proyecciones de demanda, de 19,7% en el año 2025, 11,4% en el 2026 y 8,07% para los siguientes años (2027 al 2029).

Evaluación de las Gerencias

569. En primer lugar, debe indicarse que se ha identificado contradicciones entre los **comentarios i), ii) iii) y iv)** presentados por AETAI en los documentos que ha presentado sus comentarios, sobre las tasas de crecimiento de la demanda. Sin perjuicio de lo señalado, se procede a atender los comentarios.
570. Con relación al **comentario i)**, AETAI señala que para proyectar las transferencias del AIJC que corresponden al 20% de la TUUA Internacional debe considerarse la tasa de crecimiento de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de Transferencia.

571. Al respecto, debe indicarse que en el marco del Procedimiento de Fijación de la TUUA de Transferencia¹³⁵ se emplearon las proyecciones de tráfico establecidas en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJC (versión 2023)¹³⁶. Dado que, a la fecha, las proyecciones del Plan Maestro de Desarrollo son las mejores proyecciones disponibles de del tráfico esperado en el AIJC se considera adecuado emplearlas.
572. De manera coherente con ello, dado que el Plan Maestro de Desarrollo contiene proyecciones de pasajeros y de operaciones, dicha fuente de información debe emplearse para proyectar todas las transferencias que recibe CORPAC del AIJC; es decir las proyecciones de pasajeros internacionales se emplearán para proyectar las transferencias por el 20% de la TUUA Internacional y las de operaciones para proyectar las transferencias por el 50% de Aterrizaje y Despegue.
573. En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario i) de AETAI.**
574. Con relación al **comentario ii)**, AETAI señala que el servicio de Aproximación debe recibir el total de la transferencia de aterrizaje y despegue, esto debido a que la tarifa de ambos servicios en el AIJC estaba integrada al momento de la concesión, por lo que el concesionario del AIJC al cobrar por aterrizaje y despegue ya está incluyendo el servicio que presta CORPAC de Aproximación.
575. Al respecto, debe indicarse que, el servicio de aproximación comprende las ayudas y servicios proporcionadas a la aeronave antes del aterrizaje, desde la fase de descenso (en la que la aeronave deja su nivel de vuelo crucero para iniciar la aproximación al aeropuerto de destino), o después del despegue hasta la fase de ascenso (en la que la nave asciende hasta su nivel de vuelo crucero). Sin embargo, existen servicios de aeronavegación que se prestan antes de las etapas de ascenso y descenso, los cuales no forman parte del servicio de aproximación, sino que forman parte del aterrizaje y despegue. Para mayor detalle ver la sección 104 del presente informe.
576. Al respecto, debe indicarse que en el numeral 309 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que:

309. Cabe indicar que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, la empresa incurre en costos en el AIJC bajo el concepto de “Pista y Rodadura” por las actividades vinculadas con al aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza cobro alguno a los usuarios; por tal motivo, para efectos de asignar las transferencias a los flujos de los servicios de aeronavegación se procederá a descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en “Pista y Rodadura” en el AIJC, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación de los servicios de aeronavegación serán netas de “Pista y Rodadura” en el AIJC, esto en línea con lo establecido en la anterior revisión tarifaria.

[El subrayado es nuestro.]

577. Como se observa, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se sustentó que una parte de las transferencias, correspondientes al 50% de los ingresos por aterrizaje y despegue en el AIJC, debe ser descontada por corresponder a los gastos en los que incurre CORPAC por los servicios que brinda en el aterrizaje y despegue, que no forman parte del servicio de aproximación.

¹³⁵ La TUUA de Transferencia se aprobó mediante la Resolución de Presidencia N° 00041-2025-PD-OSITRAN, la cual fue publica en el diario oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025.

¹³⁶ Debe indicarse que, mediante Oficio N° 026-2024-MTC/12.08, el Concedente remitió el Plan Maestro del AIJC (versión diciembre 2023) presentado por LAP, el cual incluye información acerca de las proyecciones de tráfico de pasajeros.

578. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**
579. Con relación al **comentario iii)**, AETAI indica que las transferencias del AIJC deben asignarse a los servicios de SNAR nacional e internacional y a Aproximación, en proporción de los costos operativos de los servicios bajo análisis, esto basado en el supuesto de que las transferencias realizadas por LAP deben orientarse a cubrirlos.
580. Al respecto, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó:
313. *Finalmente, respecto a la distribución de dichas transferencias asignadas a los servicios de aeronavegación, como se indicó anteriormente, la parte de las transferencias correspondiente al servicio de Aterrizaje y Despegue serán destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación, en tanto que la otra parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional se distribuirá entre los servicios de aeronavegación que presentaron déficit, los cuales, de acuerdo con la información de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del año 2023, comprenderían los servicios de Aproximación y SNAR Nacional.*
314. *Cabe indicar que la asignación de transferencias al servicio de SNAR Nacional en la presente Propuesta responde al hecho de que dichas transferencias que recibe CORPAC del AIJC representan, en el fondo, una fuente "extraordinaria" de ingresos que es distinta de las operaciones por las que CORPAC factura directamente sobre sus usuarios; así, en la medida en que tales fondos deben permitir a CORPAC la atención de los costos operacionales de aquellos servicios deficitarios, tanto de aeronavegación como aeroportuarios, y no representar una fuente de obtención de ganancias netas, la asignación descrita para la atención de los servicios deficitarios busca perseguir dicho objetivo, procurando la mejor asignación de dichos recursos obtenidos del AIJC (más aún porque dichos fondos fueron previstos por el Estado a través del contrato de AIJC).*
315. *Sobre el particular, de acuerdo con la información de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del año 2023, tanto el servicio de Aproximación como el de SNAR Nacional representarían, cada uno, alrededor del 50% del déficit observado en los servicios regulados de aeronavegación. En ese sentido, para efectos de asignar la parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional, se empleará dichas participaciones. Así, considerando ello, en la siguiente tabla se detallan las transferencias totales asignadas a cada uno de los servicios de aeronavegación, los cuales serán considerados en los flujos de caja respectivos.*
- [El subrayado es nuestro.]
581. Como se observa, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que las transferencias correspondientes al servicio de Aterrizaje y Despegue son destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación, en tanto que la otra parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional se distribuyen entre los servicios de aeronavegación que presentaron déficit;
582. Este criterio se consideró tomando en cuenta que las transferencias recibidas de LAP deben permitir a CORPAC cubrir los costos operacionales de aquellos servicios deficitarios, tanto de aeronavegación como aeroportuarios, y no representar una fuente de obtención de ganancias netas.
583. Así, la propuesta de AETAI de distribuir las transferencias considerando la participación de los costos de estos servicios no permite cubrir los déficits que algunos de los servicios presentan.
584. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de AETAI.**

585. Con relación al **comentario iv)**, AETAI propone considerar para proyectar las transferencias de LAP las proyecciones de demanda que han estimado, de 19,7% en el año 2025, 11,4% en el 2026 y 8,07% para los siguientes años (2027 al 2029).
586. Al respecto, y como ya se indicó en la sección VI.2.1, las tasas de crecimiento de la demanda que propone AETAI para el periodo 2025-2026 no son razonables, considerando que han sido calculadas en base a experiencia de otro país, en un contexto distinto. Como ya se indicó, son múltiples factores los que influyen en la demanda; no es posible asegurar que lo mismo sucedió en otro aeropuerto va a suceder en el AIJC. Adicionalmente, si bien el Jorge Chávez concentra alrededor del 60% del tráfico aéreo, debe tenerse en cuenta la demanda de toda la red aeroportuaria nacional.
587. De otro lado, en cuanto a la tasa de crecimiento de la demanda para el periodo 2027-2029, AETAI considera una tasa de 8,07%, estimada en función de base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, al revisar la data histórica se observa que servicios como sobrevuelo y Aproximación tuvieron en ese periodo, en promedio, tasas de crecimiento negativas; y el SNAR nacional 7,5% y el SNAR internacional 6,0%. Por lo que, la tasa de crecimiento presentada por AETAI no está en línea con la información histórica.
588. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iv) de AETAI.**

Comentario de Jackeline Lucero Zevallos

589. Mediante correo electrónico dirigido al buzón de info@ositrان.gob.pe, la Srta. Jackeline Lucero Zevallos indicó que:

(...) Al respecto, he revisado las propuestas de las revisiones tarifarias de los servicios aeroportuarios (Resolución N°008-2025-PD-OSITRAN) y de aeronavegación que brinda CORPAC (Resolución N°009-2025-PD-OSITRAN).

Al respecto, he observado que para proyectar las transferencias netas que recibe CORPAC se están excluyendo los gastos asociados con pista y rodadura. Sin embargo, se observa que los gastos de pista y rodadura consideran los siguientes rubros:

- *Suministros y materiales*
- *Gastos de personal*
- *Servicios de terceros*
- *Mantenimiento*
- *Depreciación*
- *Amortización*
- *Seguros y Tributos*
- *Otros Costos*

Sin embargo, no se entiende por qué se está considerando el gasto de personal; si en la sección de OPEX ya se está considerando el gasto de personal de CORPAC.

Finalmente, tampoco se debería considerar los rubros de depreciación y amortización debido a que estos no corresponden a salidas de efectivo para CORPAC.

Evaluación de las Gerencias

590. Al respecto, como se indicó en la sección VI.6.2. de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, la empresa incurre en costos en el AIJC bajo el concepto de Pista y Rodadura por actividades vinculadas con el aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza ningún cobro a los usuarios. Por tanto, para efectos de asignar las transferencias a los flujos de los servicios de aeronavegación se procederá a descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en Pista y Rodadura en el AIJC, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación de los servicios de aeronavegación serán netas de dicho concepto.
591. Así, para proyectar el gasto de pista y rodadura se empleó el monto total de gastos operativos asignados a pista y rodadura en el AIJC en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Dicho rubro incluye, entre otros, gastos de personal; sin embargo, en el marco de los procedimientos tarifarios de los servicios de aeronavegación¹³⁷ y de los servicios aeroportuarios¹³⁸ ya se está considerando el gasto total de personal de CORPAC; por lo que, con el fin de evitar una doble contabilización, se considera adecuado excluir el rubro de gasto del personal del gasto asociado a pista y rodadura del AIJC.
592. De otro lado, se observa que el monto total de gastos operativos asignados a pista y rodadura en el AIJC también incluye a los rubros de depreciación y amortización. Al respecto, debe indicarse que, si bien contablemente la depreciación y la amortización son considerados dentro de los costos operativos, dichos conceptos no implican una salida de efectivo de la empresa; por lo que tampoco deben considerarse como parte del gasto asociado a pista y rodadura del AIJC en el marco de la determinación de las transferencias netas.
593. En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario**.
594. Así, en las siguientes tablas se presentan las actualizaciones de las proyecciones de las transferencias recibidas del AIJC, tomando en consideración las modificaciones correspondientes a los comentarios que se aceptaron, esto es: considerar que el gastos de pista y rodadura crecerán a la tasa vegetativa del 2%, que las proyecciones de las transferencias provenientes del AIJC emplearán las tasas de las proyecciones de demanda del Plan Maestro de Desarrollo de LAP y que en el gasto de pista y rodadura no debe incluir los gastos de personal, los de amortización ni de los de depreciaciones; asimismo, se considera el comentario de CORPAC de emplear la información del a Contabilidad Regulatoria del año 2024 (para mayor detalle ver la sección VI.4), lo que actualiza el valor del déficit operativo y el valor de las transferencias que recibió CORPAC de LAP durante el año 2024.

¹³⁷ Propuesta Tarifaria aprobada mediante la Resolución de Presidencia N°009-2025-PD-OSITRAN.

¹³⁸ Propuesta Tarifaria aprobada mediante la Resolución de Presidencia N°008-2025-PD-OSITRAN.

Tabla 114 Resultados operativos de los servicios regulados de CORPAC, año 2024

		Contabilidad Regulatoria 2024		
Servicios		Ingresos (sin incluir transferencias)	Gastos y contribuciones	Utilidad (Pérdida) Operativa
Servicios de Navegación Aérea con Regulación Tarifaria	Snar Nacional	40 951 037	109 001 781	-68 050 744
	Snar Internacional	70 143 123	46 864 377	23 278 745
	Aproximación	25 308 584	94 002 986	-68 694 402
	Sobrevuelo	95 440 076	47 301 837	48 138 240
Servicios Aeroportuarios con Regulación Tarifaria	Pista y Rodadura	14 460 856	82 240 367	-67 779 510
	Mangas	2 044 373	1 740 667	303 706
	TUUA	46 387 056	22 826 538	23 560 518

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 115 Participación de la pérdida operativa total de los servicios regulados con déficit, por tipo de servicio, año 2024

Tipo de servicio	Déficit Operativo	Part. %
Aeronavegación	-136 745 146	67%
Aeroportuario	-67 779 510	33%
Deficit total, servicios regulados	-204 524 657	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 116 Participación de las transferencias del AIJC, por tipo de fuente, año 2024
(miles de Soles)

Fuente de transferencia	Transferencias del AIJC, según CR 2024	Part. %
50% A/D Concesión J.Chavez	69 172	45%
20% TUUA Int. Concesión J.Chavez	83 564	55%
Total	152 736	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 117 Actualización del porcentaje de asignación de las transferencias del AIJC, por tipo de servicio

Tipo de servicio \ Fuente de transferencia	50% A/D Concesión J.Chavez	20% TUUA Int. Concesión J.Chavez	Asignación al déficit 2024	Part. %
Aeronavegación	100%	39%	102 119 475	67%
Aeroportuario	0%	61%	50 616 846	33%
Total	100%	100%	152 736 322	100%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 118 Actualización de las transferencias del AIJC por concepto del 50% de Aterrizaje y Despegue, 2025-2029

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Var% anual del tráfico Aeronaves NAC/INT		8%	5%	5%	5%	5%
Transferencias del AIJC (en soles)	69 172 489	74 524 239	78 482 895	82 065 614	85 790 643	89 949 598

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 119 Actualización de las transferencias del AIJC por concepto del 20% de la TUUA Internacional, 2025-2029

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Var% anual esperada del tráfico PAX Internacional		11%	13%	8%	9%	8%
Transferencias del AIJC (en soles)	83 563 833	92 613 676	105 071 545	113 472 613	123 916 352	133 333 001

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 120 Actualización de la proyección de las transferencias totales del AIJC, 2025-2029 (Soles)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029
20% de TUUA Internacional	92 613 676	105 071 545	113 472 613	123 916 352	133 333 001
50% de Aterrizaje/Despegue	74 524 239	78 482 895	82 065 614	85 790 643	89 949 598
Transferencias Totales	167 137 915	183 554 439	195 538 227	209 706 995	223 282 599
<i>Part. % respecto del total:</i>					
20% de TUUA Internacional	55%	57%	58%	59%	60%
50% de Aterrizaje/Despegue	45%	43%	42%	41%	40%
Asignación por tipo de Servicio	2025	2026	2027	2028	2029
Aeronavegación	111 039 337	119 909 797	126 804 834	134 647 550	142 519 238
Aeroportuario	56 098 578	63 644 642	68 733 393	75 059 445	80 763 361
Transferencias Totales	167 137 915	183 554 439	195 538 227	209 706 995	223 282 599

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 121 Actualización de la proyección del gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura" en el AIJC, 2025-2029 (miles de soles)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Gastos operativos (según Contabilidad regulatoria de CORPAC S.A.)	3 378	2 509	3 046	4 404	2 631	3 164	3 484	5 206	5 723
Gastos Operativos promedio por Pista y Rodadura					3 727				
Aporte por regulación asociado a la contraprestación del AIJC					38				
Total Gasto promedio por concepto de Pista y Rodadura					3 765				

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 122 Actualización de la estimación de las transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)

	2025	2026	2027	2028	2029
Transferencias proyectadas para aeronavegación	111 039	119 910	126 805	134 648	142 519
Gasto promedio por concepto de Pista y Rodadura en el AIJC	3 840	3 917	3 995	4 075	4 157
Transferencias netas del AIJC	107 199	115 993	122 809	130 572	138 362
<i>Distribución según tipo de fuente:</i>					
20% de TUUA Internacional	59 401	66 397	71 267	77 155	82 623
50% de Aterrizaje y despegue	47 798	49 595	51 542	53 417	55 739

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 123 Actualización de las transferencias netas para los servicios de aeronavegación, 2025-2029 (miles de soles)

Servicios	2025	2026	2027	2028	2029
SNAR Nacional	29 561	33 042	35 466	38 396	41 117
SNAR Internacional	0	0	0	0	0
Aproximación	77 639	82 950	87 343	92 176	97 245
Sobrevuelo	0	0	0	0	0
Transferencias Totales	107 199	115 993	122 809	130 572	138 362

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.6.3. Contribuciones realizadas por CORPAC

595. Como parte de los costos de la empresa, en los flujos de caja se consideran las siguientes contribuciones que CORPAC tiene que pagar:

- Contribución al Ositrán por concepto de Aporte por Regulación: comprende el 1% de los ingresos brutos de todos los servicios de aeronavegación.

- Contribución a la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC: comprende el 10% de los ingresos brutos de los servicios SNAR Nacional e Internacional.

596. Cabe indicar que, como parte del concepto de Contribuciones, en la Propuesta de CORPAC se plantea la incorporación de las transferencias que dicha empresa debe pagarle a la Contraloría General de la República del Perú (en adelante, CGR) por concepto de Control Concurrente, lo cual comprende el 2% de las adquisiciones que superan el monto de S/ 10 millones, de acuerdo con la Ley N° 31358¹³⁹. En particular, CORPAC señala que, dentro de su Programa de Inversiones, existen contrataciones afectas al concepto de Control Concurrente cuyos montos de inversión incluyen además el monto por dicho concepto, y que tales montos serán asignados a cada uno de los servicios bajo análisis, empleando los *drivers* utilizados para asignar las inversiones.
597. Al respecto, en línea con el criterio considerado en la revisión tarifaria del año 2022, dado que la normativa vigente genera nuevas obligaciones para las entidades bajo su ámbito de aplicación, entre las que se encuentra CORPAC, resulta razonable incluir dichas obligaciones en el cálculo tarifario. Así, con base en lo señalado por CORPAC en su propuesta, el monto de Control Concurrente de dichas inversiones se considerará dentro del monto de inversión.

Comentario de CORPAC

598. Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC señala que al analizar la hoja 5.5 de Inversiones programadas no aprecian el cálculo del monto del control concurrente sobre el control concurrente.

Evaluación de las Gerencias

599. En primer lugar, debe indicarse que, la Ley N° 31358, Ley que establece las medidas para la expansión del Control Concurrente (en adelante, Ley N° 31358), fue publicada en el diario oficial El Peruano el 16 de noviembre del año 2021; mientras que, mediante la Resolución N° 103-2022.06, del 11 de marzo de 2022, la CGR aprobó la Directiva N° 008 2022 CG/GMPL, Directiva Externa que establece disposiciones complementarias a la Ley N° 31358.
600. Por otra parte, en el numeral 7.3 de la mencionada directiva se establece que el financiamiento del control concurrente para contrataciones con montos a convocar mayores a S/ 10 millones corresponde al 2% del valor estimado para la contratación.
601. Al respecto, debe indicarse que en el numeral 146 de la Propuesta de CORPAC se indicó:

146. Por otro lado, en vista que existen contrataciones dentro del plan de inversiones 2024-2027 para el presente análisis se está considerando el monto de control concurrente como parte de los montos de inversión por lo que serán asignados a cada uno de los servicios, empleando los mismos drivers que se han utilizado para asignar las inversiones.

[El subrayado es nuestro.]

¹³⁹ Ley que establece las medidas para la expansión del control concurrente, publicada en el diario oficial El Peruano el 16 de noviembre del año 2021. Posteriormente, mediante la Resolución N° 103-2022.06, del 11 de marzo de 2022, la CGR aprobó la Directiva N° 008-2022 CG/GMPL, Directiva externa que establece disposiciones complementarias a la Ley N° 31358.

602. Como se aprecia, CORPAC había indicado que el monto de control concurrente estaba considerado dentro de los montos de inversión presentados, motivo por el cual no tenía que hacerse ningún cálculo adicional, dado que los montos de inversión ya incorporaban el monto que corresponde al pago a la Contraloría General de la República por Control Concurrente.
603. Sin perjuicio de lo señalado, con el fin de tener mayor claridad sobre el comentario de CORPAC, mediante el Oficio N° 0048-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC informar si los montos de inversión consideraban el pago por control concurrente. Asimismo, se solicitó confirmar si en las contrataciones del 2025 (no consideradas como inversiones) corresponde el pago por Control Concurrente.
604. Al respecto, mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC indicó que los montos de inversión proyectados incluyen el pago por control concurrente; lo cual confirma que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se debió realizar ninguna estimación del pago del Control Concurrente por el programa de inversiones.
605. Sin embargo, sobre las contrataciones del año 2025, CORPAC señaló que hay cinco que superan los S/ 10 millones por lo que debe considerarse el cálculo por el pago de Control Concurrente.

TIPO DE COMPRA O SELECCIÓN	OBJETO DE CONTRATACION	DESCRIPCION DE LOS BIENES, SERVICIOS Y OBRAS A CONTRATAR	TIPO DE SERVICIO	VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACION S/	VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACION US\$	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	0.5% DEL MONTO A SER CONVOCADO (PEN)	0.5% DEL MONTO A SER CONVOCADO (USD)
POR LA ENTIDAD	BIENES	RENOVACION DE LA RED LAN SEDE CENTRAL	AERONAVEGACION	20,846,800.00	-	TRANSFERENCIA RM 1349-2022-MTC	1,042,340.00	-
POR LA ENTIDAD	OBRA	REMEDIACION DEL TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL TENIENTE FAP ALEJANDRO VELASCO ASTETE, EN LA LOCALIDAD DE WANCHAQ, CUSCO	AEROPORTUARIO	11,845,734.06	-	TRANSFERENCIA MTC DU.006.2018	592,286.70	-
POR LA ENTIDAD	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMAS DE ALIMENTACION ININTERRUMPIDA (UPS)	AERONAVEGACION	-	3,143,649.80	RECURSOS PROPIOS	-	157,182.49
POR LA ENTIDAD	BIENES	ADQUISICION DE SEIS (06) SISTEMAS DE LUCES DE BALIZAMIENTO DE EMERGENCIA PARA ATENDER LOS AEROPUERTOS DE PIURA, IQUITOS, TARAPOTO, PUCALLPA, AREQUIPA Y CUSCO	AERONAVEGACION	18,750,000.00	-	RECURSOS PROPIOS	937,500.00	-
POR LA ENTIDAD	SERVICIO	SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DE LOS COMPONENTES DE ENSAYOS EN VUELO	AERONAVEGACION	-	7,560,542.84	RECURSOS PROPIOS	-	378,027.14
TOTAL				51,442,534.06	10,704,192.64		2,572,126.70	535,209.63

606. Al respecto, mediante el Oficio N° 184-2025 GRE OSITRAN se le solicitó a CORPAC, entre otros, detallar por qué estas contrataciones no se encuentran en el Plan de Inversiones de CORPAC. En respuesta, mediante el Oficio N° GCAF.GF.027.2025.O, CORPAC señaló que solamente el “Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos en vuelo” no se encontraba dentro del programa de inversiones.
607. En virtud de lo expuesto, dado que los otros servicios forman parte del Plan de Inversiones de CORPAC, y que de acuerdo con el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, los montos de inversión proyectados por CORPAC incluyen el pago por control concurrente, solamente corresponde incorporar el valor del pago por Control Concurrente para el “Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos en vuelo” que no se encontraba dentro del programa de inversiones”.
608. Por lo señalado, **se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.**

609. Cabe precisar que CORPAC está empleando un porcentaje de 0,5% para determinar el valor del control concurrente, esto, porque de acuerdo con CORPAC, en el artículo 14 del Decreto de Urgencia N° 006-2024 “Medida en materia del monto de las transferencias para las intervenciones de control gubernamental y el fortalecimiento institucional”, se dispuso la reducción del monto exigido de control concurrente del 2% a cinco décimas por ciento (0,5%). Sin embargo, el Decreto de Urgencia N° 006-2024 solo se aplica en cumplimiento de las reglas fiscales previstas para el año 2024; para el 2025 es aplicable el artículo 3° de la Ley 31358.- Ley que establece medidas para la expansión del control concurrente, el cual detalla que el monto para el financiamiento del control concurrente de contrataciones de bienes y servicios que no constituyan inversión cuyos montos convocados superen los diez millones de soles, debe ser de hasta el 2% del monto convocado. Por lo que, dado que la contratación del “Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos en vuelo” corresponde al ejercicio 2025, corresponde determinar el monto de control concurrente considerando el 2% del monto convocado.
610. En cuanto a la asignación de los montos considerados para el control concurrente sobre cada uno de los servicios de aeronavegación, siguiendo el criterio de la revisión del año 2022, se emplearán los mismos *drivers* que se han empleado para asignar las inversiones (ver Tabla 93).
611. A continuación, se presenta el resumen de los conceptos de Control Concurrente que se están considerando en el cálculo de las tarifas:

Tabla 124: Montos de Control Concurrente considerados en el cálculo de las tarifas de aeronavegación

Descripción de los bienes, servicios y obras a contratar	Valor estimado de la contratación (USD)	Valor estimado de la contratación (soles)	Control Concurrente 2%	Control Concurrente por servicio a considerar en el 2024			
				SNAR Nacional	SNAR Internacional	Sobrevuelo	Aproximación
Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos de vuelo	7 560 543	28 660 758	573 215	150 443	128 053	76 684	218 035

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.7. Impuestos

612. 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% para el periodo 2025-2029 en adelante.

VI.8. Tasa de retorno regulada

613. 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.

614. 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 6,95% en soles. Para mayor detalle de las variables utilizadas en dicha estimación, véase el Anexo I de la presente Propuesta¹⁴⁰.

Tabla 125 Costo promedio ponderado del capital (WACC) de CORPAC, al año 2024

Parámetro	Valor
Tasa libre de riesgo	4,79%
ERP	7,00%
Beta Desapalancada	0,355
D/E	0,00%
Beta apalancado	0,355
Riesgo país	1,71%
Costo de patrimonio (USD)	8,99%
Apalancamiento	0,00%
Costo de deuda (USD)	0,00%
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%
WACC nominal (USD)	8,99%
Inflación	2,06%
WACC real (USD)	6,79%
WACC real (soles)	6,95%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de AETAI

615. Cabe señalar que AETAI ha presentado comentarios al WACC calculado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, los cuales se están respondiendo en el ANEXO I COSTO PROMEDIO PONDERADO DEL CAPITAL del presente informe.

VI.9. Flujos de caja

616. En línea con lo explicado en las secciones previas, para el descuento de los flujos de caja se consideraron los siguientes supuestos:

- Se consideran dos flujos de caja, el Flujo SNAR-SV (que incluye a los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo) y el Flujo Aproximación.
- Un horizonte de seis años (del 2024 al 2029) con año base 2024.
- Flujos de ingresos y egresos expresados en soles a precios constantes.
- Se incluye dentro de los ingresos, las transferencias netas del AIJC a CORPAC por concepto tanto del 50% de la recaudación del Aterrizaje y despegue y como del 20% de la TUUA Internacional.
- Sobre el plan de inversiones presentado por CORPAC, se ha aplicado un factor de ajuste del 31,3% que refleja la ejecución promedio de las inversiones respecto de lo presupuestado en el periodo 2022-2024.
- Se utiliza el método de depreciación lineal de los activos.
- Se incluyen las contribuciones que CORPAC realiza al Estado, a través del Ositrán y el MTC.

¹⁴⁰ Cabe indicar que, debido a que AETAI plantea un esquema de dos tarifas (OPEX y CAPEX), la Propuesta de AETAI propone dos tasas WACC: WACC OPEX (2,45%) y WACC CAPEX (6,61%). Sobre el particular, la diferencia entre ambas tasas es que la tasa WACC OPEX considera un valor de cero (0) para el beta desapalancado, así como también para la tasa de riesgo país y tasa impositiva; AETAI señala que dicho supuesto responde al hecho de que la tarifa OPEX no financia ninguna adquisición de activos y, por tanto, CORPAC no asume ningún tipo de riesgo. Por otro lado, en el caso de la Propuesta de CORPAC, la tasa WACC que consideran es de 6,61%, similar a la tasa WACC CAPEX planteada por AETAI. Cabe indicar que, sobre esto último, en ambas propuestas se calculó el WACC con información al año 2023.

- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos en Soles, en términos reales, el cual asciende a 6,95%.

617. En las siguientes tablas se presentan los flujos de caja SNAR-Sobrevuelo y Aproximación.

Tabla 126 Flujo de caja económico para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (miles de soles)

Año		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos por prestación del servicio		-	175 172	187 434	200 554	214 593	229 614
Ingresos por Usuarios no atribuibles		-	60	64	69	74	79
Transferencias del AIJCh		-	26 174	28 342	30 584	32 983	35 550
Ingreso Bruto total		-	201 406	215 840	231 207	247 650	265 243
Pago al MTC	10,00%	-	(11 932)	(12 801)	(13 723)	(14 709)	(15 765)
Aporte por Regulación	1,00%	-	(2 014)	(2 158)	(2 312)	(2 476)	(2 652)
Contribuciones		-	(13 946)	(14 959)	(16 035)	(17 186)	(18 417)
Ingresos Netos		-	187 460	200 881	215 172	230 464	246 826
Suministros y Materiales		-	(5 022)	(5 123)	(5 225)	(5 330)	(5 436)
Gastos de Personal		-	(122 120)	(124 563)	(127 054)	(129 595)	(132 187)
Participación de los trabajadores		-	-	(371)	(975)	(1 631)	(2 250)
Servicios prestados por terceros		-	(26 453)	(26 453)	(26 453)	(26 453)	(26 453)
Mantenimiento		-	(4 459)	(4 548)	(4 639)	(4 732)	(4 826)
Seguros y tributos		-	(5 196)	(5 300)	(5 406)	(5 514)	(5 624)
Otros Costos		-	(4 212)	(4 296)	(4 382)	(4 470)	(4 559)
Costos incrementales		-	(1 105)	(1 186)	(1 186)	(1 656)	(1 761)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		-	(156)	(158)	(161)	(164)	(167)
Total Costos de Operación		-	(168 723)	(171 997)	(175 480)	(179 544)	(183 263)
Pago de IR		-	-	(2 080)	(5 465)	(9 143)	(12 609)
Flujo de Caja Operativo		-	18 737	26 803	34 227	41 777	50 954
Valor inicial de los activos	(183 991)	-	-	-	-	-	-
Inversiones		-	(14 607)	(24 460)	(30 611)	(48 910)	(35 662)
Recuperación de la inversión		-	-	-	-	-	237 435
Flujo de Caja Económico		(183 991)	4 130	2 343	3 617	(7 133)	252 728
WACC		6,95%					
VAN		-					
EGyP			2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos Brutos			201 406	215 840	231 207	247 650	265 243
Contribuciones			(13 946)	(14 959)	(16 035)	(17 186)	(18 417)
Costos de operación, <i>neto de participaciones</i>			(168 723)	(171 626)	(174 505)	(177 913)	(181 014)
Depreciación y Amortización			(20 789)	(21 832)	(21 168)	(19 925)	(20 821)
Utilidad Operativa			(2 052)	7 422	19 499	32 626	44 991
Pago de IR y Participación de los trabajadores							
Participación de los trabajadores			-	371	975	1 631	2 250
Impuesto a la renta			-	2 080	5 465	9 143	12 609

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 127 Flujo de caja económico para el servicio de Aproximación (miles de soles)

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos por prestación del servicio	-	28 231	30 208	32 322	34 585	37 006
Ingresos por Usuarios no atribuibles	-	23	24	26	28	30
Transferencias del AIJCh	-	68 554	74 232	80 105	86 389	93 113
Ingreso Bruto total	-	96 808	104 464	112 453	121 001	130 148
Aporte por Regulación 1,00%	-	(968)	(1 045)	(1 125)	(1 210)	(1 301)
Contribuciones	-	(968)	(1 045)	(1 125)	(1 210)	(1 301)
Ingresos Netos	-	95 840	103 419	111 328	119 791	128 846
Suministros y Materiales	-	(2 310)	(2 356)	(2 404)	(2 452)	(2 501)
Gastos de Personal	-	(52 727)	(53 782)	(54 857)	(55 955)	(57 074)
Participación de los trabajadores	-	(252)	(335)	(678)	(1 038)	(1 350)
Servicios prestados por terceros	-	(13 982)	(13 982)	(13 982)	(13 982)	(13 982)
Mantenimiento	-	(2 120)	(2 162)	(2 205)	(2 249)	(2 294)
Seguros y tributos	-	(2 448)	(2 497)	(2 547)	(2 598)	(2 650)
Otros Costos	-	(2 153)	(2 197)	(2 240)	(2 285)	(2 331)
Costos incrementales	-	(2 209)	(2 250)	(2 251)	(2 493)	(2 547)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)	-	(110)	(112)	(114)	(116)	(118)
Total Costos de Operación	-	(78 313)	(79 674)	(81 279)	(83 167)	(84 847)
Pago de IR	-	(1 415)	(1 879)	(3 800)	(5 816)	(7 568)
Flujo de Caja Operativo	-	16 112	21 866	26 249	30 807	36 430
Valor inicial de los activos	(110 509)	-	-	-	-	-
Inversiones	-	(49 009)	(16 921)	(23 699)	(38 740)	(27 413)
Recuperación de la inversión	-	-	-	-	-	188 212
Flujo de Caja Económico	(110 509)	(32 897)	4 945	2 550	(7 932)	197 229
WACC	6,95%					
VAN	-					
EGyP		2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos Brutos		96 808	104 464	112 453	121 001	130 148
Contribuciones		(968)	(1 045)	(1 125)	(1 210)	(1 301)
Costos de operación, neto de participaciones		(78 060)	(79 339)	(80 601)	(82 130)	(83 497)
Depreciación y Amortización		(12 730)	(17 376)	(17 167)	(16 908)	(18 343)
Utilidad Operativa		5 050	6 705	13 560	20 753	27 006
Pago de IR y Participación de los trabajadores						
Participación de los trabajadores		252	335	678	1 038	1 350
Impuesto a la renta		1 415	1 879	3 800	5 816	7 568

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

618. Al incluir los comentarios que se han aceptado, de las partes interesadas en el presente procedimiento tarifario, a continuación, se presenta la actualización de los flujos de caja económicos:

Tabla 128 Actualización del flujo de caja económico para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (miles de soles)

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos por prestación del servicio		169 101	180 938	193 604	207 156	221 657
Ingresos por Usuarios no atribuibles		54	58	62	66	71
Transferencias del AIJCh		29 561	33 042	35 466	38 396	41 117
Ingreso Bruto total		198 715	214 038	229 131	245 618	262 845
Pago al MTC	10,00%	(11 885)	(12 858)	(13 769)	(14 777)	(15 815)
Aporte por Regulación	1,00%	(1 987)	(2 140)	(2 291)	(2 456)	(2 628)
Contribuciones		(14 227)	(14 998)	(16 060)	(17 234)	(18 444)
Ingresos Netos		184 488	199 040	213 071	228 384	244 401
Suministros y Materiales		(4 585)	(4 677)	(4 771)	(4 866)	(4 963)
Gastos de Personal		(121 985)	(124 425)	(126 913)	(129 452)	(132 041)
Participación de los trabajadores		(73)	(555)	(998)	(1 345)	(1 569)
Servicios prestados por terceros		(28 496)	(29 066)	(29 647)	(30 240)	(30 845)
Mantenimiento		(4 264)	(4 349)	(4 436)	(4 525)	(4 615)
Seguros y tributos		(6 315)	(6 737)	(7 187)	(7 667)	(8 180)
Otros Costos		(4 052)	(4 133)	(4 216)	(4 300)	(4 386)
Costos incrementales		(1 434)	(1 566)	(1 566)	(2 338)	(2 511)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		(146)	(149)	(152)	(156)	(160)
Total Costos de Operación		(171 349)	(175 657)	(179 886)	(184 890)	(189 270)
Pago de IR		(408)	(3 112)	(5 592)	(7 541)	(8 793)
Flujo de Caja Operativo	-	12 732	20 271	27 594	35 954	46 338
Valor inicial de los activos	(123 731)					
Inversiones		(25 419)	(40 927)	(50 952)	(80 854)	(59 209)
Recuperación de la inversión						302 658
Flujo de Caja Económico	(123 731)	(12 687)	(20 656)	(23 359)	(44 900)	289 788
WACC	6,95%					
VAN	-0					
EGyP		2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos Brutos		198 715	214 038	229 131	245 618	262 845
Contribuciones		(14 227)	(14 998)	(16 060)	(17 234)	(18 444)
Costos de operación, neto de participaciones		(171 276)	(175 101)	(178 888)	(183 544)	(187 701)
Depreciación y Amortización		(11 756)	(12 833)	(14 230)	(17 931)	(25 325)
Utilidad Operativa		1 456	11 106	19 953	26 909	31 375
Pago de IR y Participación de los trabajadores						
Participación de los trabajadores		73	555	998	1 345	1 569
Impuesto a la renta		408	3 112	5 592	7 541	8 793

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 129 Actualización del flujo de caja económico para el servicio de Aproximación (miles de soles)

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos por prestación del servicio		25 161	26 923	28 807	30 824	32 981
Ingresos por Usuarios no atribuibles		13	14	15	16	17
Transferencias del AIJCh		77 639	82 950	87 343	92 176	97 245
Ingreso Bruto total		102 813	109 887	116 165	123 015	130 244
Aporte por Regulación	1,00%	(1 028)	(1 099)	(1 162)	(1 230)	(1 302)
Contribuciones		(1 246)	(1 099)	(1 162)	(1 230)	(1 302)
Ingresos Netos		101 567	108 788	115 004	121 785	128 941
Suministros y Materiales		(2 155)	(2 198)	(2 242)	(2 287)	(2 333)
Gastos de Personal		(52 865)	(53 922)	(55 001)	(56 101)	(57 223)
Participación de los trabajadores		(717)	(626)	(788)	(859)	(816)
Servicios prestados por terceros		(14 967)	(15 266)	(15 572)	(15 883)	(16 201)
Mantenimiento		(2 039)	(2 080)	(2 121)	(2 164)	(2 207)
Seguros y tributos		(3 316)	(3 605)	(3 919)	(4 261)	(4 633)
Otros Costos		(2 058)	(2 099)	(2 141)	(2 184)	(2 227)
Costos incrementales		(2 379)	(2 448)	(2 448)	(2 847)	(2 936)
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)		(103)	(106)	(108)	(111)	(114)
Total Costos de Operación		(80 599)	(82 350)	(84 340)	(86 696)	(88 689)
Pago de IR		(4 020)	(3 510)	(4 416)	(4 814)	(4 572)
Flujo de Caja Operativo	-	16 947	22 927	26 247	30 275	35 680
Valor inicial de los activos	(75 220)					
Inversiones		(81 128)	(28 301)	(39 381)	(64 007)	(45 463)
Recuperación de la inversión						256 720
Flujo de Caja Económico	(75 220)	(64 181)	(5 374)	(13 134)	(33 732)	246 937
WACC	6,95%					
VAN	0					

EGyP	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos Brutos	102 813	109 887	116 165	123 015	130 244
Contribuciones	(1 246)	(1 099)	(1 162)	(1 230)	(1 302)
Costos de operación, neto de participaciones	(79 882)	(81 724)	(83 552)	(85 837)	(87 873)
Depreciación y Amortización	(7 341)	(14 539)	(15 693)	(18 771)	(24 753)
Utilidad Operativa	14 343	12 525	15 759	17 178	16 315
Pago de IR y Participación de los trabajadores					
Participación de los trabajadores	717	626	788	859	816
Impuesto a la renta	4 020	3 510	4 416	4 814	4 572

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.10. Propuesta tarifaria

VI.10.1. Estructura tarifaria

619. La experiencia internacional muestra que la unidad de cobro mayormente utilizada para el servicio de Aproximación es el peso, mientras que para los servicios de SNAR y Sobrevuelo la unidad de cobro más empleada son los kilómetros. Solo Chile cobra por operación para SNAR y Sobrevuelo, y Reino Unido por peso en los tres servicios, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 130 Unidad de cobro de las tarifas por servicio, según país

País	SNAR	Aproximación	Sobrevuelo
Sudamérica			
Argentina	Por km	Por peso	Por km
Brasil	Por km	Por peso	Por km
Chile	Por km	Por peso	Por km
Colombia	Por km	Por peso	Por km
Perú	Por km	Por peso	Por km
Otros países			
Canadá	Por km	Por peso	Por km
Reino Unido	Por peso	Por peso	Por peso

Fuente: OACI (2016).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

620. Por lo señalado, la estructura tarifaria vigente está en línea con la experiencia internacional; es decir, la unidad de cobro para los servicios de SNAR y Sobrevuelo será el número de kilómetros recorridos, de acuerdo con una escala de peso, mientras que, para el caso del servicio de aproximación, la unidad de cobro será el peso de la aeronave (en toneladas), de acuerdo también a una escala de peso.

VI.10.2. Moneda

621. De acuerdo con la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN, las Tarifas de los servicios de SNAR nacional y aproximación están denominadas en Soles; mientras que, las tarifas por SNAR internacional y sobrevuelo se encuentran denominadas en dólares americanos (USD).
622. Al respecto, la OACI (2012) recomienda que “en circunstancias normales, los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea se expresen y se paguen en la moneda nacional del Estado en cuestión” ¹⁴¹; esto implicaría que todas las tarifas se encuentren en soles. Sin perjuicio de ello, la OACI reconoce que, bajo ciertas circunstancias, como por ejemplo, los acuerdos generales, podría ser ventajoso usar una moneda común.
623. Al revisar la experiencia internacional; se observa que los servicios de aeronavegación se cobran en distintas monedas, según el servicio y el país. Por ejemplo, en los casos de Chile y Colombia las tarifas por el servicio de aproximación se cobran en dólares a los vuelos internacionales y en moneda local a los vuelos domésticos (ver Tabla 131).

Tabla 131 Moneda en que se cobran las tarifas de los servicios de aeronavegación, según país

País	SNAR Nacional	SNAR Internacional	Aproximación	Sobrevuelo
Sudamérica				
Argentina	Moneda local	USD	USD	USD
Brasil	USD	USD	USD	USD
Chile	Moneda local	USD	USD/Moneda local	USD
Colombia	Moneda local	USD	USD/Moneda local	USD
Perú	Moneda local	USD	Moneda local	USD
Otros países				
Canadá	Moneda local	Moneda local	Moneda local	Moneda local
Reino Unido	Moneda local	Moneda local	Moneda local	Moneda local

Fuente: OACI (2016).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴¹ Tomado de la página I-5 del preámbulo del Doc. 9082. OACI 2012.

624. Por lo señalado, las monedas de cobro de los servicios están alineadas con la experiencia internacional, es decir, se emplea la moneda nacional (soles) para aquellos servicios que impliquen un componente doméstico, es decir los servicios de SNAR nacional y Aproximación; mientras que, para el caso de los servicios que tengan un componente internacional (como el SNAR internacional y el Sobrevuelo), se emplea el dólar americano (USD).

VI.10.3. Tarifas

625. Teniendo en cuenta la metodología desarrollada en las secciones previas, los comentarios analizados, y 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. Así, sobre la base de la información explicada en los acápite precedentes, se determina que dichas tasas sean las que se muestran en la tabla.

Tabla 132 Variación de las tarifas de los servicios regulados de aeronavegación

Servicio	Moneda	Variación
SNAR Nacional	S/	-28,6%
SNAR Internacional	USD	-29,3%
Aproximación	S/	-8,3%
Sobrevuelo	USD	-29,3%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

626. Considerando las tasas de variación mostradas en la Tabla 132, se tienen las siguientes tarifas a ser aplicadas por CORPAC en el año 2025.

Tabla 133 Tarifas para los servicios de aeronavegación (no incluyen IGV)

Servicio / PMD	Unidad de cobro	Tarifa	Var%
A. SNAR Nacional		S/	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,10	-28,62%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,19	-28,62%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,22	-28,62%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,29	-28,62%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,43	-28,62%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,56	-28,62%
- Cargo mínimo:	Por operación	9,38	-28,62%
B. SNAR Internacional		USD	
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,04	-29,32%
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-29,32%
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,08	-29,32%
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,12	-29,32%
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,18	-29,32%
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,25	-29,32%
- Cargo mínimo:	Por operación	4,37	-29,32%
C. Aproximación		S/	
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	4,14	-8,27%
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	4,62	-8,27%
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	5,15	-8,27%
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	5,66	-8,27%
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	6,20	-8,27%
- Cargo mínimo:	Por operación	10,32	-8,27%
D. Sobrevuelo		USD	
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0,11	-29,32%
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0,18	-29,32%
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0,35	-29,32%
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0,53	-29,32%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

627. Considerando que las tarifas propuestas en el presente documento responden a flujos de caja con un horizonte temporal hasta el año 2029, las tarifas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2029.

VI.10.4. Reajuste de las tarifas

628. La OACI (2012) recomienda tener un ajuste anual de tarifas por inflación. Teniendo en cuenta dicha recomendación, y que los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados a precios constantes y el WACC empleado se encuentra en términos reales, se considera mantener el criterio adoptado en la revisión tarifaria anterior respecto de que las tarifas de los servicios de SNAR nacional y Aproximación (que se cobran en soles) se indexen considerando la inflación peruana, mientras que, las tarifas por los servicios de Sobrevuelo y SNAR internacional (que se cobran en dólares americanos) se indexen tomando en cuenta la inflación de los Estados Unidos de América.

Comentario de AETAI

629. Mediante el documento “Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, señala que:

- i) La Propuesta Tarifaria del Ositrán *“propone que las tarifas se incrementen desde el primer año de los cinco años de vigencia tarifaria. Sin embargo, se considera que no existe certeza que las inversiones programadas se ejecuten al nivel de porcentaje, como lo supone el ente regulador. En ese sentido, es recomendable que se realice un monitoreo estricto a las inversiones y que la modificación de la tarifa esté ligado a la ejecución real de las inversiones. De otra forma, como fue mencionado anteriormente, si en los dos primeros años, por ejemplo, no se ejecutara efectivamente las inversiones comprometidas, CORPAC estaría generando caja en exceso, perjudicando a los usuarios”*.
- ii) (...) *“la anterior revisión tarifaria se consideró un periodo de vigencia de 3 años, según el propio Ositrán por “la incertidumbre existente en dicho momento respecto a la recuperación del sector aeroportuario y de la economía global como consecuencia de la pandemia originada por el COVID-19, como a la entrada en operación del nuevo terminal del AIJC de Lima”. Sin embargo, aún no ha entrado en operación el nuevo terminal del AIJC de Lima y por lo tanto, la incertidumbre se mantiene. Peor aun cuando se avecinan incrementos tarifarios aprobados por el Ositrán para pasajeros en transferencia.(...) AETAI ha señalado que la medida encarecería los costos y reduciría la competitividad de Lima como hub regional.*

Por tal motivo, dado que en la actualidad nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la anterior revisión tarifaria, se propone que las tarifas se encuentren vigentes durante el periodo 2025-2027, es decir por 3 años hasta evaluar el impacto de las nuevas tarifas en el AIJC de Lima.”

Evaluación de las Gerencias

630. Con relación al **comentario i)** AETAI señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán considera que las tarifas se incrementen desde el primer año; sin embargo, no existe certeza que las inversiones programadas se ejecuten según lo considerado por el Ositrán. Por ello, AETAI considera que es recomendable que se realice un monitoreo estricto a las inversiones y que la modificación de la tarifa esté ligada a la ejecución real de las inversiones.

631. Al respecto, sobre la propuesta de AETAI de tener tarifas en dos partes, una OPEX y una CAPEX, donde esta última se incrementa recién cuando CORPAC alcance algún hito de inversión, en la sección VI.1 se ha explicado ampliamente que esta propuesta podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Esto debido a que los activos adquiridos que no reciban remuneración por no cumplir con la meta prevista podrían financiarse temporalmente con el efectivo disponible; sin embargo, a largo plazo no se contaría con los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones, lo que afectaría la calidad de la prestación de los servicios. En este punto, debe recordarse que, en virtud del principio de sostenibilidad del RETA, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio
281. De otro lado, debe considerarse que la gestión de control y seguimiento de las inversiones implicaría costos adicionales al Regulador. Esto debido a que, en el caso particular de CORPAC, las únicas herramientas de verificación de las inversiones con las que se cuenta son los Estados Financieros Auditados o los Estados Financieros Regulatorios; y, ambas herramientas se presentan el 31 de marzo de cada año a más tardar¹⁴² y la validación de estos últimos puede culminar, en el mejor de los casos, a mediados de año. Por tanto, en el caso que CORPAC superase el hito propuesto, la verificación del monto de inversión recién se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, en consecuencia, la nueva tarifa de CORPAC tendría un rezago. Como se observa, esa situación generaría un proceso similar al de una 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.
282. Como se observa, el Ositrán no optó por la Propuesta de AETAI únicamente porque puede generar complicaciones en su implementación; sino porque un esquema de dos tarifas como el que propone AETAI hace que se pierda la visión integral de la prestación del servicio. Es importante recordar que para la prestación de los servicios de aeronavegación se requiere tanto de costos operativos como de las inversiones. Un flujo de caja que incorpora ambos componentes (OPEX y CAPEX) permite estimar la tarifa con base en la totalidad de los costos necesarios para prestar el servicio de forma continua y eficiente, asegurando la sostenibilidad del operador a lo largo del tiempo.
283. Adicionalmente, sobre el problema del bajo nivel de ejecución de inversiones que menciona AETAI, debe indicarse que el modelo de revisión tarifaria actual contempla dos mecanismos relacionados para abordar dicha problemática. El primero está relacionado con el ajuste de las proyecciones de inversión en función del porcentaje de ejecución de inversiones de CORPAC en periodos anteriores; así lo que se busca es reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora al proyectar nuevas inversiones, considerando su historial de cumplimiento. El segundo mecanismo reconoce el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); es decir, permite descontar, a valor presente, aquellas inversiones incluidas en la revisión tarifaria anterior que finalmente no fueron ejecutadas, reduciendo así la base de activos reconocida en la revisión actual.
632. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario i) de AETAI.**

¹⁴² El numeral 6.1 del Manual de Contabilidad regulatoria de CORPC, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN, se señala que:

6.1. Fecha de presentación

(...)

La Entidad Prestadora deberá presentar los reporte de Contabilidad Regulatoria correspondiente al ejercicio anterior, a más tardar el 31 de marzo de cada año, o el día hábil siguiente, en el caso que el día señalado no sea laborable.

633. Con relación al **comentario ii)**, AETAI señala que, la anterior revisión tarifaria se consideró un periodo de vigencia de las tarifas de tres años por la incertidumbre existente en dicho momento respecto a la recuperación del sector aeroportuario y de la economía global como consecuencia de la pandemia originada por el COVID-19; así como a la entrada en operación del nuevo terminal del AIJC de Lima.
634. AETAI señala que, aún no ha entrado en operación el nuevo terminal del AIJC; por lo que la incertidumbre se mantiene; más aún cuando se avecinan incrementos tarifarios aprobados por el Ositrán para los pasajeros en transferencia, lo que encarecería los costos y reduciría la competitividad de Lima como *hub* regional.
635. Según AETAI se está experimentando un escenario similar al enfrentado en la anterior revisión tarifaria, por lo que propone que las tarifas se encuentren vigentes durante el periodo 2025-2027.
636. Al respecto, contrariamente a lo indicado por AETAI, y, tal como se indicó en la sección VI.2.1 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, no nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la revisión tarifaria anterior.
637. En los años 2020 y 2021 la demanda de los servicios de aeronavegación se contrajo significativamente por las medidas restrictivas impuestas a nivel mundial sobre los distintos sectores de la economía, entre ellos el sector aeronáutico, en respuesta a la pandemia del COVID-19 que tuvo lugar desde el año 2020¹⁴³. Así, la demanda de los servicios de aeronavegación se contrajo, mostrando para dicho año reducciones respecto del año 2019 de más del 60% en el caso de los servicios de SNAR y Aproximación, y de alrededor del 49% en el caso del servicio de Sobrevuelo. Dicha situación fue remediándose parcialmente para el año 2021, en la medida en que tomaba lugar la reactivación del sector aeronáutico, presentando incrementos respecto del año 2020 de alrededor del 60% en el caso de los servicios de SNAR Nacional y Aproximación, y de alrededor del 20% en el caso de los servicios de SNAR Internacional y Sobrevuelo, esto último debido a que la reactivación del tráfico aéreo nacional ocurrió con antelación a la reactivación del tráfico aéreo internacional.
638. En cambio, al cierre del año 2024, la demanda de los servicios de Aproximación y Sobrevuelo fue mayor a lo registrado en el año 2019, año pre-pandemia. Mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%.
639. En cuanto al nuevo terminal de pasajeros del AIJC, recién en el primer trimestre del año 2022 se iniciaron con los trabajos de cimentación y durante el segundo trimestre de ese mismo año se realizó el primer vaciado de concreto en columnas del Nuevo Terminal de Pasajeros¹⁴⁴; mientras que la fecha, el nuevo terminal de pasajeros del AIJC se encuentra con un avance del 99,9%¹⁴⁵.

¹⁴³ En el caso particular del Perú, con el fin de salvaguardar la vida y salud de la población, desde el mes de marzo de 2020 el gobierno peruano estableció diversas medidas, entre las que se encontraron: (i) la suspensión del ejercicio de ciertos derechos constitucionales, (ii) la limitación del ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas, (iii) la restricción de actividades comerciales, culturales, de establecimientos y actividades recreativas, hoteles y restaurantes, (iv) cierre temporal de fronteras y (v) entre otras.

¹⁴⁴ Información disponible en el Plan de Negocios de LAP del año 2022. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-lap-2023.pdf>. Última revisión el 3 de abril de 2024.

¹⁴⁵ De acuerdo con la comunicación del Ositrán de fecha 31 de marzo de 2025. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/comunicados/supervision-del-proyecto-de-ampliacion-del-aeropuerto-jorge-chavez-aijc/>. Última revisión el 3 de abril de 2024.

640. En virtud de lo expuesto, no nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la revisión tarifaria anterior.
641. De otro lado, debe señalarse que no se encuentra previsto un incremento tarifario para los pasajeros en transferencia. En efecto, es preciso recordar que, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado y LAP, a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros se empezará a cobrar la TUUA de Transferencia a los pasajeros en Transferencia. Así, en aplicación de dicho mandato contractual, mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán ha aprobado la TUUA de Transferencia que estará vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
642. En cuanto a los efectos de la aplicación de esta tarifa, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio en su demanda va a depender de la elasticidad precio de la demanda; por lo que, el establecimiento de una nueva tarifa podría o no tener un impacto significativo en la demanda.
643. Sin embargo, también debe tomarse en consideración que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional¹⁴⁶
644. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**

VII. OTROS COMENTARIOS

Comentario de CORPAC

645. Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, sobre la situación económica de la empresa, CORPAC señala que¹⁴⁷:

A continuación, mostramos un cuadro del resultado del EBITDA desde el periodo 2021 al 2024.

EBITDA (Utilidad antes de impuestos, intereses, depreciación y amortización):

- *Con las tarifas actuales, calculadas por OSITRAN en la última revisión tarifaria, hay dos líneas de negocio con EBITDA negativo.*
- *No alcanzan a cubrir las necesidades operativas poniendo en riesgo la seguridad operacional.*

Con EBITDA negativo, no se pueden ni se podrán realizar las inversiones programadas en navegación aérea.

¹⁴⁶ Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

¹⁴⁷ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, en la Audiencia Pública del 18 de febrero de 2025; y, mediante el Oficio N° GG.261.2025.O/6 CORPAC.

Tabla 23 Resultado EBITDA por Unidad de Negocio del año 2021-2024

SERVICIOS	2021	2022	2023	2024
Snar Nacional	- 43,796	- 41,048	- 55,312	- 55,292
Snar Internacional	15,762	32,512	19,690	26,058
Aproximación	- 46,527	- 47,971	- 54,140	- 55,163
Sobrevuelo	35,868	55,717	44,151	51,695

Finalmente, OACI en su Políticas y Cargos para Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea (Marco Regulatorio Económico, OACI) precisa:

El alcance e implementación de las políticas de la OACI sobre los derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea se encuentran contenidos en el documento 7300/9 de la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual contiene el marco legal para la aviación civil internacional, la importancia de este marco legal sobre los cargos es importante entre otros por los siguientes puntos:

- Establecer un equilibrio entre el interés de los proveedores de servicios y los usuarios.
- Los cargos están diseñados y aplicados para recuperar específicamente para recuperar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil.
- Debería de existir un equilibrio entre los intereses respectivos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea por un lado y de los operadores de aeronaves y los usuarios finales por el otro.

Evaluación de las Gerencias

646. De acuerdo con CORPAC, con las tarifas actuales no les *alcanzan para cubrir las necesidades operativas poniendo en riesgo la seguridad operacional; por lo que no se pueden ni se podrán realizar las inversiones programadas en navegación aérea.*
647. Al respecto, debe indicarse que las tarifas de aeronavegación que ha calculado Ositrán se han calculado mediante la metodología de Costo de Servicio, empleando la información que CORPAC ha remitido y que se encuentra sustentada. Esta metodología permite cubrir los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos) en que incurre CORPAC para producir los servicios que brinda. Es decir, las tarifas que ha calculado Ositrán permitirán a CORPAC cumplir con las proyecciones de costos operativos y programas de inversión considerados.
648. Por lo señalado, las tarifas calculadas por Ositrán permiten la sostenibilidad de los servicios materia de la presente revisión tarifaria; por lo tanto, no es correcto afirmar que las mencionadas tarifas no permitirán a CORPAC realizar las inversiones programadas.
649. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de CORPAC.**

Comentario de IATA

650. En la Audiencia Pública, llevada a cabo el 18 de febrero de 2025, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA consultó si las inversiones que se realizan con presupuesto directo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se incluyen dentro de las tarifas.

Evaluación de las Gerencias

651. A respecto, y tal como se indicó en la sección VI.1., la metodología de Costo de Servicio busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, a fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo
652. En consecuencia, el programa de inversiones que se considera en la determinación de las tarifas es aquel que será financiado con recursos propios de CORPAC, excluyéndose las inversiones o parte de estas que serán financiadas con transferencias; dado que no representan una salida de dinero propio.
653. Por lo expuesto, **se da por atendida la consulta de IATA.**

Comentario de la Asociación de Transporte Turístico Aéreo de Nazca (ADDTAN)

654. Mediante Carta S/N recibida el 7 de marzo de 2025 ADDTAN señaló que las tarifas planteadas por el Ositrán para el SNAR nacional son excesivas en el aeródromo de Nazca. Asimismo, precisan que, dado que las operaciones que realizan las aeronaves de su asociación en su mayoría son de aeronaves con un peso máximo de despegue menor a 2 toneladas, el cobro de las tarifas debería ser proporcional a su peso. En particular señalan:

“En el ítem de “Hasta 10 TM”, aplicar el factor de tarifa proporcionalmente al Peso Máximo de Despegue - PMD de cada aeronave, conforme se detalla en el siguiente cuadro para los dos tipos de aeronave con que cuentan nuestras asociadas, en donde para efectos demostrativos utilizaremos un recorrido de 100 km aproximado que es el recorrido del circuito de vuelo, obteniendo el siguiente cobro comparativo”

SNAR Nacional	Peso	UNIDAD COBRO: kilómetro recorrido	DE Por	FACTOR	MONTO A PAGAR ENUS \$
Cessna 172	1,134 kg	100		0.08	8.00
Cessna 207	1.650 kg	100		0.10	10.00

(*) Cargo mínimo igual a US \$ 5.00

Evaluación de las Gerencias

655. En primer lugar, debe indicarse que las tarifas relacionadas al servicio de SNAR Nacional se cobran por tonelada según el tamaño de la aeronave (definido por el Peso Máximo de Despegue - PMD), de acuerdo con los siguientes rangos:
- Hasta 5,7TM
 - Más de 5,7TM a 10TM
 - Más de 10TM a 35TM
 - Más de 35TM a 70TM
 - Más de 70TM a 105TM
 - Más de 105 TM
 - Cargo mínimo de operación
656. Como se observa, el menor rango es para aeronaves de hasta 5,7 toneladas y no de 10 toneladas como ADDTAN señala. Así, la estructura tarifaria actual del SNAR Nacional ya contempla las diferencias que existen entre los distintos tamaños de las aeronaves. Para mayor detalle puede revisarse el tarifario vigente de CORPAC¹⁴⁸.

¹⁴⁸ Disponible en <https://www.gob.pe/institucion/corpac/colecciones/5906-tarifario-corpac-s-a>.

657. Finalmente, debe precisarse que las tarifas se determinan considerando las características del mercado, pero no se estiman tarifas diferenciadas para usuarios particulares, porque eso iría en contra del principio de no discriminación.
658. Por lo expuesto, **se da desestima el comentario de ADDTAN.**

VIII. CUESTIÓN FINAL

659. De acuerdo con el marco normativo expuesto en la sección II del presente Informe, la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo.
660. El artículo 6¹⁴⁹ del ROF dispone que el *quorum* de asistencia a las sesiones del Consejo Directivo es de tres (3) miembros. No obstante, desde el 23 de octubre del 2023¹⁵⁰, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* requerido para sesionar¹⁵¹.
661. Dicho escenario ha sido previsto en el numeral 10 del artículo 9¹⁵² del ROF, según el cual es función de la Presidencia Ejecutiva adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente.
662. Sin embargo, en el presente caso, no se configura una situación de emergencia que justifique la intervención de la Presidencia Ejecutiva. En primer lugar, ya se encuentra en marcha el Concurso Público para la selección de los nuevos integrantes del Consejo Directivo del Ositrán (tres plazas), a cargo de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), mediante el Comité de Selección constituido por la Resolución Ministerial N° 118-2025-PCM. Según el cronograma¹⁵³ del mencionado concurso, se prevé que este concluya el 19 de agosto de 2025, lo cual permitirá reconstituir el *quorum* necesario para sesionar y adoptar decisiones como la aprobación del presente informe tarifario final.
663. En segundo lugar, existen tarifas provisionales vigentes para los servicios de aeronavegación que presta CORPAC, las cuales fueron establecidas mediante la Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN, publicada el 21 de diciembre de 2024 en el Diario Oficial El Peruano. Estas tarifas, dictadas conforme al artículo 13 del RETA, garantizan la continuidad de la prestación de dichos servicios mientras concluye el procedimiento tarifario.

¹⁴⁹ 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”.*

¹⁵⁰ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Díaz Guevara. Posteriormente, con fecha del 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

¹⁵¹ Cabe señalar que, el 4 de abril de 2025, la Presidencia del Consejo de Ministros designó a la señora Claudia Janette Salaverry Hernández como segunda integrante del Consejo Directivo, mediante Resolución Suprema N° 064-2025-PCM. No obstante, esta incorporación aún no permite que el Consejo Directivo alcance el *quorum* mínimo requerido para sesionar válidamente.

¹⁵² 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;*
 (...)”.

¹⁵³ Ver: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/08/modificacion-cronograma-concurso-publico-ositrان.pdf>. Última revisión: 11 de agosto de 2025.

664. Expuesto lo anterior, debe mencionarse que, mediante proveído del 18 de junio de 2025, la Presidencia Ejecutiva encargó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos consultar a AETAI e IATA, si consideran que la aprobación de tarifas máximas de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la intervención de la Presidencia Ejecutiva. La consulta a AETAI se efectuó mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 20 de junio de 2025, y su respuesta fue remitida mediante la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. La consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00224-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto.
665. A través de la Carta N° 0081-2025-GG/AETAI, AETAI indicó que no le corresponde emitir una opinión adicional sobre si se trata de una medida de emergencia, dado que ya se habría calificado como tal en el marco de la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN, que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Cabe señalar que la decisión de adoptar una medida por parte de la Presidencia Ejecutiva se evalúa y justifica en cada caso concreto, como lo es, la decisión o no de aprobar el Informe Tarifario del Regulador en uso de la facultad prevista en el numeral 10 del artículo 9 del ROF. Asimismo, debe resaltarse que la Resolución de Presidencia N° 009-2025-PD-OSITRAN fue adoptada en un contexto en el cual no existía certeza sobre cuándo se lograría el *quorum* necesario para que el Consejo Directivo sesione, según lo señalado en el informe técnico que sustentó dicha decisión.
666. Adicionalmente, cabe señalar que la propia Entidad Prestadora de los servicios materia del presente procedimiento, mediante el Oficio GCAF.GF. 033.2025.O, ha manifestado que no advierte la existencia de una situación de emergencia relacionada con la aprobación de las nuevas tarifas máximas.
667. En atención a lo expuesto, y considerando que: i) actualmente se encuentran vigentes tarifas provisionales que garantizan la continuidad del servicio, conforme a lo previsto en el artículo 13 del RETA; ii) el procedimiento público de selección para integrar el Consejo Directivo se encuentra en curso y cuenta con un cronograma definido que culmina el 19 de agosto de 2025; y iii) la Entidad Prestadora ha manifestado que no advierte la existencia de una situación de emergencia; se concluye que no se configura un supuesto que justifique la avocación de la Presidencia Ejecutiva.

IX. CONCLUSIONES

1. Mediante Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2024, el Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC.
2. La metodología empleada para la formulación de las tarifas de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC, que se propone en este documento, es la de Costo de Servicio. Con esta 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 servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo.
3. 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 usuarios atribuibles son aquellos que pagan la tarifa regulada, los cuales representan más del 90% de los usuarios totales para cada servicio regulado. Los usuarios no atribuibles, por su parte, son aquellos que no pagan las tarifas completas, por ejemplo, operaciones militares y aquellas correspondientes a escuelas de vuelos.

4. La proyección de la demanda se realizó a partir de la base de la demanda a los usuarios atribuibles, considerando los pronósticos de crecimiento planteados por CORPAC.
5. En cuanto a las inversiones, se consideró necesario incluir un ajuste por eficacia de ejecución de inversiones de 51,1%. Dicho porcentaje se calculó en base a la ejecución real de las inversiones programadas por CORPAC del año 2022 al 2024.
6. En relación al Costo Promedio Ponderado de Capital, una de las principales dificultades al calcular el WACC ha sido encontrar betas que reflejen la actividad del sector aeronáutico y que sean comparables con CORPAC. Así, se ha utilizado, de acuerdo con la literatura encontrada, un promedio de betas para diversas empresas de aeronavegación en Europa. El WACC calculado es 6,95%.
7. Para realizar la estimación de las tarifas de los servicios bajo análisis, se desarrolla un flujo de caja económico para los servicios de SNAR (nacional e internacional) y Sobrevuelo, y un flujo de caja económico para el servicio de Aproximación. Cabe indicar que en ambos flujos se considera la incorporación, como parte de los ingresos operativos, de las transferencias netas de LAP por el 50% de los ingresos generados por el cobro de la tarifa de Aterrizaje y Despegue, y el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA Internacional. Asimismo, en ambos flujos de caja se establecen proyecciones para la demanda, ingresos, costos operativos e inversiones, en base a la información del sector y la proporcionada por CORPAC.
8. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados en los párrafos precedentes, se proponen las siguientes tarifas a ser cobradas por CORPAC:

Servicio / PMD	Unidad de cobro	Tarifa
A. SNAR Nacional		S/
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,10
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,19
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,22
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,29
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,43
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,56
- Cargo mínimo:	Por operación	9,38
B. SNAR Internacional		USD
Hasta 5,7TM	Por kilómetro recorrido	0,04
Más de 5,7TM a 10TM	Por kilómetro recorrido	0,08
Más de 10TM a 35TM	Por kilómetro recorrido	0,08
Más de 35TM a 70TM	Por kilómetro recorrido	0,12
Más de 70TM a 105TM	Por kilómetro recorrido	0,18
Más de 105TM	Por kilómetro recorrido	0,25
- Cargo mínimo:	Por operación	4,37
C. Aproximación		S/
Hasta 10TM	Por Tonelada (PMD)	4,14
Más de 10TM a 35TM	Por Tonelada (PMD)	4,62
Más de 35TM a 70TM	Por Tonelada (PMD)	5,15
Más de 70TM a 105TM	Por Tonelada (PMD)	5,66
Más de 105TM	Por Tonelada (PMD)	6,20
- Cargo mínimo:	Por operación	10,32
D. Sobrevuelo		USD
Hasta 55TM	Por kilómetro recorrido	0,11
Más de 55TM a 115TM	Por kilómetro recorrido	0,18
Más de 115TM a 200TM	Por kilómetro recorrido	0,35
Más de 200TM	Por kilómetro recorrido	0,53

9. Las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja real, por lo que se recomienda que éstas sean ajustadas anualmente por la inflación peruana en el caso de los servicios cobrados en moneda nacional (SNAR nacional y Aproximación) y por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica en el caso de aquellos servicios cobrados en dólares americanos (SNAR internacional y Sobrevuelo).
10. Debido a que las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja con un horizonte temporal hasta el año 2029, se recomienda que estas tengan una vigencia hasta el término del año 2029, luego de lo cual podrán ser revisadas por el Regulador, de oficio o a pedido de parte.

X. RECOMENDACIONES

Se recomienda a la Gerencia General elevar el presente informe para consideración del Consejo Directivo del Ositrán.

Atentamente,

MELINA CALDAS CABRERA

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MARÍA MENDEZ VEGA
Especialista de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
GABRIELA PINCHI CACERES
Asistente Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y
Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JOSÉ ZEGARRA ROMERO
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídico
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

ANEXO I

COSTO PROMEDIO PONDERADO DEL CAPITAL

En el presente anexo 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 el presente Informe de revisión 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 (financiamiento propia) y prestamistas (financiamiento de terceros).

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

Ecuación A-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 o CAPM (*Capital asset pricing model*, por sus siglas en inglés) adaptado a países emergentes¹⁵⁴, según se especifica a continuación:

Ecuación A-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.

¹⁵⁴ 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.

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 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)¹⁵⁵. 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 A-3 Fórmula para desapalancar los betas

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

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.
 $\frac{D}{KP}$: Ratio deuda-capital propio de la empresa comparable.

Así, en la Ecuación A-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 A-4 Fórmula para reapalancar los 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.
 $\frac{D}{KP}$: 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.

¹⁵⁵ 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.

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 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%¹⁵⁶.

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.

¹⁵⁶ 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/>.

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)¹⁵⁷. 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.

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.

¹⁵⁷ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

Tabla A-2 Prima por riesgo país, 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)

El valor del beta refleja el riesgo sistemático específico de la firma con respecto al riesgo de mercado. De acuerdo con la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción con respecto al mercado, sobre la base de los cambios en los precios históricos. Asimismo, el beta puede describirse como aquel riesgo que el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.

Para la estimación de este parámetro, pueden utilizarse 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 contables¹⁵⁸. 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.

En los diferentes procesos de fijación y revisión tarifaria que ha efectuado el Ositrán, se ha utilizado la metodología de *benchmarking* para la selección de las betas. Con relación a esta metodología, Alexander et al. (1999) sostienen que son cinco los factores que deberían considerarse para homogenizar los riesgos que enfrentan las diferentes empresas y que inciden en el valor del beta: tipo de propiedad de la empresa, régimen regulatorio, nivel de competencia del mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

¹⁵⁸ Ver Almisher y Kish (2000) y Gambi et al. (2012).

Así, para la presente revisión tarifaria se utilizará la metodología de *benchmarking* para la selección de las betas. Para ello, siguiendo el criterio empleado en Ositrán (2022), dado para el caso de CORPAC no se han encontrado empresas de aeronavegación comparables que coticen en el mercado de valores, se ha optado por mantener el valor de la beta desapalancada de 0,355, estimada en las revisiones tarifarias anteriores a partir de la información del reporte preparado por Steer Davies Gleave (2014), el cual contiene betas para diversas empresas de aeronavegación en Europa, así como también sus tasas de impuesto y niveles de apalancamiento.

Tabla A-3 Betas de empresas de servicios de aeronavegación

Pais	Empresa	Betas de activos	Costo de deuda	Apalancamiento
España	AENA	0,290	4,00%	58,00%
Francia	DSNA	0,270	n/a	0,00%
Hungría	Hungaro-control	0,500	3,30%	73,00%
Noruega	AVINOR	0,360	5,40%	60,00%
Promedio		0,355		

Nota: En el caso de AENA, si bien actualmente ha dejado de ser una empresa estatal, su respectivo valor del beta recoge información a la fecha cuando mantenía una gestión estatal.

Fuente: Steer Davies Gleave (2014).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 2024¹⁵⁹, 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 6,95%.

Tabla A-4 Costo promedio ponderado del capital (WACC) de CORPAC, al año 2024

Parámetro	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,79%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2024 (Damodaran)
ERP	7,00%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2024 (Damodaran)
Beta Desapalancada	0,355	Steer Davies Gleave (2014)
D/E	0,00%	Objetivo
Beta apalancado	0,355	
Riesgo país	1,71%	EMBIG+ Perú, periodo enero 2023-diciembre 2024 (BRCP)
Costo de patrimonio (USD)	8,99%	
Apalancamiento	0,00%	Objetivo
Costo de deuda (USD)	0,00%	Objetivo
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%)
WACC nominal (USD)	8,99%	
Inflación	2,06%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2025-2029 (FMI)
WACC real (USD)	6,79%	
WACC real (soles)	6,95%	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁵⁹ 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).

Comentario de AETAI

Mediante el documento “*Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029*”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, señala que:

- i) Dado que CORPAC no cuenta con deudas de largo plazo, es pertinente tomar la información sobre el costo ponderado de la deuda que enfrentó el grupo de empresas de aeronavegación similares (y que fueron consideradas, como se ve en la propuesta de Ositrán, para la determinación del beta de la empresa).

Asimismo, AETAI señala que en la Propuesta tarifaria del Ositrán del año 2014 (Resolución de Consejo Directivo N° 034-2014-CD-OSITRAN) se indicó que, al revisar los estados financieros de CORPAC se observó que la empresa se encontraba con un nivel de deuda neta negativo, así, consideraron un supuesto de 0% para el apalancamiento de la empresa, y, por lo tanto, indicó que el costo de deuda es irrelevante. Sin embargo, CORPAC, en su correspondiente propuesta tarifaria, consideró una relación deuda/capital de 4% (que es el promedio anual del periodo 2008 – 2012) y utilizó una tasa de interés de endeudamiento equivalente al 8%.

La justificación para utilizar información del *benchmarking* y no la efectiva de la propia empresa, es que los usuarios no pueden ser “castigados” con tarifas más altas de las necesarias por el hecho que la empresa no utilice deuda. A manera de referencia, la empresa Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima (SEDAPAL) exhibe un grado de apalancamiento de 30 – 70 (deuda-patrimonio), siendo una empresa pública como CORPAC.

Ositrán, al otorgar un valor nulo al costo de la deuda debido a la no existencia de apalancamiento por parte de CORPAC, estaría estimando una tasa de descuento mayor a la eficiente. Esto estaría afectando a los usuarios con tarifas más altas de las necesarias.

Debido a ello, se sugiere utilizar información haciendo un *benchmarking* del costo de deuda promedio de un grupo de empresas proveedoras de servicios de aeronavegación con características similares a CORPAC. Además, existe evidencia de otra empresa pública en el Perú como SEDAPAL que maneja un ratio de deuda/equity del orden de 30/70, lo que indicaría que esa posibilidad es perfectamente alcanzable para CORPAC.

Asimismo, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” preparado EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala:

- ii) Ha calculo un WACC en soles en términos reales de 3,88%, donde AETAI precisa que ha sido calculado con información al cierre del 2023, sin cuestionar ningún criterio

Estimación de costo de capital al 31/12/2023	
Costo del Patrimonio (Ke)	
Beta desapalancado (a)	0.36
Estructura de Capital (b)	0.00%
Tasa de Impuesto a la Renta	29.50%
Participación de Trabajadores	5.0%
Tasa Efectiva de Impuesto	33.03%
Tasa de Libre Riesgo (c)	3.88%
Riesgo País (d)	1.60%
Prima de Mercado (e)	5.00%
Beta Apalancado	0.36
Costo del Capital US\$ - Nominal	7.26%
Inflación	3.54%
Costo del Capital US\$ - Real	3.59%
Costo del Capital PEN - Real	3.88%

Evaluación de las Gerencias

Con relación al **comentario i)**, AETAI señala que, si bien CORPAC no cuenta con deuda de largo plazo, no debería asumirse un apalancamiento nulo para el cálculo del WACC, puesto que, en su opinión, esto incrementa el costo de capital, al estar representado en su totalidad por el patrimonio de la empresa, y que ello, además, se traduce en tarifas más altas de lo necesario para los usuarios.

Asimismo, AETAI destaca que, en el procedimiento tarifario del año 2014, el Ositrán también había observado que CORPAC no presentaba un nivel significativo de deuda. No obstante CORPAC propuso en su momento un apalancamiento promedio de 4% y aplicó una tasa de interés de endeudamiento de 8%.

En esa línea, AETAI propone no basarse únicamente en la información efectiva de CORPAC, sino utilizar un *benchmarking* que refleje el costo de deuda promedio de empresas de aeronavegación similares. A modo de ejemplo, AETAI menciona que la empresa pública SEDAPAL exhibe un nivel de endeudamiento considerable (30/70) y que ello demostraría la posibilidad de que CORPAC también recurra a financiamiento.

Con relación a lo señalado por AETAI, debe indicarse lo siguiente:

- En primer lugar, debe precisarse que CORPAC no registra ni prevé la contratación de financiamiento de largo plazo con entidades financieras durante el siguiente período regulatorio (período de vigencia de las tarifas). En particular, y tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de acuerdo con lo mencionado en la Exposición de Motivos del Decreto de Urgencia N° 141-2020, CORPAC no es sujeto de crédito y por ello se ve obligada a recurrir a financiamiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su calidad de Ente Rector Sectorial, para el caso de proyectos específicos.

Sobre este punto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados 2024 de CORPAC, los fondos que CORPAC recibe desde el Tesoro Público para ciertas inversiones son, en un primer momento, contabilizados como un activo contra un pasivo y, a medida que se acreditan avances y se satisfacen las condiciones del convenio (por ejemplo, ejecución de inversiones), esta porción del pasivo se traslada al patrimonio de la empresa bajo la figura de capital adicional. Así, una vez cumplido totalmente el

compromiso, CORPAC procede a formalizar la capitalización a través de FONAFE, emitiendo acciones y registrándolas ante SUNARP, con lo cual finalmente se traslada el monto desde “capital adicional” a capital social. En efecto, en las Notas a los Estados Financieros Auditados 2024 se señala lo siguiente:

“Tratamiento Contable y Societario

- a) Las transferencias de fondos por S/33,000,000, S/28,098,852.67, S/25,188,266 y S/83,490,353 y por el importe de S/113,803,520, respectivamente, son reconocidas inicialmente como un activo de fondos en el Tesoro Público contra un pasivo, en atención a la sustancia económica y análisis del convenio suscrito para la ejecución de las inversiones, dado que, existe la probabilidad que dicha transferencia sea revertida.
- b) A medida que se cumpla la condición objeto del convenio de acuerdo con los informes financieros y de avance físico, CORPAC S.A., irá reconociendo los desembolsos al patrimonio (capital adicional) y disminuyendo el pasivo, hasta el cumplimiento o culminación de las inversiones.
- c) Satisfecha la condición del objeto del convenio, CORPAC S.A., iniciará las gestiones de capitalización ante FONAFE, para la emisión de acciones y registrarlos en SUNARP. Culminada dicha gestión efectuará el registro a capital social y reducirá el capital adicional.”

[El subrayado es nuestro.]

En consecuencia, como se desprende de lo señalado, la estructura de financiamiento de CORPAC estaría mayoritariamente constituida por patrimonio, sin incurrir en obligaciones bancarias que generen un costo de deuda, siendo que incluso las transferencias de fondos del MTC pueden, eventualmente, pasar a formar parte del capital social de CORPAC, incrementando así el patrimonio de la empresa.

- En segundo lugar, aun en el caso de que algunas empresas comparables, o incluso otras empresas públicas como SEDAPAL, exhiban un mayor nivel de apalancamiento, ello no implica que deba aplicarse de manera automática un “apalancamiento referencial” a CORPAC. Al respecto, debe tenerse en cuenta que toda “estructura de capital óptima” parte de la premisa de que la deuda sea factible y se encuentre disponible a tasas competitivas en el mercado, por lo que, en el caso de CORPAC, la realidad observada (donde no existen planes de endeudamiento futuro ni acceso al financiamiento bancario) imposibilitaría la aplicación de un costo de deuda teórico. Cabe indicar que, de considerarse dicho supuesto, se estaría subestimando el verdadero costo de financiamiento que asume el accionista de CORPAC en un esquema 100% patrimonial.
- Finalmente, tampoco es preciso afirmar que la ausencia de deuda conlleve de manera automática a tarifas más altas. Al respecto, el WACC (calculado considerando la situación real de ausencia de deuda) responde a la situación financiera efectiva de CORPAC y, por consiguiente, al costo de capital asumido por el accionista que cubre la totalidad de riesgos. En ese sentido, obligar a reflejar un financiamiento inexistente para efectos del cálculo tarifario podría distorsionar el balance entre riesgo y rendimiento, y no resultaría coherente con la condición de “no sujeto de crédito” de la empresa.

Por tanto, sobre la base de lo descrito, se concluye que el supuesto de costo de deuda igual a cero se encuentra justificado y refleja fielmente la realidad financiera y las perspectivas inmediatas de la empresa, no resultando pertinente lo planteado por AETAI debido a que conllevaría a asumir una situación inexistente que subestimaría el verdadero costo de financiamiento que asume el accionista de CORPAC.

En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario i) de AETAI.**

Con relación al **comentario ii)**, AETAI ha calculado un WACC en soles en términos reales de 3,88%, donde AETAI precisa que ha sido calculado con información al cierre del 2023, sin cuestionar ningún criterio.

Al respecto, como se detalló en la Propuesta tarifaria del Ositrán, dado que a la fecha que se emitió la mencionada propuesta ya se contaba con información del mercado al cierre del 2024, lo adecuado era estimar un WACC con dicha información.

En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**

ANEXO II

DESCOMPOSICIÓN DEL FLUJO DE CAJA DESCONTADO EMPLEADO EN LA METODOLOGÍA DE COSTO DE SERVICIO

En el presente anexo se muestra la descomposición del flujo de caja descontado empleado para la determinación de las tarifas bajo la metodología de Costo de Servicio, con la finalidad de observar los principales componentes que intervienen en la obtención del nivel tarifario de un servicio sujeto a dicha regulación.

1. Modelo general

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. Al respecto, en dicho Anexo se indica también que el flujo de caja descontado es empleado usualmente para la determinación de las tarifas bajo el costo de servicio, 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, todo ello descontado al costo de oportunidad del capital de la empresa (esto es, la tasa de retorno).

Así, el nivel tarifario es obtenido indirectamente mediante la construcción de flujos de caja económicos, de modo tal que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos). Lo anterior, en línea con el principio de sostenibilidad de la oferta del RETA¹⁶⁰, conlleva a que el nivel tarifario resultante genere un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero.

Sobre el particular, siguiendo la notación del Anexo II del RETA, si se considera 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, como se aprecia en la siguiente ecuación:

Ecuación B-1

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

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 (año 0).
- VR_N : Es el valor residual de dichos activos al final del horizonte de tiempo considerado (año N).
- FCE_t : Es el flujo de caja económico esperado de la empresa en el periodo t .
- r : Es la tasa de retorno equivalente al costo promedio ponderado de capital (WACC).

Al respecto, el flujo de caja económico esperado es equivalente al flujo residual de ingresos de la empresa luego de cubrir sus costos operativos, inversiones e impuestos, pero antes de los pagos de deuda (interés y principal); es decir, representa el flujo neto que obtiene la empresa anualmente como producto de sus operaciones. De este modo, el flujo de caja económico puede ser expresado de la siguiente forma:

Ecuación B-2

$$FCE_t = I_t - CO_t - T_t - K_t$$

¹⁶⁰ RETA.-

"3. Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio."

Donde:

- I_t : Es el flujo de ingresos percibidos por la empresa como producto de sus operaciones en el periodo t .
- CO_t : Es el flujo de costos operativos de la empresa, incluyendo los aportes por regulación y pagos al Estado, de corresponder, en el periodo t .
- T_t : Es el flujo de impuestos que corresponden ser pagados por la empresa en el periodo t .
- K_t : Es el flujo de inversiones que ejecutará la empresa en el periodo t .

Si reemplazamos la Ecuación B-2 en la Ecuación B-1, y además por simplicidad renombramos la variable VI como K_0 , bajo la premisa de que representa a los activos que “adquiere” la empresa en el año 0 (al valor neto de depreciación al cierre de dicho año) para iniciar sus operaciones a partir del año 1, tenemos la siguiente expresión:

Ecuación B-3

$$V = -K_0 + \sum_{t=1}^N \frac{I_t - CO_t - T_t - K_t}{(1+r)^t} + \frac{VR_N}{(1+r)^N}$$

Expandiendo la ecuación B-3 al considerarse la presencia de denominadores comunes, y teniendo en cuenta el concepto de aditividad del valor¹⁶¹, se obtiene lo siguiente:

$$V = -K_0 + \sum_{t=1}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} + \frac{VR_N}{(1+r)^N}$$

Luego, reorganizando términos, se tiene la siguiente expresión:

Ecuación B-4

$$V = \sum_{t=1}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - K_0 + \frac{VR_N}{(1+r)^N}$$

Si se considera, por un lado, la inclusión de los sumandos I_0 , $-CO_0$ y $-T_0$, tal que sean iguales a 0, y por otro lado, que el valor de toda variable dividida entre $(1+r)^0$ no cambia, se obtendrá la siguiente expresión:

$$V = \frac{I_0}{(1+r)^0} + \sum_{t=1}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} - \frac{CO_0}{(1+r)^0} - \sum_{t=1}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} - \frac{T_0}{(1+r)^0} - \sum_{t=1}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{K_0}{(1+r)^0} + \frac{VR_N}{(1+r)^N}$$

Reorganizando los sumandos, se obtiene lo siguiente:

Ecuación B-5

$$V = \sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} + \frac{VR_N}{(1+r)^N}$$

Nótese que la Ecuación B-5 indica que el valor del negocio (V) es igual al valor presente del flujo residual de ingresos de la empresa luego de cubrir sus costos operativos, inversiones e impuestos, además de considerar el valor residual de los activos al final del horizonte de tiempo considerado.

¹⁶¹ El concepto de aditividad del valor o ley de conservación del valor, en la teoría financiera, señala que el valor de un grupo de activos es exactamente igual a la suma de sus valores individuales; es decir, $V(A+B) = V(A) + V(B)$, donde $V(.)$ representa el valor del activo en cuestión.

Ahora bien, si se tiene en cuenta la regla del valor actual neto igual a cero, esto es, haciendo $V = 0$ en la Ecuación B-5, se obtiene la siguiente expresión que iguala el valor actual de los ingresos con el valor actual de los costos económicos:

Ecuación B-6

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{VR_N}{(1+r)^N}$$

O en términos agregados, considerando que:

$$\sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{VR_N}{(1+r)^N} = \sum_{t=0}^{N-1} \frac{K_t}{(1+r)^t} + \frac{K_N}{(1+r)^N} - \frac{VR_N}{(1+r)^N} - \sum_{t=0}^{N-1} \frac{VR_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^{N-1} \frac{K_t - VR_t}{(1+r)^t} + \frac{K_N - VR_N}{(1+r)^N} = \sum_{t=0}^N \frac{K_t - VR_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t}$$

asumiendo $VR_t = 0$ para todo t entre 0 y $N - 1$.

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{VR}{(1+r)^N}$$

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t}$$

Ecuación B-7

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t + T_t + CAPEX_t}{(1+r)^t} \rightarrow \sum_{t=0}^N \frac{Ingresos_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{Egresos_t}{(1+r)^t}$$

De este modo, se tiene que el valor actual del flujo de ingresos percibidos por la empresa permite cubrir el valor actual del flujo de costos operativos de la empresa (incluyendo los aportes por regulación y pagos al Estado, de corresponder), el valor actual del flujo de impuestos que corresponden ser pagados por la empresa, y el valor actual del flujo de inversiones y activos de la empresa (lo cual incluye además el valor residual de los activos al cierre del año N).

2. Análisis de los componentes vinculados al insumo capital

Como se indicó anteriormente, a través de la metodología de Costo de Servicio se busca establecer un nivel tarifario que le permita a la empresa cubrir el costo económico de los insumos empleados para producir los servicios que brinda. Al respecto, como se observó en la Ecuación B-3, en el caso del insumo capital, los componentes que intervienen en la determinación del nivel tarifario son la base de capital, las inversiones y el valor residual.

Sobre el particular, previamente se señaló que en la construcción del flujo de caja se consideran tanto el valor de los activos al año 0 (K_0) como el valor residual de los mismos al final del año N (VR_N), siendo que dicho valor residual se define como la diferencia entre el valor total de las inversiones de la empresa y el monto de la depreciación acumulada de las mismas a lo largo del horizonte de tiempo considerado, tal como se puede observar en la siguiente ecuación.

Ecuación B-8

$$VR_N = K_0 + \sum_{t=1}^N K_t - \sum_{t=1}^N \delta_t$$

Donde:

δ_t : Es el monto de la depreciación de los activos de la empresa en el periodo t .

Nótese que, en el caso del valor inicial de los activos (K_0), este corresponde al valor de los activos de la empresa neto de depreciación al cierre del año 0, por lo cual, para efectos de obtener el

valor residual al cierre del año N , resulta necesario adicionarle el valor de las inversiones y sustraerle el monto de la depreciación de los activos, ambos cuantificados a lo largo del horizonte de tiempo considerado.

Si reemplazamos la Ecuación B-8 en la relación $\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{VR_N}{(1+r)^N}$, se tiene que:

$$\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{K_0 + \sum_{t=1}^N K_t - \sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N}$$

Luego, reordenando los términos, se obtiene la siguiente ecuación:

$$\begin{aligned} \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t} &= \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{K_0}{(1+r)^N} - \frac{\sum_{t=1}^N K_t}{(1+r)^N} + \frac{\sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N} = \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{K_0}{(1+r)^N} - \sum_{t=1}^N \frac{K_t}{(1+r)^N} + \frac{\sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N} \\ &= \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^N} + \frac{\sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N} = \sum_{t=0}^N \left(\frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{K_t}{(1+r)^N} \right) + \frac{\sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N} \end{aligned}$$

Ecuación B-9

$$\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N K_t * [(1+r)^{-t} - (1+r)^{-N}] + \frac{\sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N}$$

Al respecto, de la Ecuación B-9 se desprende que el valor actual del flujo de inversiones y activos de la empresa ($CAPEX$), el cual comprende todos los componentes vinculados al insumo capital, puede ser expresado como la suma de: i) la diferencia del valor en el tiempo de los activos entre el momento de su introducción en el flujo en el año t y el momento de su incorporación en el valor residual al cierre del año N , sin tener en cuenta el efecto de la depreciación entre el año 1 y el año N , y ii) el valor actual del monto de la depreciación acumulada de los activos entre el año 1 y el año N , traído a valor actual desde el año N .

La lógica detrás de dicho resultado descansa en el hecho de que, considerando que los activos de la empresa poseen una vida útil que no necesariamente coincide con el horizonte de tiempo empleado para la construcción del flujo de caja, al momento de ser incorporados en el cálculo del valor residual al cierre del año N , la empresa determina dicho valor para cada activo como la diferencia entre el valor de su adquisición en el año t (o el valor neto de los activos, en el caso de K_0) y el monto de su depreciación acumulada entre el año $t+1$ y el año N .

Con ello, se asume que al final del horizonte de tiempo considerado para el flujo de caja (año N) la empresa “revendería” dichos activos a su valor residual, lo cual se traduciría en un saldo positivo que ingresa al flujo de caja (esto es, el término $\frac{VR_N}{(1+r)^N}$ en la ecuación B-1), representando a aquellos activos de la empresa que no serían pagados a través del nivel tarifario determinado en la revisión, sino que, en teoría, pasarían a formar parte de la base de activos iniciales de la siguiente revisión tarifaria.

Por tal motivo, el valor actual del flujo de inversiones y activos de la empresa ($CAPEX$) concentra, por un lado, el costo de oportunidad en el tiempo de la diferencia del valor de adquisición de los activos entre su introducción en el flujo de caja (año t) y su “reventa” en el año N , y por otro lado, el costo de “consumir” los activos como producto de las operaciones de empresa, lo cual es recogido a través del concepto de depreciación acumulada al cierre del año N .

Finalmente, si reemplazamos la Ecuación B-9 en la Ecuación B-6 y consideramos la relación $\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{K_t}{(1+r)^t} - \frac{VR_N}{(1+r)^N}$, se obtendrá la siguiente expresión:

Ecuación B-10

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_t}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N K_t * [(1+r)^{-t} - (1+r)^{-N}] + \frac{\sum_{t=1}^N \delta_t}{(1+r)^N}$$

Al respecto, de la expresión presentada se concluye que, a través de la regla del valor actual neto igual a cero empleada para la determinación del nivel tarifario, se garantiza que el flujo de ingresos percibidos por la empresa por sus operaciones permite cubrir los flujos de costos operativos (incluyendo los aportes por regulación y pagos al Estado, de corresponder), el pago de impuestos y el costo de la utilización de los activos de capital, el cual viene representado tanto por el costo de oportunidad en el tiempo de tenerlos como por el costo de consumirlos (depreciación).

ANEXO III

ESTIMACIÓN DEL SALDO POR CONSUMO DE CAPITAL FIJO NO EJECUTADO

Para la determinación de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo en el año 2022, se consideró un plan de inversiones por más de USD 30 millones, el cual incluía tanto proyectos de inversión como adquisiciones de equipos de comunicaciones, radioayudas, electricidad, meteorología, entre otros, a ser implementado en el periodo 2022-2024. Sin embargo, en dicho periodo CORPAC solo ha ejecutado inversiones por un monto de USD 9,49 millones¹⁶², según el detalle que puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla C-1 Inversiones proyectadas vs. Inversiones ejecutadas (miles de USD)

A. Inversiones proyectadas en el Modelo 2022				
Servicio	2022	2023	2024	Acumulado
SNAR Nacional	1 476	3 517	2 068	7 061
SNAR Internacional	1 316	3 136	1 843	6 295
Aproximación	2 173	7 401	3 794	13 368
Sobrevuelo	857	1 793	960	3 610
Total	5 822	15 847	8 665	30 334

B. Inversiones ejecutadas por CORPAC				
Servicio	2022	2023	2024	Acumulado
SNAR Nacional	1 631	504	288	2 422
SNAR Internacional	1 454	449	256	2 159
Aproximación	2 340	731	429	3 501
Sobrevuelo	947	293	167	1 407
Total	6 372	1 977	1 140	9 489

Fuente: CORPAC, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Al respecto, de acuerdo con el modelo empleado para la determinación de las tarifas en la revisión del año 2017, dichos montos de inversión (proyectados y ejecutados) señalados en la tabla anterior significaron un consumo de capital fijo (depreciación) equivalente a lo detallado en la siguiente tabla.

Tabla C-2 Consumo de capital fijo de inversiones proyectadas vs. consumo de capital fijo de inversiones ejecutadas (miles de USD)

A. CKF de inversiones proyectadas - Modelo 2022				
Servicio	2022	2023	2024	Acumulado
SNAR Nacional	0	147	485	633
SNAR Internacional	0	131	433	564
Aproximación	0	217	983	1 200
Sobrevuelo	0	85	257	342
Total	0	581	2 159	2 739

B. CKF de inversiones ejecutadas - Modelo 2022				
Servicio	2022	2023	2024	Acumulado
SNAR Nacional	0	163	207	370
SNAR Internacional	0	145	184	330
Aproximación	0	234	298	531
Sobrevuelo	0	95	120	215
Total	0	637	809	1 446

Fuente: CORPAC, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En vista de ello, y considerando que, en la medida en que las tarifas fijadas en el año 2022 se establecieron sobre la base de gastos proyectados a ser incurridos por CORPAC durante la

¹⁶² De acuerdo con la información remitida por CORPAC mediante los Oficios N° GCAF.GF.032.2024.O, del 20 de setiembre de 2024, y N° GCAF.GF.006.2025.O, del 9 de enero de 2025.

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 proyectadas, 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.

Sobre el particular, en la anterior revisión tarifaria, el procedimiento empleado por el Ositrán para la estimación del saldo por CKF no ejecutado, para cada grupo de servicios, comprendió los siguientes pasos:

- 1) Determinación del flujo de caja diferencial
- 2) Determinación de las tarifas diferenciales por CKF no ejecutado
- 3) Determinación del saldo por CKF no ejecutado, a valores del año base

Paso 1: Determinación del flujo de caja diferencial

El flujo de caja diferencial resultará de restar el flujo de caja del Modelo original con el flujo de caja del Modelo ajustado. No obstante, en la medida en que se tratan de modelos con descuento temporal, antes de efectuar la operación de resta ambos flujos de caja deben encontrarse expresados en un mismo momento del tiempo. Así, el flujo de caja diferencial será igual a la diferencia entre el flujo de caja del Modelo original y el flujo de caja del Modelo ajustado expresados a valor actual del año 2021 (año base de ambos flujos de caja).

En las siguientes tablas se presentan los flujos de caja de SNAR-Sobrevuelo, tanto del Modelo original como del Modelo ajustado, expresado a valor actual del año 2021.

Tabla C-3 Flujo de caja de SNAR-Sobrevuelo (Modelo original), en miles de Soles, a valor actual del año 2021

Año	A valor actual, año 2021			
	2021	2022	2023	2024
Ingresos operativos	0	156 974	183 268	184 713
Ingresos por Usuarios no atribuibles	0	159	186	187
Ingreso Bruto total	0	157 133	183 454	184 900
Contribuciones	0	-9 847	-11 496	-11 587
Ingresos Netos	0	147 286	171 958	173 313
Total Costos de Operación	0	-125 124	-132 328	-128 236
Pago de IR	0	-524	-5 960	-7 278
Flujo de Caja Operativo	0	21 638	33 669	37 799
Valor inicial de los activos	-231 982	0	0	0
Inversiones	0	-13 113	-29 265	-16 242
Recuperación de la inversión	0	0	0	197 495
Flujo de Caja Económico	-231 982	8 525	4 404	219 053

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-4 Flujo de caja de SNAR-Sobrevuelo (Modelo ajustado), en miles de Soles, a valor actual del año 2021

Año	A valor actual, año 2021			
	2021	2022	2023	2024
Ingresos operativos	0	155 763	181 854	183 287
Ingresos por Usuarios no atribuibles	0	159	186	187
Ingreso Bruto total	0	155 922	182 039	183 475
Contribuciones	0	-9 771	-11 408	-11 498
Ingresos Netos	0	146 151	170 632	171 977
Total Costos de Operación	0	-125 067	-132 255	-128 280
Pago de IR	0	-206	-5 551	-7 524
Flujo de Caja Operativo	0	20 877	32 826	36 173
Valor inicial de los activos	-231 982	0	0	0
Inversiones	0	-14 487	-4 316	-1 007
Recuperación de la inversión	0	0	0	161 916
Flujo de Caja Económico	-231 982	6 391	28 510	197 082

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

De mismo modo, en las siguientes tablas se presentan los flujos de caja de Aproximación, tanto del Modelo original como del Modelo ajustado, expresado a valor actual del año 2021.

Tabla C-5 Flujo de caja de Aproximación (Modelo original), en miles de soles, a valor actual del año 2021

Año	A valor actual, año 2021			
	2021	2022	2023	2024
Ingresos operativos	0	16 496	19 259	19 411
Ingresos por Usuarios no atribuibles	0	22	26	26
Transferencias del AIJCh	0	50 950	63 431	66 218
Ingreso Bruto total	0	67 468	82 715	85 654
Contribuciones	0	-675	-827	-857
Ingresos Netos	0	66 794	81 888	84 798
Total Costos de Operación	0	-57 522	-60 838	-59 298
Pago de IR	0	0	-2 879	-3 733
Flujo de Caja Operativo	0	9 271	18 171	21 767
Valor inicial de los activos	-128 306	0	0	0
Inversiones	0	-7 807	-25 647	-12 649
Recuperación de la inversión	0	0	0	125 199
Flujo de Caja Económico	-128 306	1 464	-7 476	134 318

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-6 Flujo de caja de Aproximación (Modelo ajustado), en miles de soles, a valor actual del año 2021

Año	A valor actual, año 2021			
	2021	2022	2023	2024
Ingresos operativos	0	15 465	18 055	18 198
Ingresos por Usuarios no atribuibles	0	22	26	26
Transferencias del AIJCh	0	50 950	63 431	66 218
Ingreso Bruto total	0	66 437	81 512	84 441
Contribuciones	0	-664	-815	-844
Ingresos Netos	0	65 773	80 697	83 597
Total Costos de Operación	0	-57 522	-60 776	-59 352
Pago de IR	0	0	-2 528	-4 037
Flujo de Caja Operativo	0	8 251	17 393	20 207
Valor inicial de los activos	-128 306	0	0	0
Inversiones	0	-8 407	-2 535	-641
Recuperación de la inversión	0	0	0	94 037
Flujo de Caja Económico	-128 306	-156	14 858	113 604

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que tanto en el caso de los flujos de caja de SNAR-Sobrevuelo como en el de Aproximación se ha considerado la tasa de descuento (WACC) del año 2021 equivalente a 5,42%, estimada en la revisión tarifaria del año 2022.

Luego, restando el flujo de caja del Modelo original con el flujo de caja del Modelo ajustado, ambos expresados a valor actual del año 2021, se obtiene el flujo de caja diferencial, tanto de SNAR-Sobrevuelo como Aproximación, de acuerdo con el detalle que se presenta en las siguientes tablas.

Tabla C-7 Flujo de caja diferencial de SNAR-Sobrevuelo, en miles de soles, a valor actual del año 2021

Año	A valor actual, año 2021				Flujo total
	2021	2022	2023	2024	
Ingresos operativos	0	1 212	1 414	1 426	4 052
Ingresos por Usuarios no atribuibles	0	0	0	0	0
Ingreso Bruto total	0	1 212	1 414	1 426	4 052
Contribuciones	0	-76	-89	-89	-254
Ingresos Netos	0	1 136	1 326	1 336	3 798
Total Costos de Operación	0	-57	-73	44	-86
Pago de IR	0	-318	-410	246	-482
Flujo de Caja Operativo	0	761	843	1 626	3 230
Valor inicial de los activos	0	0	0	0	0
Inversiones	0	1 374	-24 949	-15 234	-38 809
Recuperación de la inversión	0	0	0	35 580	35 580
Flujo de Caja Económico	0	2 134	-24 106	21 971	0

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-8 Flujo de caja diferencial de Aproximación, en miles de soles, a valor actual del año 2021

Año	A valor actual, año 2021				Flujo total
	2021	2022	2023	2024	
Ingresos operativos	0	1 031	1 203	1 213	3 447
Ingresos por Usuarios no atribuibles	0	0	0	0	0
Transferencias del AJCh	0	0	0	0	0
Ingreso Bruto total	0	1 031	1 203	1 213	3 447
Contribuciones	0	-10	-12	-12	-34
Ingresos Netos	0	1 020	1 191	1 201	3 413
Total Costos de Operación	0	0	-63	54	-8
Pago de IR	0	0	-351	304	-46
Flujo de Caja Operativo	0	1 020	778	1 560	3 358
Valor inicial de los activos	0	0	0	0	0
Inversiones	0	600	-23 113	-12 008	-34 520
Recuperación de la inversión	0	0	0	31 162	31 162
Flujo de Caja Económico	0	1 621	-22 334	20 714	0

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Al respecto, el flujo de caja diferencial permite observar el efecto que tiene la menor ejecución de inversiones sobre los distintos componentes del Modelo original empleado en la revisión del año 2022, toda vez que, de haberse proyectado en dicho modelo unos montos de inversión equivalentes a los efectivamente ejecutados, el nivel tarifario obtenido en la revisión del 2022 no habría considerado un excedente de egresos por diversos conceptos, entre los que se encuentra el CKF no ejecutado.

Sobre este último, y considerando que es la variable de interés para la presente estimación, en los flujos de caja diferenciales de SNAR-Sobrevuelo y de Aproximación es posible cuantificar el monto teórico¹⁶³ del CKF no ejecutado a partir de la suma de los conceptos correspondientes al CAPEX, esto es: el valor inicial de los activos, las inversiones y la recuperación de la inversión (valor residual). Nótese que, como se señaló en el Anexo II del presente documento, en el marco de la metodología de Costo de Servicio bajo el flujo de caja descontado dichos conceptos formarían parte del costo de la utilización de los activos de capital dentro del periodo regulatorio.

Así, de acuerdo con los flujos de caja diferenciados presentados anteriormente, en el caso de SNAR-Sobrevuelo el monto por CKF no ejecutado ascendería a S/ 3 229 784, a valor actual del año 2021; mientras que en el caso de Aproximación, el monto por CKF no ejecutado ascendería a S/ 3 358 238, a valor actual del año 2022. Sin embargo, en la medida en que dichas cifras se derivan del modelo empleado en la revisión tarifaria del año 2022, el cual se construyó considerando la demanda proyectada en dicha oportunidad, corresponderá estimar el monto efectivo del saldo por CKF no ejecutado percibido a partir de las tarifas cobradas por CORPAC entre los años 2022 y 2024, para lo cual se deberá determinar, como paso previo, qué parte de dichas tarifas cobradas corresponden al concepto de CKF no ejecutado (en adelante, tarifas diferenciales), lo cual será detallado en el Paso 2.

Finalmente, conviene indicar que la determinación del flujo de caja diferencial es consistente con la descomposición del flujo de caja descontado presentado en el Anexo II del presente Informe. En efecto, considerando que el Modelo original viene representado por:

¹⁶³ Se denomina "teórico" debido a que corresponde al monto obtenido a partir de la demanda proyectada en el Modelo original de la revisión del año 2022. Por contraposición, se denominará "efectivo" al monto obtenido a partir de la demanda efectivamente facturada por la prestación de los servicios.

Ecuación C-1

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t + T_t + CAPEX_t}{(1+r)^t}$$

En tanto que el Modelo ajustado, el cual se diferencia principalmente por presentar un monto de CAPEX inferior al observado en el Modelo Original, viene representado por:

Ecuación C-2

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_t^A}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t^A + T_t^A + CAPEX_t^A}{(1+r)^t}$$

Donde el superíndice A hace referencia al Modelo ajustado.

El flujo de caja diferencial resultaría equivalente a la diferencia entre la Ecuación C-1 y la Ecuación C-2:

$$\begin{aligned} FC_{dif} &= \sum_{t=0}^N \frac{I_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^N \frac{I_t^A}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t + T_t + CAPEX_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^N \frac{CO_t^A + T_t^A + CAPEX_t^A}{(1+r)^t} \\ FC_{dif} &= \sum_{t=0}^N \frac{I_t - I_t^A}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t - CO_t^A + T_t - T_t^A + CAPEX_t - CAPEX_t^A}{(1+r)^t} \\ FC_{dif} &= \sum_{t=0}^N \frac{I_t - I_t^A}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_t - CO_t^A}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_t - T_t^A}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_t - CAPEX_t^A}{(1+r)^t} \end{aligned}$$

Ecuación C-3

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif,t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif,t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif,t}}{(1+r)^t}$$

De este modo, como se puede observar en la Ecuación C-3, el flujo de caja diferencial conservaría el equilibrio, a nivel teórico, entre los ingresos diferenciales y los costos diferenciales, dentro de los cuales se encontrarían los montos de inversión no ejecutados. Nótese que dicho equilibrio se manifiesta bajo la forma del Flujo de Caja Económico igual a cero en la columna “Flujo total” de las Tablas C-7 y C-8.

Paso 2: Determinación de las tarifas diferenciales por CKF no ejecutado

Para efectos de la presente estimación, las tarifas diferenciales por CKF no ejecutado vendrían a representar aquella parte de las tarifas cobradas por CORPAC que reconocerían dicho concepto, de modo tal que, en el supuesto de que la demanda efectiva coincidiera con la proyectada, el monto teórico del CKF no ejecutado se cubriría en su totalidad.

Sobre el particular, para su determinación en el presente caso, conviene considerar la relación descrita en la Ecuación C-3:

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif,t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif,t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif,t}}{(1+r)^t}$$

Como se puede observar, en el equilibrio, los ingresos diferenciales permiten cubrir tanto el CAPEX diferencial generado por la menor ejecución de inversiones (esto es, el CKF no ejecutado), como aquellos otros conceptos de costos generados residualmente al momento de

balancear el Modelo Ajustado. Al respecto, teniendo en cuenta que, tanto en el Modelo original como en el Modelo ajustado, las proyecciones de demanda mantienen los mismos valores pues el ajuste se efectúa únicamente sobre la variable Inversión, los ingresos diferenciales pueden ser expresados de la siguiente forma:

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif_t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{I_t - I_t^A}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{D_t * p - D_t * p^A}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{D_t * (p - p^A)}{(1+r)^t}$$

Ecuación C-4

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif_t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{D_t * p_{dif}}{(1+r)^t}$$

Donde D representa a la cantidad demandada y p representa la tarifa arrojada por el modelo que, de acuerdo con los supuestos del mismo, se mantiene fija durante todo el horizonte de evaluación del flujo de caja¹⁶⁴.

Como se aprecia en la Ecuación C-4, los ingresos diferenciales resultan equivalentes al producto de la cantidad demanda proyectada por la tarifa diferencial, la cual, en el caso monoprodueto, sería igual a la diferencia entre la tarifa obtenida del Modelo original y la tarifa obtenida del Modelo ajustado.

Ahora bien, si se reemplaza la Ecuación C-4 en la Ecuación C-3 y se despeja p_{dif} , se obtendrá lo siguiente:

$$\begin{aligned} \sum_{t=0}^N \frac{D_t * p_{dif}}{(1+r)^t} &= \sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t} \\ p_{dif} * \sum_{t=0}^N \frac{D_t}{(1+r)^t} &= \sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t} \\ p_{dif} &= \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^N \frac{D_t}{(1+r)^t}} \end{aligned}$$

Ecuación C-5

$$p_{dif} = \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^N \frac{D_t}{(1+r)^t}} + \frac{\sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^N \frac{D_t}{(1+r)^t}} + \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^N \frac{D_t}{(1+r)^t}}$$

Nótese que lo anterior resulta válido en la medida que p_{dif} es un parámetro fijo para todo t , puesto que, como se indicó, se obtiene a partir de las tarifas arrojadas por los modelos y se mantienen constantes durante todo el horizonte de evaluación del flujo de caja.

Al respecto, como se aprecia en la Ecuación C-5, la tarifa diferencial p_{dif} puede descomponerse entre los diferentes conceptos de costo que forman parte del flujo de caja diferencial, para lo cual se toma como denominador a un factor construido a partir de la variable D , que representa a la

¹⁶⁴ Ello sin perjuicio del ajuste por inflación que es efectuado por fuera del modelo. Al respecto, el ajuste tarifario por inflación será abordado posteriormente.

cantidad demandada, y el factor de descuento a la tasa r . Para los propósitos del presente cálculo, a dicha expresión se la denominará Factor Demanda (FD)¹⁶⁵:

$$FD = \sum_{t=0}^N \frac{D_t}{(1+r)^t}$$

Así, reemplazando la definición del Factor Demanda en la Ecuación C-5, se tiene que la tarifa diferencial resulta equivalente a la suma de las tarifas diferenciales correspondientes a cada uno de los conceptos que forman parte del flujo de caja diferencial:

$$p_{dif} = \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif,t}}{(1+r)^t}}{FD} + \frac{\sum_{t=0}^N \frac{T_{dif,t}}{(1+r)^t}}{FD} + \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif,t}}{(1+r)^t}}{FD}$$

Ecuación C-6

$$p_{dif} = p_{dif}^{CO} + p_{dif}^T + p_{dif}^{CAPEX}$$

Lo anterior resulta relevante para los fines de la presente estimación, pues permite enfocarse únicamente en la variable de interés. Así, a partir de la Ecuación C-6, se puede identificar a la tarifa diferencial por CKF no ejecutado, representada a través de p_{dif}^{CAPEX} .

Ahora bien, antes de continuar, conviene señalar que lo desarrollado hasta el momento corresponde a una situación monoproducto, en la cual solo existe una tarifa. Sin embargo, en el caso de CORPAC, además de presentarse más de un servicio de aeronavegación sujeto a la regulación, cada uno de estos servicios presenta un menú de tarifas, con lo cual nos encontraríamos en una situación multiproducto en la que los ingresos de la empresa se obtendrían a partir del cobro de múltiples tarifas.

Sobre el particular, a partir de la relación descrita en la Ecuación C-4, consideremos el caso multiproducto en el que existen J tarifas cobradas por la empresa, de forma tal que:

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}^1 + \dots + I_{dif,t}^J}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \left[\frac{I_{dif,t}^1}{(1+r)^t} + \dots + \frac{I_{dif,t}^J}{(1+r)^t} \right] = \sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}^1}{(1+r)^t} + \dots + \sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}^J}{(1+r)^t}$$

Ecuación C-7

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif,t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{D_t^1 * p_{dif}^1}{(1+r)^t} + \dots + \sum_{t=0}^N \frac{D_t^J * p_{dif}^J}{(1+r)^t}$$

Como se puede observar en la Ecuación C-7, el valor actual de los ingresos diferenciados totales es igual a la suma del valor actual de los ingresos diferenciados provenientes de cada una de las J tarifas cobradas por la empresa, lo cual significa que los diferentes conceptos de costo que forman parte del flujo de caja diferencial son recuperados a través del cobro de las J tarifas de la empresa. Al respecto, en la medida que la presencia de un amplio número de tarifas haría engorrosa la manipulación de la Ecuación C-7, se procederá a reescribir dicha ecuación en términos de una tarifa base a partir de la cual el resto de las tarifas puedan ser obtenidas multiplicándolas por un ponderador particular para cada tarifa.

De este modo, si consideramos como tarifa base a la tarifa p_{dif}^1 , tal que toda tarifa $p_{dif}^j = \alpha_j * p_{dif}^1$, donde α_j es un ponderador asignado a la tarifa j , podemos reescribir la Ecuación C-7 como:

¹⁶⁵ Si bien dicho factor no tiene una explicación económica detrás, pues la variable D no se encuentra medida en unidades monetarias, para efectos de la presente estimación resulta consistente su construcción desde el punto de vista matemático como un artificio para determinación de la tarifa diferencial.

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif_t}}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^N \frac{D_t^1 * p_{dif}^1}{(1+r)^t} + \dots + \sum_{t=0}^N \frac{D_t^j * \alpha_j * p_{dif}^1}{(1+r)^t} + \dots + \sum_{t=0}^N \frac{D_t^J * \alpha_j * p_{dif}^1}{(1+r)^t}$$

Luego, factorizando la variable p_{dif}^1 y reordenando la expresión, se tiene la siguiente ecuación:

Ecuación C-8

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif_t}}{(1+r)^t} = p_{dif}^1 \left[\sum_{t=0}^N \frac{D_t^1}{(1+r)^t} + \dots + \alpha_j * \sum_{t=0}^N \frac{D_t^j}{(1+r)^t} + \dots + \alpha_j * \sum_{t=0}^N \frac{D_t^J}{(1+r)^t} \right]$$

Nótese que los sumandos dentro del corchete en la Ecuación C-8 pueden ser expresados en términos del Factor Demanda desarrollado anteriormente. Así, considerando ello, se obtiene lo siguiente:

Ecuación C-9

$$\sum_{t=0}^N \frac{I_{dif_t}}{(1+r)^t} = p_{dif}^1 [FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^J]$$

Como se puede observar, la Ecuación C-9 permite expresar el valor actual de los ingresos diferenciados en términos de una única tarifa, a diferencia de la Ecuación C-7, lo cual resulta práctico para los fines de la presente estimación. Ahora bien, si reemplazamos la Ecuación C-9 en la Ecuación C-3, y se despeja la variable p_{dif}^1 , obtendremos el valor de dicha variable en términos de los diferentes conceptos de costo que forman parte del flujo de caja diferencial:

$$p_{dif}^1 [FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^J] = \sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t}$$

Ecuación C-10

$$p_{dif}^1 = \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t}}{[FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^J]}$$

De forma análoga a lo presentado en la Ecuación C-6, podemos reescribir la ecuación anterior en términos de las tarifas diferenciales correspondientes a cada uno de los conceptos que forman parte del flujo de caja diferencial:

$$p_{dif}^1 = \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CO_{dif_t}}{(1+r)^t}}{[FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^J]} + \frac{\sum_{t=0}^N \frac{T_{dif_t}}{(1+r)^t}}{[FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^J]} + \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif_t}}{(1+r)^t}}{[FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^J]}$$

Ecuación C-11

$$p_{dif}^1 = p_{1,dif}^{CO} + p_{1,dif}^T + p_{1,dif}^{CAPEX}$$

Finalmente, a partir la Ecuación C-11, y considerando que toda tarifa $p_{dif}^j = \alpha_j * p_{dif}^1$, se obtiene lo siguiente:

$$p_{dif}^j = \alpha_j * p_{dif}^1 = \alpha_j * [p_{1,dif}^{CO} + p_{1,dif}^T + p_{1,dif}^{CAPEX}] = \alpha_j * p_{1,dif}^{CO} + \alpha_j * p_{1,dif}^T + \alpha_j * p_{1,dif}^{CAPEX}$$

Ecuación C-12

$$p_{dif}^j = p_{j,dif}^{CO} + p_{j,dif}^T + p_{j,dif}^{CAPEX}$$

De este modo, a partir de la Ecuación C-11 y C-12 podemos obtener las tarifas diferenciales por CKF no ejecutado para el escenario multiproducto, las cuales vendrían dadas por las siguientes expresiones:

- Para el caso de la tarifa base:

$$p_{1,dif}^{CAPEX} = \frac{\sum_{t=0}^N \frac{CAPEX_{dif,t}}{(1+r)^t}}{[FD^1 + \dots + \alpha_j * FD^j + \dots + \alpha_j * FD^j]}$$

- Para el caso de la tarifa j :

$$p_{j,dif}^{CAPEX} = \alpha_j * p_{1,dif}^{CAPEX}$$

Como se puede observar, para la implementación de dichas expresiones se requiere contar, por un lado, con el monto teórico por CKF no ejecutado, el cual ha sido obtenido en el Paso 1 a partir de los flujos de caja diferenciales¹⁶⁶; y, por otro lado, con los valores correspondientes al Factor Demanda y a los ponderadores de las tarifas distintas de la tarifa base.

Al respecto, en el caso del Factor Demanda, como se indicó anteriormente, su construcción considera tanto la cantidad demandada, la cual corresponde a la demanda proyectada en el Modelo original, como el factor de descuento a la tasa r , el cual corresponde al valor del WACC del Modelo Original. Así, a partir de ello, en la siguiente tabla se presenta el detalle del Factor Demanda calculado para cada uno de los rangos de cobro de las tarifas de aeronavegación¹⁶⁷:

Tabla C-9 Factor Demanda para el caso de SNAR-Sobrevuelo

Servicio	Rango de PMD	Demanda _t / (1+WACC) ^t			Factor Demanda
		Desde 30.09.22	2023	2024	
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	1 190 187	8 623 687	9 162 668	16 710 015
	Más de 5,7TM a 10TM	412 806	2 991 054	3 177 995	5 795 730
	Más de 10TM a 35TM	467 717	3 388 918	3 600 725	6 566 665
	Más de 35TM a 70TM	2 879 670	20 865 106	22 169 175	40 430 065
	Más de 70TM a 105TM	6 823 066	49 437 599	52 527 449	95 794 640
	Más de 105TM	469	3 398	3 611	6 585
	Cargo mínimo	553	4 009	4 260	7 768
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	68 329	495 088	526 031	959 326
	Más de 5,7TM a 10TM	118 541	858 904	912 586	1 664 288
	Más de 10TM a 35TM	148 030	1 072 578	1 139 614	2 078 322
	Más de 35TM a 70TM	850 637	6 163 427	6 548 641	11 942 798
	Más de 70TM a 105TM	5 337 628	38 674 626	41 091 790	74 939 357
	Más de 105TM	3 133 302	22 702 836	24 121 763	43 991 012
	Cargo mínimo	254	1 843	1 958	3 571
Sobrevuelo	Hasta 55TM	328 810	2 382 446	2 531 349	4 616 436
	Más de 55TM a 115TM	2 155 502	15 618 032	16 594 159	30 262 872
	Más de 115TM a 200TM	694 333	5 030 899	5 345 330	9 748 312
	Más de 200TM	3 776 388	27 362 418	29 072 569	53 019 827

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁶⁶ Cabe recordar que en el caso de SNAR-Sobrevuelo el monto teórico por CKF no ejecutado asciende a S/ 3 229 784, a valor actual del año 2021, mientras que en el caso de Aproximación el monto teórico por CKF no ejecutado asciende a S/ 3 358 238, a valor actual del año 2021.

¹⁶⁷ Nótese que, en el caso del año 2022, solo se considera la demanda que estuvo afecta, dentro del Modelo original, a las nuevas tarifas de la revisión (esto es, desde el 30 de setiembre). Ello se debe a que solo esa parte de la demanda de dicho año se encontraría afectada por las tarifas diferenciales, toda vez que las tarifas existentes previas a la revisión serían las mismas tanto en el Modelo original como en el Modelo ajustado.

Tabla C-10 Factor Demanda para el caso de Aproximación

Servicio	Rango de PMD	Demanda _t / (1+WACC) ^t			Factor Demanda
		Desde 30.09.22	2023	2024	
Aproximación	Hasta 10TM	11 720	84 919	90 226	164 547
	Más de 10TM a 35TM	8 237	59 683	63 413	115 646
	Más de 35TM a 70TM	150 852	1 093 024	1 161 339	2 117 940
	Más de 70TM a 105TM	361 217	2 617 258	2 780 836	5 071 429
	Más de 105TM	197	1 428	1 518	2 768
	Cargo mínimo	732	5 302	5 633	10 274

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por su parte, en el caso de los ponderadores de las tarifas, para su determinación se tomará como referencia a las tarifas establecidas en la revisión del año 2022, las cuales se encuentran contenidas en el Modelo original. Al respecto, en el Modelo original se observa que, como parte de la metodología empleada en dicha oportunidad, se calcularon todas las tarifas en soles como paso previo a su determinación final, por lo que, para efectos de la presente estimación, se tomarán dichos valores para el cálculo de los ponderadores. Asimismo, se considerará como tarifa base a la tarifa de SNAR Nacional del rango “Hasta 5,7 TM” para el caso de SNAR-Sobrevuelo y la tarifa de Aproximación del rango “Hasta 10 TM” para el caso de Aproximación.

De este modo, en las siguientes tablas se presentan los ponderadores a ser empleados para el cálculo de las tarifas diferenciales:

Tabla C-11 Ponderadores de las tarifas para el caso de SNAR-Sobrevuelo

Servicio	Rango de PMD	Tarifa Modelo 2022 (soles)	Ponderador sobre tarifa base
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	0,13	1,0
	Más de 5,7TM a 10TM	0,25	1,9
	Más de 10TM a 35TM	0,28	2,1
	Más de 35TM a 70TM	0,37	2,8
	Más de 70TM a 105TM	0,56	4,3
	Más de 105TM	0,73	5,6
	Cargo mínimo	12,20	93,9
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	0,21	1,6
	Más de 5,7TM a 10TM	0,42	3,2
	Más de 10TM a 35TM	0,44	3,4
	Más de 35TM a 70TM	0,59	4,6
	Más de 70TM a 105TM	0,92	7,1
	Más de 105TM	1,28	9,8
	Cargo mínimo	22,04	169,7
Sobrevuelo	Hasta 55TM	0,56	4,3
	Más de 55TM a 115TM	0,89	6,9
	Más de 115TM a 200TM	1,78	13,7
	Más de 200TM	2,64	20,3

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-12 Ponderadores de las tarifas para el caso de Aproximación

Servicio	Rango de PMD	Tarifa Modelo 2022 (soles)	Ponderador sobre tarifa base
Aproximación	Hasta 10TM	4,19	1,0
	Más de 10TM a 35TM	4,68	1,1
	Más de 35TM a 70TM	5,21	1,2
	Más de 70TM a 105TM	5,73	1,4
	Más de 105TM	6,28	1,5
	Cargo mínimo	10,45	2,5

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Con todo ello, y aplicando las expresiones presentadas anteriormente, se procede a calcular las tarifas diferenciales, las cuales se detallan en las siguientes tablas:

Tabla C-13 Tarifas diferenciales para el caso de SNAR-Sobrevuelo, al año base 2021

Servicio	Rango de PMD	Tarifa Modelo 2022 (soles)	Ponderador sobre tarifa base	Factor Demanda	Flujo diferencial CAPEX (soles)	Tarifa diferencial (soles)	% respecto tarifa del Modelo 2022
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	0,13	1,0	16 710 015	3 229 784	0,0011	0,82%
	Más de 5,7TM a 10TM	0,25	1,9	5 795 730		0,0021	0,82%
	Más de 10TM a 35TM	0,28	2,1	6 566 665		0,0023	0,82%
	Más de 35TM a 70TM	0,37	2,8	40 430 065		0,0030	0,82%
	Más de 70TM a 105TM	0,56	4,3	95 794 640		0,0046	0,82%
	Más de 105TM	0,73	5,6	6 585		0,0060	0,82%
	Cargo mínimo	12,20	93,9	7 768		0,0999	0,82%
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	0,21	1,6	959 326	3 229 784	0,0017	0,82%
	Más de 5,7TM a 10TM	0,42	3,2	1 664 288		0,0034	0,82%
	Más de 10TM a 35TM	0,44	3,4	2 078 322		0,0036	0,82%
	Más de 35TM a 70TM	0,59	4,6	11 942 798		0,0049	0,82%
	Más de 70TM a 105TM	0,92	7,1	74 939 357		0,0075	0,82%
	Más de 105TM	1,28	9,8	43 991 012		0,0104	0,82%
	Cargo mínimo	22,04	169,7	3 571		0,1804	0,82%
Sobrevuelo	Hasta 55TM	0,56	4,3	4 616 436	3 358 238	0,0046	0,82%
	Más de 55TM a 115TM	0,89	6,9	30 262 872		0,0073	0,82%
	Más de 115TM a 200TM	1,78	13,7	9 748 312		0,0146	0,82%
	Más de 200TM	2,64	20,3	53 019 827		0,0216	0,82%

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-14 Tarifas diferenciales para el caso de Aproximación, al año base 2021

Servicio	Rango de PMD	Tarifa Modelo 2022 (soles)	Ponderador sobre tarifa base	Factor Demanda	Flujo diferencial CAPEX (soles)	Tarifa diferencial (soles)	% respecto tarifa del Modelo 2022
Aproximación	Hasta 10TM	4,19	1,0	164 547	3 358 238	0,339	8,10%
	Más de 10TM a 35TM	4,68	1,1	115 646		0,379	8,10%
	Más de 35TM a 70TM	5,21	1,2	2 117 940		0,422	8,10%
	Más de 70TM a 105TM	5,73	1,4	5 071 429		0,464	8,10%
	Más de 105TM	6,28	1,5	2 768		0,509	8,10%
	Cargo mínimo	10,45	2,5	10 274		0,846	8,10%

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se observa en las tablas, las tarifas diferenciales por concepto del CKF no ejecutado representaron solo una parte de las tarifas fijadas en la revisión del año 2022, siendo dicho porcentaje de 0,82% en el caso SNAR-Sobrevuelo y de 8,10% en el caso de Aproximación. Sin embargo, antes de proceder a estimar el saldo por CKF no ejecutado, debemos hacer notar que las tarifas diferenciales obtenidas se encuentran calculadas al año base 2021 debido a que, teóricamente, fue en ese momento en el que el flujo de caja del Modelo original fue equilibrado mediante la regla de VAN igual a cero. Sobre el particular, resulta necesario recordar que en la revisión del año 2021 se estableció un mecanismo de ajuste por inflación sobre las tarifas, razón por lo cual dicho efecto también debe ser incorporado en la estimación del saldo por CKF no ejecutado.

Al respecto, para trasladar el efecto del mecanismo de ajuste por inflación en el cálculo de las tarifas diferenciales, se tomarán las tarifas efectivamente cobradas por CORPAC entre los años 2022 y 2024 y se las multiplicará por el porcentaje de participación de las tarifas diferenciales respecto las tarifas fijadas en el Modelo original (detallado en las Tablas C-13 y C-14). Cabe indicar que, en la medida que la entrada en vigencia de las tarifas no se efectúa al inicio del año, para efectos del cálculo se considerará una tarifa promedio, ponderada por el número de días en

que se encontró en vigencia. Con ello, en las siguientes tablas se detallan las tarifas diferenciales efectivas por CKF no ejecutado¹⁶⁸:

Tabla C-15 Tarifas diferenciales efectivas para el caso de SNAR-Sobrevuelo

Servicio	Rango de PMD	Tarifas efectivas (en soles), incl. ajuste por inflación			Tarifas diferenciales (en soles), incl. ajuste por inflación		
		Oct-Dic 2022	2023	2024	Oct-Dic 2022	2023	2024
Entrada en vigencia		30/09/2022	30/09/2023	30/09/2024			
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	0,13	0,13	0,14	0,0011	0,0011	0,0011
	Más de 5,7TM a 10TM	0,25	0,25	0,26	0,0020	0,0021	0,0021
	Más de 10TM a 35TM	0,28	0,29	0,30	0,0023	0,0023	0,0025
	Más de 35TM a 70TM	0,37	0,38	0,39	0,0030	0,0031	0,0032
	Más de 70TM a 105TM	0,56	0,57	0,59	0,0046	0,0046	0,0048
	Más de 105TM	0,73	0,74	0,78	0,0060	0,0061	0,0063
	Cargo mínimo	12,20	12,37	12,95	0,0998	0,1013	0,1059
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	0,19	0,19	0,19	0,0016	0,0016	0,0015
	Más de 5,7TM a 10TM	0,42	0,42	0,41	0,0035	0,0034	0,0034
	Más de 10TM a 35TM	0,46	0,46	0,45	0,0038	0,0037	0,0037
	Más de 35TM a 70TM	0,61	0,62	0,64	0,0050	0,0051	0,0052
	Más de 70TM a 105TM	0,92	0,92	0,95	0,0075	0,0076	0,0077
	Más de 105TM	1,30	1,31	1,32	0,0107	0,0107	0,0108
	Cargo mínimo	22,36	22,42	22,77	0,1830	0,1835	0,1864
Sobrevuelo	Hasta 55TM	0,58	0,58	0,60	0,0047	0,0048	0,0049
	Más de 55TM a 115TM	0,92	0,92	0,95	0,0075	0,0076	0,0077
	Más de 115TM a 200TM	1,80	1,81	1,85	0,0148	0,0148	0,0151
	Más de 200TM	2,68	2,70	2,75	0,0220	0,0221	0,0225

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-16 Tarifas diferenciales efectivas para el caso de Aproximación

Servicio	Rango de PMD	Tarifas efectivas (en soles), incl. ajuste por inflación			Tarifas diferenciales (en soles), incl. ajuste por inflación		
		Oct-Dic 2022	2023	2024	Oct-Dic 2022	2023	2024
Entrada en vigencia		30/09/2022	30/09/2023	30/09/2024			
Aproximación	Hasta 10TM	4,19	4,25	4,44	0,339	0,344	0,360
	Más de 10TM a 35TM	4,68	4,75	4,97	0,379	0,384	0,402
	Más de 35TM a 70TM	5,21	5,28	5,53	0,422	0,428	0,448
	Más de 70TM a 105TM	5,73	5,81	6,08	0,464	0,471	0,492
	Más de 105TM	6,28	6,37	6,66	0,509	0,516	0,540
	Cargo mínimo	10,45	10,60	11,09	0,846	0,858	0,898

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Paso 3: Determinación del saldo por CKF no ejecutado, a valores del año base (2024)

Finalmente, una vez obtenido el valor de las tarifas diferenciales efectivas, para efectos de la estimación del saldo por CKF no ejecutado, se procederá a multiplicar dichas tarifas con la demanda efectivamente facturada por los servicios de aeronavegación.

Al respecto, en las siguientes tablas se detalla la demanda facturada por CORPAC que estuvo afecta al cobro de las tarifas determinadas en la revisión del año 2022:

¹⁶⁸ En el caso de las tarifas en dólares, estas son convertidas a soles empleando el tipo de cambio promedio anual tomado de la Superintendencia de Banca y Seguros.

Tabla C-17 Demanda facturada por CORPAC por los servicios de SNAR y Sobrevuelo

Servicio	Rango de PMD	Unidad de medida	Demanda efectiva afecta a las tarifas		
			Oct-Dic 2022	2023	2024
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	kilómetro recorrido	1 710 325	6 097 346	7 256 832
	Más de 5,7TM a 10TM	kilómetro recorrido	430 863	2 194 309	2 739 204
	Más de 10TM a 35TM	kilómetro recorrido	694 141	2 631 699	2 637 634
	Más de 35TM a 70TM	kilómetro recorrido	2 768 233	14 618 650	18 454 373
	Más de 70TM a 105TM	kilómetro recorrido	15 091 658	51 737 824	53 923 654
	Más de 105TM	kilómetro recorrido	856	4 832	5 996
	Cargo mínimo	operación	1 065	3 645	3 693
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	kilómetro recorrido	91 294	209 421	237 295
	Más de 5,7TM a 10TM	kilómetro recorrido	113 976	520 421	562 808
	Más de 10TM a 35TM	kilómetro recorrido	199 634	718 937	697 603
	Más de 35TM a 70TM	kilómetro recorrido	982 673	4 876 843	7 439 900
	Más de 70TM a 105TM	kilómetro recorrido	10 167 302	41 415 713	47 080 370
	Más de 105TM	kilómetro recorrido	3 572 609	14 966 587	15 061 831
	Cargo mínimo	operación	43	295	1 103
Sobrevuelo	Hasta 55TM	kilómetro recorrido	622 417	2 013 341	1 951 905
	Más de 55TM a 115TM	kilómetro recorrido	4 993 084	19 892 484	22 929 408
	Más de 115TM a 200TM	kilómetro recorrido	1 081 626	4 204 316	4 308 219
	Más de 200TM	kilómetro recorrido	5 854 090	21 966 955	22 345 937

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-18 Demanda facturada por CORPAC por el servicio aproximación

Servicio	Rango de PMD	Unidad de medida	Demanda efectiva afecta a las tarifas		
			Oct-Dic 2022	2023	2024
Aproximación	Hasta 10TM	Tonelada (PMD)	16 345	62 704	73 285
	Más de 10TM a 35TM	Tonelada (PMD)	14 501	54 961	50 683
	Más de 35TM a 70TM	Tonelada (PMD)	169 835	835 787	1 026 843
	Más de 70TM a 105TM	Tonelada (PMD)	829 010	2 860 147	3 094 017
	Más de 105TM	Tonelada (PMD)	595	6 601	3 384
	Cargo mínimo	operación	565	3 238	3 178

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Así, multiplicando las tarifas diferenciales de las Tablas C-15 y C-16 con la demanda facturada de las Tablas C-17 y C-18 se obtienen, para cada año, los montos percibidos por el CKF no ejecutado a través del cobro de las tarifas. A partir de ello, expresando los montos anuales a valores del año 2024, empleando la tasa WACC calculada en el Anexo I, obtenemos los saldos por CKF no ejecutado, tanto para el caso SNAR-Sobrevuelo como para el caso Aproximación, que serán descontados de las bases de capital existente que serán consideradas en el año base (2024) de los flujos de caja en la presente revisión:

Tabla C-19 Saldo por CKF no ejecutado para el caso de SNAR-Sobrevuelo

Servicio	Rango de PMD	Oct-Dic 2022	2023	2024
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	1 820	6 614	8 315
	Más de 5,7TM a 10TM	882	4 535	5 885
	Más de 10TM a 35TM	1 591	6 140	6 530
	Más de 35TM a 70TM	8 382	44 876	59 283
	Más de 70TM a 105TM	69 166	240 354	261 487
	Más de 105TM	5	29	38
	Cargo mínimo	106	369	391
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	143	327	364
	Más de 5,7TM a 10TM	393	1 786	1 898
	Más de 10TM a 35TM	752	2 691	2 567
	Más de 35TM a 70TM	4 935	24 723	38 781
	Más de 70TM a 105TM	76 585	313 312	364 539
	Más de 105TM	38 123	159 913	162 805
	Cargo mínimo	8	54	206
Sobrevuelo	Hasta 55TM	2 930	9 578	9 576
	Más de 55TM a 115TM	37 610	150 488	177 540
	Más de 115TM a 200TM	15 955	62 300	65 062
	Más de 200TM	128 612	484 839	503 633
Total		387 998	1 512 929	1 668 898
Saldo por CKF no ejecutado, a valores del año 2024				3 730 883
<i>WACC, año 2024</i>				<i>6,95%</i>

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-20 Saldo por CKF no ejecutado para el caso de Aproximación

Servicio	Rango de PMD	Oct-Dic 2022	2023	2024
Aproximación	Hasta 10TM	5 546	21 573	26 365
	Más de 10TM a 35TM	5 496	21 123	20 378
	Más de 35TM a 70TM	71 652	357 613	459 636
	Más de 70TM a 105TM	384 661	1 345 992	1 523 377
	Más de 105TM	303	3 405	1 826
	Cargo mínimo	478	2 779	2 853
Total		468 135	1 752 485	2 034 434
Saldo por CKF no ejecutado, a valores del año 2024				4 444 304
<i>WACC, año 2024</i>				<i>6,95%</i>

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de CORPAC

Como se indicó en la sección VI.5.1, del comentario de CORPAC se ha observado que la Propuesta del Ositrán, de manera involuntaria, no contabilizó 31 días durante los cuales las tarifas de aeronavegación estuvieron vigentes en el año 2022. Así, dado que tarifas entraron en vigencia el 30 de setiembre del año 2022, estas estuvieron vigentes durante 93 días de ese año (1+31+30+31), no los 92 días que señala CORPAC.

Así, los factores de demanda actualizados se presentan en las siguientes tablas

Tabla C-21 Factor Demanda para el caso de SNAR-Sobrevuelo actualizado

Servicio	Rango de PMD	Demanda proyectada afecta a tarifa nueva (modelo 2022)			Factor demanda
		Desde el 30-09-2022	2023	2024	
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	1 785 280	8 623 687	9 162 668	17 274 519
	Más de 5,7TM a 10TM	619 210	2 991 054	3 177 995	5 991 524
	Más de 10TM a 35TM	701 576	3 388 918	3 600 725	6 788 502
	Más de 35TM a 70TM	4 319 506	20 865 106	22 169 175	41 795 889
	Más de 70TM a 105TM	10 234 599	49 437 599	52 527 449	99 030 811
	Más de 105TM	704	3 398	3 611	6 808
	Cargo mínimo	830	4 009	4 260	8 031
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	102 493	495 088	526 031	991 735
	Más de 5,7TM a 10TM	177 811	858 904	912 586	1 720 512
	Más de 10TM a 35TM	222 046	1 072 578	1 139 614	2 148 533
	Más de 35TM a 70TM	1 275 956	6 163 427	6 548 641	12 346 254
	Más de 70TM a 105TM	8 006 442	38 674 626	41 091 790	77 470 986
	Más de 105TM	4 699 954	22 702 836	24 121 763	45 477 133
	Cargo mínimo	381	1 843	1 958	3 691
Sobrevuelo	Hasta 55TM	493 215	2 382 446	2 531 349	4 772 391
	Más de 55TM a 115TM	3 233 254	15 618 032	16 594 159	31 285 224
	Más de 115TM a 200TM	1 041 499	5 030 899	5 345 330	10 077 633
	Más de 200TM	5 664 583	27 362 418	29 072 569	54 810 963

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla C-22 Factor Demanda para el caso de Aproximación, actualizado

Servicio	Rango de PMD	Demanda _t / (1+WACC) ^t			Factor Demanda
		2022	2023	2024	
Aproximación	Hasta 10TM	17 580	84 919	90 226	170 105
	Más de 10TM a 35TM	12 356	59 683	63 413	119 553
	Más de 35TM a 70TM	226 279	1 093 024	1 161 339	2 189 489
	Más de 70TM a 105TM	541 826	2 617 258	2 780 836	5 242 754
	Más de 105TM	296	1 428	1 518	2 861
	Cargo mínimo	1 098	5 302	5 633	10 621

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Así, considerando los factores de demanda actualizados; el saldo de CKF asciende a S/ 3 608 963 en el modelo de SNAR y Sobrevuelo y a S/ 4 299 072 en el modelo de Aproximación.

Tabla C-23 Saldo por CKF no ejecutado para el caso de SNAR-Sobrevuelo, actualizado

Servicio	Rango de PMD	Oct-Dic 2022	2023	2024
SNAR Nacional	Hasta 5,7TM	1 760	6 398	8 043
	Más de 5,7TM a 10TM	853	4 387	5 693
	Más de 10TM a 35TM	1 539	5 940	6 317
	Más de 35TM a 70TM	8 109	43 410	57 346
	Más de 70TM a 105TM	66 906	232 499	252 942
	Más de 105TM	5	28	37
	Cargo mínimo	103	357	378
SNAR Internacional	Hasta 5,7TM	139	316	352
	Más de 5,7TM a 10TM	381	1 727	1 836
	Más de 10TM a 35TM	727	2 603	2 483
	Más de 35TM a 70TM	4 773	23 915	37 513
	Más de 70TM a 105TM	74 082	303 074	352 626
	Más de 105TM	36 877	154 687	157 484
	Cargo mínimo	8	52	199
Sobrevuelo	Hasta 55TM	2 834	9 265	9 263
	Más de 55TM a 115TM	36 381	145 570	171 738
	Más de 115TM a 200TM	15 434	60 264	62 936
	Más de 200TM	124 409	468 995	487 175
Total		375 319	1 463 489	1 614 361

Saldo por CKF no ejecutado, a valores del año 2023**3 608 963**

WACC, año 2023

6,95%

*Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.***Tabla C-24** Saldo por CKF no ejecutado para el caso de Aproximación, actualizado

Servicio	Rango de PMD	Oct-Dic 2022	2023	2024
SNAR Nacional	Hasta 10TM	5 364	20 868	25 503
	Más de 10TM a 35TM	5 316	20 433	19 712
	Más de 35TM a 70TM	69 311	345 926	444 616
	Más de 70TM a 105TM	372 091	1 302 008	1 473 595
	Más de 105TM	293	3 293	1 766
	Cargo mínimo	463	2 688	2 759
Total		452 837	1 695 216	1 967 952

Saldo por CKF no ejecutado, a valores del año 2024**4 299 072**

WACC, año 2024

6,95%

*Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*Por lo señalado, **se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.**

ANEXO IV

DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE INVERSIONES DE CORPAC S.A. 2025-2029 PARA LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Mediante Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, CORPAC remitió el siguiente detalle respecto a Programa de Inversión del periodo 2025-2029:

I. PROYECTOS DE INVERSIÓN

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Proyecto de Comunicaciones Satelitales VSAT (Mejoramiento de la Conectividad de la Red de Comunicaciones Aeronáuticas de CORPAC S.A.) (Fase I y II)	Para incrementar la disponibilidad de los Sistemas de Aeronavegación de ámbito nacional (Red de Comunicaciones VHF-AA del ACC, Canales Orales, Sistema AMHS, Sistemas de Navegación Área y Sistemas de Vigilancia, otros) se está desarrollando las actividades necesarias para implantar la Plataforma Satelital de la Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas de CORPAC S.A., que no incluye la renovación de la actual red satelital conformada por 08 estaciones satelitales.
Nuevo Centro de Gestión de Tránsito Aéreo y Sistemas de Vigilancia y Comunicaciones	CORPAC, acorde con las regulaciones aeronáuticas vigentes relativas a la seguridad, y sus obligaciones de mantener la continuidad de las operaciones aéreas en la FIR-LIMA dentro de los estándares requeridos para la navegación aérea; implementará este nuevo Centro de Control fuera de la ciudad de Lima, para que en caso de presentarse una contingencia total o parcial en el actual Centro de Control LIMA-ACC, no se afecten los servicios proporcionados a las aeronaves y se mantenga la continuidad, seguridad y regularidad de las operaciones Aéreas.
Sistemas de navegación Aérea para implementar AFIS en Aeródromos Puerto Esperanza, Rodríguez de Mendoza, Breu, Caballococha	Adquisición de Sistema de navegación aérea en el aeródromo, que proveen información de las aeronaves en su area de responsabilidad para lograr un flujo seguro, ordenado y ágil del tráfico aéreo.

II. GASTOS DE CAPITAL NO LIGADOS A PROYECTOS

II.1 EQUIPO DE COMUNICACIONES

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Equipos de radio VHF TWR -Dual - Nivel nacional	Reposición de equipos de comunicaciones a nivel nacional, para garantizar la disponibilidad y confiabilidad de la operación de las comunicaciones móviles (piloto-controlador) y de las comunicaciones fijas (controlador-controlador).
Equipos de radio 10W VHF TWR -Dual - Nivel nacional	Reposición de equipos de comunicaciones a nivel nacional, para garantizar la disponibilidad y confiabilidad de la operación de las comunicaciones móviles (piloto-controlador) y de las comunicaciones fijas (controlador-controlador).
Sistemas de grabación - Nivel nacional.	La citada adquisición de los sistemas permitirá el registro de las comunicaciones orales empleadas en las operaciones aeronáuticas en veintiún (21) sedes aeroportuarias de provincias que están bajo la administración de CORPAC S.A.
Sistemas ATIS	Dicho sistema tiene 13 años de operación y ha superado su vida útil de 10 años, se encuentra al límite de su capacidad, sus componentes están fuera de producción y el mercado no dispone de repuestos.
Estaciones de una Red de radio HF-SSB para el servicio ATS y de mensajería AMHS del servicio fijo aeronáutico	Reposición de equipos de comunicaciones a nivel nacional, para garantizar la disponibilidad y confiabilidad de la operación de las comunicaciones móviles (piloto-controlador) y de las comunicaciones fijas (controlador-controlador).
Reposición del sistema de mensajería aeronáutica AMHS	Reemplazar actual Sistema de Conmutación de Mensajes que tiene 12 años de operación y ha superado su vida útil, se encuentra al límite de su capacidad, sus componentes están fuera de producción y el mercado no dispone de repuestos, lo que permitirá se continúe brindando el Servicio de Mensajería Aeronáutica a usuarios aeronáuticos locales, nacionales e internacionales y poder garantizar los valores de disponibilidad de servicio del 99,99%
Radioenlaces digitales de microondas	Comprende el reemplazo prioritario de 6 sistemas radioenlace derivados de su vida útil para los aeropuertos de Callao, Iquitos, Yurimaguas y Cusco, a fin de interconectar las estaciones de radiocomunicaciones con las dependencia ATS. Así mismo se ha considerado la migración de la infraestructura física (planta interna terrestre) que interconectan las estaciones de radiocomunicaciones de los aeropuertos de provincias a través de enlaces inalámbricos que presentan altos niveles de calidad.
Modernización de sistemas Conmutación oral ATS 15 aeródromos no controlados	Atender y mejorar las comunicaciones aeronáuticas fijas tierra-tierra, mediante la modernización del sistema de conmutación de comunicaciones orales ATS en los aeropuertos no controlados.
Sistemas de conmutación oral ATS 15 aeródromos controlados	Atender y mejorar las comunicaciones aeronáuticas fijas tierra-tierra, para el sistema de conmutación de comunicaciones orales ATS.
Reposición Sistema VCS del aeropuerto de Cusco	Reemplazar actual VCS Cusco, el cual tiene 20 años de operación y ha superado su vida útil, se encuentra al límite de su capacidad, sus componentes están fuera de producción y el mercado no dispone de repuestos. Este sistema tuvo un UpGrade el 2017.

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Central oral ATS	Atender y mejorar las comunicaciones aeronáuticas fijas tierra-tierra, mediante la reposición del sistema de conmutación de comunicaciones orales ATS que se ha pasado el umbral de su vida útil, no tiene garantía técnica y sus componentes están fuera de producción.
Multiplexores, unidades de comunicación y switchs	El presente requerimiento permitirá la interconexión de enlaces dedicados a uso Aeronáutico, para las comunicaciones aeronáuticas entre 34 sedes de Lima y provincias y 04 estaciones remotas, los cuales utilizan la Red Digital Aeronáutica del Perú - REDAP de CORPAC S.A. como medio de transporte y en ella se soportan los servicios que brinda la GTA. Los equipos multiplexores del proceso AS.009.2024 permitirán el transporte de los servicios VHF-AA y canales orales en las sedes Santa Rosa, Chillón y Urcos, los cuales deben integrarse a los multiplexores actuales del contrato GL.016.2019.
Equipos diversos, Estudios- Nivel Nacional.	Comprende diversos equipos, instrumentos, herramientas, materiales, servicios, y obras para la instalación, mantenimiento y operatividad de los equipos adquiridos.

II.2 EQUIPO DE ELECTRICIDAD

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Sistemas UPS para protección de equipos de aeronavegación Nivel nacional.	Sistemas UPS, que deben ser reemplazados a nivel nacional por el tiempo de operación, habiendo superado su vida útil; es decir, se encuentran en el límite de su capacidad, sus componentes están fuera de producción y no se dispone de repuestos en el mercado, lo cual afecta la performance de los sistemas actuales.
Equipos de aire acondicionado para estaciones - Nivel nacional	Los equipos de aire acondicionado son necesarios para mantener en óptimas condiciones ambientales las estaciones y salas técnico-operacionales de los equipos de aeronavegación a nivel nacional, a fin de que su funcionamiento sea óptimo y asegurar su conservación. Los equipos a adquirir están destinados a la renovación de equipos, que por su operación ininterrumpida presentan desgaste mecánico que requiere su periódica renovación. Asimismo permitirán el reemplazo de equipos que representan el 23% del total de los equipos críticos a nivel nacional. Los equipos de aire acondicionado para áreas administrativas permitirán el reemplazo de equipos, lo que constituye el 37% del total de equipos para áreas administrativas.
Innovación de la red de potencia para 04 aeropuertos (Iquitos, Chiclayo, Arequipa y Tumbes)	Innovación de la red de potencia de los aeropuertos, que comprende subestaciones eléctricas, tableros de transferencia, sistemas ininterrumpidos eléctrico, tableros de distribución, grupos electrógenos, sistemas de acondicionamiento de subestaciones eléctricas, planta externa de baja y media tensión, incluyendo un sistema de gestión computarizada.
Sistemas Ayudas Luminosas Reposición (Piura, Tacna, Iquitos, Arequipa)	Son indispensables la reposición de las ayudas luminosas en los aeropuertos que presentan limitaciones operacionales de eficiencia lumínica, altura y frangibilidad en el área del plano de luces de aproximación y puntos críticos del aeropuerto dada su antigüedad de más de 14 años, cuya renovación se utilizará con tecnología LED ahorro de energía y que garantizará la seguridad de las operaciones aéreas.
Sistema de Ayudas Luminosas - Reposición (Chiclayo, Trujillo, Pisco, Pucallpa)	Son indispensables la reposición de las ayudas luminosas en los aeropuertos que presentan limitaciones operacionales de eficiencia lumínica, altura y frangibilidad en el área del plano de luces de aproximación y puntos críticos del aeropuerto dada su antigüedad de más de 14 años, cuya renovación se utilizará con tecnología LED ahorro de energía y que garantizará la seguridad de las operaciones aéreas.
Renovación de los sistemas de ayudas visuales del campo de vuelo actual AIJCH.	Considera la reposición de las ayudas luminosas del aeropuerto Internacional Jorge Chávez que son importante por razones operacionales a fin de garantizar las operaciones aéreas.
Repotenciación de la red de potencia de Lima y Cusco	Repotenciar la red de potencia de Lima y Cusco, que comprende subestaciones eléctricas, tableros de transferencia, sistemas ininterrumpidos eléctrico, tableros de distribución, grupos electrógenos, sistemas de acondicionamiento de subestaciones eléctricas, planta externa de baja y media tensión, incluyendo un sistema de gestión computarizada.
Adquisición de 50 KM de cable primario para contingencia a nivel nacional	Considera cables para instalación de equipamiento de sistemas de ayudas luminosas en los aeropuertos.
Renovación y mejoramiento de sub estaciones eléctricas.	Considera el mejoramiento de estaciones eléctricas para la mejora del servicio eléctrico en los aeropuertos.
Adquisición e instalación letreros de señalización vertical Aeropuerto Jorge Chávez	Renovación de letreros de señalización vertical para el aeropuerto.
Sistemas de luces portátiles de emergencia, (Arequipa, Cusco, Chiclayo, Iquitos, Juliaca, Pucallpa)	El equipamiento se utiliza para instalar un sistema de iluminación temporal o semipermanente que permita a las aeronaves aterrizar en la pista de aterrizaje como iluminación de emergencia en los aeropuertos.
Estudios, equipos diversos, obras e instalación - Nivel nacional	Comprende diversos equipos, instrumentos, herramientas, materiales, servicios, y obras para la instalación, mantenimiento y operatividad de los equipos adquiridos.

II.3 EQUIPO DE RADIOAYUDAS

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Renovación de Sistemas de Radioayudas (Grupo 2)	Reposición de sistemas radio ayudas (VOR, DME e ILS) a nivel nacional, necesarios para el establecimiento de las aerovías y procedimientos de vuelo por instrumentos utilizadas para los servicios de tránsito aéreo.
Renovación de Sistemas de Radioayudas (Grupo 3)	Reposición de sistemas radio ayudas (VOR, DME e ILS) a nivel nacional, necesarios para el establecimiento de las aerovías y procedimientos de vuelo por instrumentos utilizadas para los servicios de tránsito aéreo.
Unidad móvil integrada para ensayos de tierra de sistemas de aeronavegación	Para apoyo a las actividades de Inspección en Vuelo para movilizar equipos y especialistas a las estaciones de Radioayudas ubicados en lugares extremos de la plataforma del aeropuerto.
Equipos diversos, obras e instalación - Nivel nacional	Comprende diversos equipos, instrumentos, herramientas, materiales, servicios, y obras para la instalación, mantenimiento y operatividad de los equipos adquiridos.

II.4 EQUIPOS DE GRUPOS ELECTROGENOS

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Grupos electrógenos Nivel nacional.	Los grupos electrógenos se encuentran en condición de reposición por haber superado su vida útil. Son equipos que generan energía eléctrica como una fuente alterna a la Red Normal. Estos grupos electrógenos entran en funcionamiento en modo automático ante una falla de la Red Normal, permitiendo con esta acción la continuidad del servicio de Navegación Aérea que provee CORPAC S.A. a los usuarios aeronáuticos en tierra y aire.
Grupos electrógenos -uso continuo Nivel nacional.	-
Obras, equipos diversos y gastos de instalación.	Comprende diversos equipos, instrumentos, herramientas, materiales, servicios, y obras para la instalación, mantenimiento y operatividad de los equipos adquiridos.

II.5 SISTEMA VHF-AA Y MEDIOS DE TRANSMISION

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Renovación de REDAP y RED de VHF-AA del ACC(Sectorización PROESA) Incluye VHF-AA frecuencia Emergencia 121.5Mhz	El sustento para esta adquisición atiende el requerimiento de implementar la nueva sectorización - PROESA elaborada por la Gerencia de Operaciones el cual tiene como fin mitigar la acumulación de trabajo de cada uno de los sectores ACC existentes. Para ello se requiere:- Renovar a nivel nacional el equipamiento VHF del ACC Lima y sus componentes complementario (a la fecha alcanzando su período de vida útil): líneas de transmisión, filtros, protectores de líneas, etc. Incrementar la cantidad de estaciones VHF del ACC a nivel nacional a fin de cumplir con los requerimientos de cobertura de la nueva Sectorización ATC, cumpliendo así también con los requerimientos asociados al proyecto del nuevo Centro de Control. Implementar equipamiento complementario para lo correspondiente al Centro de Control de Area de Lima.
Obras e instalación	Las obras e instalación de equipos en la implementación de las estaciones VHF, así como la renovación de REDAP.

II.6 EQUIPOS DE METEOROLOGIA

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Estaciones Meteorológicas anemómetros para AWS 310	Considera la adquisición de estaciones meteorológicas de anemómetros para garantizar la continuidad del servicio de meteorología.
Implementación de Sistemas Automáticas de Observaciones Meteorológicas (AWOS) en Aeropuertos Controlados	Está orientado a la implementación de un sistema AWOS para los Aeropuertos de Puerto Maldonado y Tacna, por requerimiento operacional AMET/GOA en atención a discrepancia de la DGAC/MTC, acerca de la falta de equipamiento meteorológicos para las operaciones CAT I de los Aeropuerto en mención. La presente adquisición permite garantizar la continuidad del servicio de meteorología para la navegación aérea, a fin de cumplir con los requisitos de los explotadores de aeronaves según las normas de la DGAC, OACI y OMM, siendo los beneficiarios finales los pasajeros.
Receptor de Imágenes de satélite geoestacionario de alta resolución	Considera la adquisición de equipamiento de recepción satelital para fines meteorológicos en el aeropuerto.
Sistema automático Radio sondaje (Piura, Iquitos, Puerto Maldonado)	Es útil para las labores meteorológicas en obtener datos para analizar el impacto meteorológico en la aviación.
Equipos diversos de meteorología y gastos de instalación - Nivel nacional.	Los anemómetros, altímetros, barómetros son sensores ubicados en la pista de aterrizaje para recolectar información de las condiciones meteorológicas de los diferentes aeropuertos a nivel nacional. La adquisición de sensores es necesaria para renovar el actual equipamiento que tiene un promedio de 10 años de uso ininterrumpido y expuesto a la intemperie. Asimismo, comprende diversos equipos, instrumentos, herramientas, materiales, servicios, y obras para la instalación, mantenimiento y operatividad de los equipos adquiridos.

II.7 EQUIPOS DE VIGILANCIA AÉREA

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Renovación de equipos y sistemas del Centro de Control de Lima.	Renovación de la totalidad de los equipos y sistemas del Centro de Control de Lima
Renovación de equipos y sistemas de Estación Radar	Renovación de la totalidad de los equipos y sistemas de la Estación Radar.
Estaciones ADS-B (Trujillo, Jauja, Yurimaguas, Puerto Maldonado, Pisco)	Inversiones que permitirán atender y mejorar los requerimientos operacionales de cobertura de los sistemas de vigilancia aérea.
Actualización de sistema de gestión de tránsito aéreo (ATM)	Mejorar la performance del sistema de gestión de tránsito aéreo ATM AIRCON 2100 y sistema de comunicaciones VCS SDC2000 marca INDRA del Centro de Control ACC Lima, mantener la vigencia tecnológica sistema de gestión de tránsito aéreo ATM AIRCON 2100 y sistema de comunicaciones VCS SDC2000 marca INDRA del Centro de Control Aéreo, actualizándolos a la versión o evolución más reciente.
Reposición del radar primario	-
Equipos diversos (Estación Radar y Centro de Control).	Comprende la adquisición estaciones de trabajo, monitores, impresoras, servidores, etc. para el Centro de Control de Lima, y reponer los equipos que fallen.

II.8 INVERSIONES CONVENIO CAR PARA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN AEROPUERTOS PRIORIZADOS A NIVEL NACIONAL Y GESTIÓN PROYECTOS (PMO)

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Adicionales de costo del CAR (incluye gastos complementarios, otros)	Considera costos adicionales del equipamiento contemplados en el CAR, que serán asumidos por la empresa.

II.9 OTRAS INVERSIONES

INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN
Sistema de Navegación Aérea para implementar SCTA en 05 aeródromos AFIS	Adquisición de Sistema de navegación aérea que proveen información de las aeronaves en su área de responsabilidad para lograr un flujo seguro, ordenado y ágil del tráfico aéreo.
Investigación, capacitación y actualización tecnológica	Desarrollo de capacitación en el personal técnico operacional en los sistemas de vigilancia aérea.
Inversiones varias a nivel nacional	Adquisición de equipamiento de soporte imprevistos.

ANEXO V
Matriz de comentarios

N°	Tema: Metodología	
1	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
1.1	Mediante los documentos “<i>Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC</i>” y “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i>”, adjuntos a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente¹: i) AETAI propuso dividir la tarifa en dos partes²: 1) TOPEX, la cual cubriría solo los costos operativos y 2) TCAPEX, 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. Sin embargo, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló que la propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas con la supervisión. Según AETAI, el problema de tener una sola tarifa sin distinguir el OPEX del CAPEX es que no existen incentivos para una mayor productividad por parte de los trabajadores de CORPAC. Así, refiere que, ninguna de las “bonificaciones” que propone CORPAC están ligadas a la productividad de la empresa, por ejemplo, en ninguna empresa pagan un bono por “retornar de vacaciones”, tampoco existen bonos por “quinquenio” y menos “otras bonificaciones”. Asimismo, AETAI manifiesta que, el rubro “celebraciones” incrementa el gasto en 525%, lo que no está ligado para nada con la productividad de la mano de obra. Además, alega que los gastos como “canastas navideñas”, “vales de prestación alimentaria” así como “uniformes”, tampoco debieran reconocerse pues ninguna empresa del Estado lo incluye como gastos ligados a la operación y mantenimiento óptimos de cualquier servicio. Así, AETAI afirma que la Propuestas Tarifaria del Ositrán busca financiar los “beneficios adicionales” de los trabajadores de CORPAC a través de las tarifas”.	Con relación al comentario i), AETAI indica que, debido a la baja ejecución de inversiones de CORPAC, ellos propusieron dividir la tarifa en dos partes (TOPEX y TCAPEX); sin embargo, la Propuesta Tarifaria del Ositrán no consideró la Propuesta de AETAI porque generaba complicaciones relacionadas con la supervisión. Asimismo, AETAI precisa que la Propuesta Tarifaria del Ositrán reconoce en las tarifas conceptos que no están relacionados con la productividad de la empresa como son canastas navideñas, vales de prestación alimentaria, entre otros. Además, AETAI señala que el Ositrán debe monitorear las inversiones para que los usuarios no se perjudiquen con tarifas más altas. Al respecto, cabe precisar que la Propuesta de AETAI considera dos flujos de caja y dos tarifas: una que cubre los costos de operación y mantenimiento (OPEX) y la otra que cubre 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, tal como se muestra a continuación:

¹ Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, a en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.

² Mediante la Carta N° MP-0072-2024-GG/AETAI, el 20 de noviembre de 2024, AETAI remitió su propuesta tarifaria para SNAR, Servicio de Aproximación y Servicio de Sobrevuelo.

En esa línea, AETAI cita a Barrantes (2024), página 47, en el contexto de los incentivos en los métodos de regulación:

“Aun sabiendo cuál tasa de retorno es la correcta, una cuestión fundamental es cómo saber si los activos reportados como capital corresponden a decisiones de inversión eficientes y que han sido tomadas de manera prudente. Efectivamente, la empresa puede haber decidido emprender inversiones superfluas que no merecen un reembolso. Para ilustrar el punto, se puede pensar en que el mobiliario de la presidencia del directorio, que es un activo de la empresa y merecedor de retorno, sea importando y lujoso, es decir, muy caro. ¿Es razonable incluir estos activos en el requerimiento de ingreso de la firma, generando así presiones sobre la tarifa?”

De acuerdo con AETAI, su propuesta de tarifa en dos partes tiene sentido económico en salvaguarda de la eficiencia del servicio. Sobre ello, indica que es responsabilidad del Regulador monitorear las metas de inversión de CORPAC y, en caso no se llegue a las metas, puede realizar acciones para asegurar los costos operativos eficientes de CORPAC, sin necesidad de poner en riesgo la sostenibilidad del servicio. Refiere que, lo que se pide, en realidad, es una regulación muy intensa a las inversiones. Así, si estas no se llevaran a cabo en el tiempo previsto, se pueden realizar ajustes al modelo para no sobrevalorar las tarifas. Por eso, a juicio de AETAI, su propuesta tiene sentido económico, al separar los costos operativos de los costos de inversión.

Así, teniendo en cuenta que el nivel de ejecución es de 31%, solicitan que se reevalúe su propuesta con la finalidad de incentivar la ejecución de la inversión por parte de CORPAC.

Cuadro N° 40.1: Hitos de Inversión en los Servicios de Aeronavegación (\$/)

	HITO 1	HITO 2	HITO 3	HITO 4
Año	2024	2025	2026	2027
SNAR + SOBREVUELO	20,862.04	32,208.66	27,154.92	54,866.78
APROXIMACION	13,110.24	47,796.50	35,451.76	53,418.57
TOTAL	33,972.28	80,005.16	62,606.68	108,285.35

Al respecto, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se desarrollaron los motivos por los cuales no se consideraba adecuada la Propuesta de AETAI; en particular, en los numerales 189 y 190 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

189. 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.
190. 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.

[El subrayado es nuestro.]

Asimismo, en los numerales 194 al 197 de la Propuesta del Ositrán se indicó:

194. *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.*

		195. 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. 196. Sin embargo, para el caso de CORPAC, la situación es diferente debido a que <u>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.</u> 197. Lo anterior significaría que, <u>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.</u> [El subrayado es nuestro.] Como se observa, la Propuesta del Ositrán sustentó ampliamente las limitaciones que presenta la propuesta de AETAI. En efecto, ella podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Esto debido a que los activos adquiridos que no reciban remuneración por no cumplir con la meta prevista podrían financiarse temporalmente con el efectivo disponible; sin embargo, a largo plazo no se contaría con los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones, lo que afectaría la calidad de la prestación de los servicios. En este punto, debe recordarse que, en virtud del principio de sostenibilidad del RETA, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio. Adicionalmente, se indicó que la aplicación de la Propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y la gestión regulatoria. En primer lugar, 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.

		De otro lado, se precisó que debe considerarse que la gestión de control y seguimiento de las inversiones implicaría costos adicionales al Regulador. Esto, debido a que, en el caso particular de CORPAC, las únicas herramientas de verificación de las inversiones con las que se cuenta son los Estados Financieros Auditados o los Estados Financieros Regulatorios; y, ambas herramientas se presentan el 31 de marzo de cada año a más tardar y la validación de estos últimos puede culminar, a mediados de año. Por tanto, en el caso que CORPAC superase el hito propuesto, la verificación del monto de inversión recién se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, en consecuencia, la nueva tarifa de CORPAC tendría un rezago. Como se observa, esa situación generaría un proceso similar al de una 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. Como se observa, el Ositrán no descartó la Propuesta de AETAI únicamente porque esta puede generar complicaciones en su implementación; sino también porque un esquema de dos tarifas como el que propone AETAI hace que se pierda la visión integral de la prestación del servicio. Es importante recordar que para la prestación de los servicios de aeronavegación se requiere tanto de costos operativos como de las inversiones. Un flujo de caja que incorpora ambos componentes (OPEX y CAPEX) permite estimar la tarifa con base en la totalidad de los costos necesarios para prestar el servicio de forma continua y eficiente, asegurando la sostenibilidad del operador a lo largo del tiempo. Adicionalmente, sobre el problema del bajo nivel de ejecución de inversiones que menciona AETAI, debe indicarse que el modelo de revisión tarifaria actual contempla dos mecanismos para abordar dicha problemática. El primero está relacionado con el ajuste de las proyecciones de inversión en función del porcentaje de ejecución de inversiones de CORPAC en periodos anteriores; así lo que se busca es reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora al proyectar nuevas inversiones, considerando su historial de cumplimiento. El segundo mecanismo reconoce el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); es decir, permite descontar, a valor presente, aquellas inversiones incluidas en la revisión tarifaria anterior que finalmente no fueron ejecutadas, reduciendo así la base de activos reconocida en la revisión actual.

		De otro lado, AETAI indica que la Propuesta Tarifaria del Ositrán busca financiar con la tarifa los beneficios adicionales de los trabajadores de CORPAC, como son los bonos, las celebraciones, las canastas navideñas, los vales de alimentos, entre otros. Así, precisa que el tener una sola tarifa no genera incentivos para una mayor productividad por parte de CORPAC. Sobre el particular, en primer lugar, debe indicarse que la metodología de costo de servicio que es empleada en el presente procedimiento tarifario busca establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo; así, se reconoce en las tarifas todos aquellos costos e inversiones en que se incurre para brindar el servicio. Por otro lado, el mecanismo regulatorio RPI-X; permita que generen incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales de productividad por encima del factor de productividad (X) son retenidas por la Entidad Prestadora. Sin embargo, cabe señalar que, de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio no se consideran aquellos costos operativos ineficientes <u>que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, y que, por lo tanto, no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados</u>. En esa línea, debe precisarse que la fuerza laboral de CORPAC es un insumo importante en la prestación de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, tanto de manera directa como indirecta. En esa línea, como se indicó en el numeral 236 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se han excluido los rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria”, en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC; es decir, que han sido entregados como una liberalidad de la administración de la empresa; mientras que los demás conceptos se mantienen como parte del gastos de personal; en la medida en que se encuentran directa o indirectamente relacionados a la prestación del servicio; y, forman parte de convenios colectivos, o derivan de laudos arbitrales o de la normatividad laboral vigente, como es el caso del rubro de canastas navideñas cuestionado por AETAI³. Como se observa, los costos de personal considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán están debidamente sustentados y están relacionados con la prestación del servicio.

		En virtud de lo expuesto, dado que la propuesta de AETAI de una tarifa en dos partes (TOPEX y el TCAPEX) podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios, <u>corresponde desestimar el comentario de AETAI.</u>
1.2	ii) AETAI indica que, si las inversiones de CORPAC fueran cofinanciadas por el Estado y su ejecución fuera tercerizada con un PMO, a través de un convenio de Estado a Estado, CORPAC podría ser eximido del proceso de contrataciones del Estado y acelerar su proceso de ejecución de inversiones.	Con relación al comentario ii), AETAI señala que si las inversiones de CORPAC fueran cofinanciadas por el Estado y su ejecución fuera tercerizada con un PMO, a través de un convenio de Estado a Estado, CORPAC podría ser eximido del proceso de contrataciones del Estado y acelerar su proceso de ejecución de inversiones. En primer lugar, cabe señalar que, la decisión de si el Estado financia o no las inversiones de CORPAC no le corresponde al Ositrán, esto debido a que dicha decisión está sujeta a la política que adopte el MTC u otra entidad del Estado, en el marco de sus competencias De otro lado, debe recordarse que, en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas enmarcadas en el presente procedimiento se consideran solamente el programa de inversiones que se ejecuta con recursos propios de CORPAC; es decir, aquellas inversiones que se van a ejecutar con transferencias o donaciones no son incorporadas en la determinación de las tarifas. Por lo tanto, mientras que CORPAC tenga que ejecutar las inversiones para brindar los servicios de aeronavegación con recursos propios; dichas inversiones son consideradas en el cálculo de las tarifas. Por lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI.</u>
1.3	iii) La Propuesta Tarifaria del Ositrán cita el estudio de Green, Richard y Martin Rodríguez Pardina (1999), en el cual los autores afirman que <i>“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”</i>.	Con relación al comentario iii), AETAI indica que la propuesta Tarifaria del Ositrán no solo debe velar por el principio de sostenibilidad, sino que debe tenerse en cuenta el principio de eficiencia; así refiere que, se pueden y se deben alcanzar ambos principios regulatorios.

³ De los laudos de SITE y SINEACORP remitidos por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, en respuesta al Oficio N° 0048-2025-GRE-OSITRAN, se observa que, se establece un incremento de las canastas navideñas a S/ 1500.

Sin embargo, Chisari y Ferro (2011)⁴, respecto de la sostenibilidad, afirman que “Los tres objetivos sustantivos de un régimen de tarifas son la sostenibilidad, eficiencia y equidad en el caso particular de los servicios públicos monopólicos. La sostenibilidad implica que el nivel de la tarifa permita la cobertura de los costos económicos de prestación del servicio y que, además, sirva como señal para que nuevos recursos de capital sean atraídos a la industria, a manera de asegurar la prestación futura del servicio. La eficiencia, como ya se mencionó, es un factor determinante para el régimen de tarifas a utilizar. Por último, se debe procurar que los servicios sean accesibles a la mayor parte de la población (equidad)”. Adicionalmente, AETAI refiere que, de acuerdo con el artículo V del RETA, el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan, entre otros, a los siguientes principios <i>“3. Sostenibilidad de la oferta: El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.</i> <i>4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:</i> <i>- Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.</i> <i>- Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras”.</i> Según AETAI, la sostenibilidad debe entenderse como uno de los tres objetivos sustantivos de un régimen de tarifas. Asimismo, el principio de eficiencia implica que las tarifas deben reconocer los costos económicos eficientes y no cualquier costo. En otras palabras, no se debe forzar la obtención de sostenibilidad si a la vez no se alcanza la eficiencia asignativa. Así, alega que se puede y debe alcanzar ambos principios regulatorios.	Al respecto, y tal como se ha indicado en la sección II.3 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, los procedimientos tarifarios a cargo del Ositrán se rigen por los principios establecidos en artículo V del RETA, dentro de los cuales se encuentran: 3. Sostenibilidad de la oferta: <i>El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.</i> 4. Eficiencia: <i>Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:</i> <i>- Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.</i> <i>- Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras.</i> Al respecto, tal como se indicó en la sección VI.1 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la metodología aplicada en el presente procedimiento es la de costos de servicio, la cual se implementa mediante el flujo de caja descontado. Así, en línea con el principio de sostenibilidad de la oferta del RETA, el nivel tarifario resultante genera un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero; es decir que, el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos En cuanto al Principio de Eficiencia, el RETA señala que las Tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En línea con ello, en el Anexo II del RETA, sobre los costos operativos en la metodología de Costo de Servicio, se indica que el punto de partida para la estimación de los costos operativos son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos <i>ad hoc</i> efectuados por el Regulador; señalándose 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”. Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material⁵ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁶, Ley N° 27444, a efectos de estimar los costos operativos,

⁴ «Tópicos de Economía de la Regulación de los Servicios Públicos Autor: Omar O. Chisari¹ y Gustavo Ferro² Serie de Textos de Discusión N° 65 Febrero 2011 ISBN 978-987-519-145-7».

⁵ *“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.(...)”*

⁶ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

		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. Así, en el presente caso se han considerado los costos que se encuentran directa o indirectamente relacionados con los servicios regulados; asimismo, todos los costos que se han considerado en los flujos de caja que determinan las tarifas son aquellos que cuentan con el debido sustento, por ejemplo, Estados Financieros auditados, Contabilidad Regulatoria auditada, planes de inversión aprobados. En este sentido, es posible afirmar que el principio de eficiencia se está cumpliendo. Por lo expuesto, las tarifas calculadas bajo la metodología de costos de servicio se encuentran en línea no solo por el principio de sostenibilidad, sino también por el de eficiencia, previstos en el RETA. Si bien al analizar la propuesta de AETAI en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se enunció solo al principio de sostenibilidad, eso se debió a que del análisis realizado se observó que dicho principio se podría ver afectado al implementar la propuesta de AETAI. Efectivamente, al analizar las desventajas de aplicar la tarifa en dos partes propuesta por AETAI, en particular sobre cómo aplicar la tarifa CAPEX en el caso que CORPAC alcance uno de los hitos en la Propuesta Tarifaria del Ositrán- se señaló lo siguiente: <i>197. Lo anterior significaría que, en caso <u>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.</u></i> <i>198. En tal sentido, el <u>modelo propuesto por AETAI podría afectar seriamente la sostenibilidad del proyecto, con lo cual la Entidad</u></i>

		<i>Prestadora podría no tener recursos suficientes derivados de las tarifas para enfrentar las inversiones necesarias para la operación.</i> [El subrayado es nuestro.] Sin embargo, se debe reiterar que las tarifas calculadas bajo la metodología de costos de servicio se encuentran en línea no solo por el principio de sostenibilidad, sino también por el de eficiencia, previstos en el RETA. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iii) de AETAI.</u>
1.4	iv) AETAI indica que lo señalado en los numerales 193 al 197 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán resume las negativas del Ositrán para acoger la propuesta de AETAI, señalando, entre otros, que no se cuenta con la debida contabilidad regulatoria de CORPAC. Asimismo, refiere que los costos adicionales en los que incurriría el Regulador para monitorear a CORPAC deberían ser asumidos por la entidad reguladora, pues es su tarea crear las herramientas regulatorias necesarias para realizar una efectiva supervisión de inversiones, sin esperar los EEFF. Por eso, los hitos planteados por AETAI en su propuesta deben ser vigilados por el Regulador y de no cumplirse, se deben aplicar las medidas correspondientes para realizar los ajustes necesarios. En caso se verifique el cumplimiento de las inversiones o hitos en el período respectivo, CORPAC cobrará la tarifa $OPEX_t$ más la tarifa $CAPEX_t$. En caso contrario, si incumple con las metas de inversión, sólo puede cobrar la tarifa $TOPEX_t$. AETAI alega que, desde el punto de vista de los objetivos de la regulación, ese es el escenario más eficiente y es posible de alcanzarlo con el esfuerzo y compromiso del Regulador. Asimismo, manifiesta que una posible alternativa es que el Regulador realice un proceso de revisión tarifaria “acotado”. Según indica, este proceso no le tomaría mucho tiempo ni generaría costos adicionales y puede realizarse año a año (en caso CORPAC cumpla con todos los hitos). Se trataría de verificar únicamente la correcta aplicación del avance de las inversiones para luego “correr” exactamente el mismo modelo tarifario propuesto por el Regulador, pero corrigiendo solamente la celda que corresponde al porcentaje de ajuste del cumplimiento de las inversiones. Esta alternativa no generaría mayores costos al Regulador.	Con relación al comentario iv), AETAI indica que lo señalado en los numerales 193 al 197 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán resume las negativas del Ositrán para acoger la propuesta de AETAI, señalando entre otros, que la oportunidad en la que se cuenta con la contabilidad regulatoria de las Entidades Prestadoras; así, a su juicio, el Ositrán reconoce falta de herramientas, con excepción de los EEFF que se revelan una vez al año, para monitorear los costos de CORPAC. En primer lugar, y como se indicó en párrafos anteriores, la propuesta de AETAI de partir las tarifas es dos partes podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Esto debido a que los activos adquiridos que no reciban remuneración por no cumplir con la meta prevista podrían financiarse temporalmente con el efectivo disponible; sin embargo, a largo plazo no se contarían con los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones, lo que afectaría la calidad de la prestación de los servicios. En este punto, debe recordarse que, en virtud del principio de sostenibilidad del RETA, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio. Adicionalmente, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se analizaron las complicaciones que se podrían generar en el hipotético caso en que se aplicara la propuesta de AETAI de la tarifa en dos partes. Esto porque la verificación del monto de inversión recién se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, generando un retraso en el ajuste de las tarifas. Dicha situación generaría un proceso similar al de una 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.

		Al respecto, cabe señalar que, para efectos de calcular las Tarifas, el Regulador puede emplear diversas fuentes de información, como es el caso de los EEEF. En cuanto a la información de la contabilidad regulatoria -que es una de las fuentes que puede emplear el Regulador- lo que se explicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, es que la presentación de la información de contabilidad regulatoria por parte de las Entidades Prestadoras, así como su procedimiento de verificación a cargo del Ositrán, se rigen por el Reglamento de Contabilidad Regulatoria. Así, de acuerdo con dicha norma, a más tardar el 31 de marzo de cada año CORPAC debe presentar los Estados Financieros Regulatorios y la verificación de estos puede culminar aproximadamente a mediados de año, considerando los plazos legales previstos para su verificación en el artículo 15 del mencionado reglamento. AETAI también señala que los costos adicionales en los que incurriría el Regulador para aplicar la tarifa en dos partes (es decir, para determinar anualmente las tarifas de CORPAC en caso se cumplan con los hitos), deberían ser asumidos por el Ositrán, pues es su tarea crear las herramientas regulatorias necesarias para realizar una efectiva supervisión de inversiones, sin esperar los EEEF. En tal sentido, AETAI argumenta que los hitos planteados en su propuesta deben ser vigilados por el Regulador y, de no cumplirse, se deben aplicar las medidas correspondientes para realizar los ajustes necesarios. Como se observa la propuesta de AETAI fue descartada porque, como se ha desarrollado ampliamente, pone en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Sin perjuicio de lo indicado, debe reiterarse que, considerando el bajo nivel de ejecución de inversiones que menciona AETAI, el modelo de revisión tarifaria implementado en la actualidad contempla dos mecanismos orientados para abordar dicha problemática. El primero está relacionado con el ajuste de las proyecciones de inversión en función del porcentaje de ejecución de inversiones de CORPAC en periodos anteriores; con el objetivo de reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora al proyectar nuevas inversiones, considerando su historial de cumplimiento. El segundo mecanismo reconoce el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); es decir, permite descontar, a valor presente, aquellas inversiones incluidas en la revisión tarifaria anterior que finalmente no fueron ejecutadas, reduciendo así la base de activos reconocida en la revisión actual. Para mayor detalle ver la sección VI.5.1

		Finalmente, AETAI indica que, una posibilidad alternativa, es que el Ositrán, año a año (en caso CORPAC cumpla con todos los hitos) verifique únicamente la correcta aplicación del avance de las inversiones para luego “correr” exactamente el mismo modelo tarifario propuesto por el Regulador, pero corrigiendo solamente la celda que corresponde al porcentaje de ajuste del cumplimiento de las inversiones; precisando que esta alternativa no generaría mayores costos. Adicionalmente, dado que la propuesta de AETAI involucra que cada vez que CORPAC alcance un hito se le establezca una nueva tarifa CAPEX, debe recordarse que, de conformidad con el principio de legalidad establecido numeral 1.1. del artículo IV⁷ del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, las autoridades administrativas deben actuar de acuerdo con el marco legal vigente y de acuerdo con sus competencias y sobre la base de las facultades que le estén atribuidas. En ese sentido, la función reguladora la ejerce el Consejo Directivo del Ositrán a través de resoluciones, de conformidad con el artículo 17 del REGO, por lo que, la aplicación de una nueva tarifa debería ser aprobada por esta instancia en el marco de un procedimiento de revisión tarifaria, de conformidad con lo establecido en el RETA. Sobre ello, como se ha indicado en el presente informe, los procedimientos tarifarios se rigen de acuerdo con las etapas y plazos normados por el RETA. En ese sentido, el periodo comprendido entre la aprobación del inicio del procedimiento y la aprobación de la tarifa puede durar nueve meses aproximadamente⁸ . Por lo que, la aplicación de la nueva tarifa CAPEX para CORPAC no sería de manera tan rápida como alega AETAI. En virtud de lo expuesto, se desestima el comentario iv) de AETAI.

⁷ “Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.
(...)”

⁸ Sin considerar prórrogas para el Regulador.

1.5	Asimismo, mediante el documento “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el periodo 2025 -2029</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala: v) La metodología de costo de servicio tiene como desventaja el efecto Averch-Johnson; es decir, esta metodología genera incentivos perversos en la firma regulada de sobre invertir el capital en bienes innecesarios para la producción del bien o servicio. Para controlar este problema, el Regulador debe, además, revisar cada uno de los costos incurridos por la empresa y pronunciarse acerca de su uso y utilidad, el monto, la razonabilidad y oportunidad, etc., con el fin de aprobarlos para que sean tenidos en cuenta en la revisión tarifaria. El Regulador no puede ni debe aceptar inversiones en capital innecesarias para la adecuada prestación del servicio. Ositrán, al aceptar todas las inversiones propuestas por CORPAC, sin pronunciarse sobre su uso y utilidad, está permitiendo que CORPAC produzca a costos ineficientemente altos. En otras palabras, se está produciendo el efecto Averch-Johnson en contra de los usuarios de los servicios de CORPAC. AETAI, solicita que, siguiendo el RETA y la teoría económica, el Ositrán se pronuncie sobre el uso y utilidad de todas las inversiones propuestas por CORPAC. A su juicio, no hacerlo implica permitir que los usuarios terminen pagando sobrecostos por el servicio de aeronavegación.	Con relación al comentario v), AETAI indica que una desventaja de la metodología de costo de servicio es el efecto Averch-Johnson; por lo que, para controlar este problema, el Regulador debe, además, revisar cada uno de los costos incurridos por la empresa y pronunciarse acerca de su uso y utilidad, el monto, la razonabilidad y oportunidad, etc., con el fin de aprobarlos para que sean tenidos en cuenta en la revisión tarifaria. Asimismo, AETAI señala que el Regulador no debe aceptar inversiones en capital innecesarias para la adecuada prestación del servicio. Según AETAI, al aceptar Ositrán todas las inversiones propuestas por CORPAC, sin pronunciarse sobre su uso y utilidad, está permitiendo que dicha empresa produzca a costos ineficientemente altos. En otras palabras, se está produciendo el efecto Averch-Johnson en contra de los usuarios de los servicios de CORPAC. Al respecto, debe indicarse que, si bien es conocido que la aplicación de la metodología de Costo de Servicio puede afectar a la eficiencia productiva debido a que las tarifas se establecen en función al monto de la inversión, con lo cual la empresa tendrá incentivos para sobre invertir (conocido como Efecto Averch Johnson); la aplicación de dicha metodología es idónea para incentivar el desarrollo de infraestructura y alcanzar altos estándares en la calidad de servicio. Así, como es de conocimiento público, los servicios de aeronavegación en el país tienen una gran brecha de infraestructura. A febrero del 2019, de acuerdo con el MTC, se tenía el 63,69% de los sistemas de aeronavegación con inadecuado servicio de tránsito aéreo, en lo relacionado con la vigencia de la tecnología⁹. Por ello, en el presente caso, se ha considerado que la metodología más idónea para la determinación de las Tarifas para los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC es la de Costo de Servicio.

⁹ De acuerdo con el Formato N° 04-A “Formato de presentación del indicador asociado a la brecha de servicio”. Disponible en: <https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/inversiones/indicadores-de-brechas-2019.pdf>. Última revisión el 1 de abril de 2025.

		Finalmente, debe indicarse que la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado¹⁰, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano. Además, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)¹¹; por lo que, las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario v) de CORPAC.</u>
2	Comenta: Asociación de Agentes de Aduana del Perú	

¹⁰ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

¹¹ En conformidad con el artículo 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

*"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil
La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:
(...)"*

	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
2.1	En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú consultó si era posible que se estableciera un fondo o fideicomiso que permita que parte de la tarifa se dirija para OPEX y otra para CAPEX, ello con el fin de que los recursos se empleen para lo que se tiene programado.	Al respecto, es pertinente reiterar que CORPAC es una empresa estatal con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, al ser una empresa de propiedad exclusiva del Estado Peruano, esta depende del presupuesto que le sea aprobado por FONAFE. En esa línea, CORPAC está facultado para efectuar gestiones económicas sobre la base del presupuesto que FONAFE les determine. De otro lado, de conformidad con el artículo 2¹² de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, los Organismos Reguladores son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera. Por su parte, el literal c) del artículo 3 de la mencionada Ley define a la función normativa de los Organismos Reguladores en los siguientes términos: <i>c) Función Normativa: <u>comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;</u></i> (...)

1) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea.**”

[El subrayado y negrita es nuestro.]

“Artículo 2.- Naturaleza de los Organismos Reguladores

Los Organismos Reguladores a que se refiere el artículo precedente son organismos públicos descentralizados adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional técnica, económica y financiera.”

		En línea con la citada función normativa, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN se aprobó el RETA aplicable para el presente procedimiento de revisión tarifaria, el mismo que no contempla el establecimiento de un fondo o fideicomiso como el que consulta la Asociación de Agente de Aduanas. Por lo tanto, se da por atendida la consulta de la Asociación de Agente de Aduanas.
3	Comenta: Latam Airlines	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
3.1	En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines, consultó si las tarifas intentan recuperar toda la inversión en el horizonte del flujo de caja; precisando que, si ello es así, no sería correcto porque muchos de los activos tienen una vida útil mayor.	Al respecto, en los numerales 181 y 182 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que: <i>181. El Anexo II del RETA también indica que el flujo de caja descontado se emplea usualmente para la determinación de las tarifas bajo el costo de servicio, 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).</i> <i>182. De esta manera, y en línea con el principio de sostenibilidad de la oferta del RETA, 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, como se aprecia en la Ecuación 2:</i> Ecuación 1 $V = -VI + \sum_{t=1}^N \frac{FCE_t}{(1+r)^t} + \frac{VR}{(1+r)^N}$ Donde:

		<i>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.</i> <i>VR: Es el valor residual de dichos activos al final del horizonte de tiempo considerado.</i> <i>FCE_t: Representa el flujo de caja económico de la empresa esperado en el periodo t.</i> <i>r: Es la tasa de retorno equivalente al costo promedio ponderado de capital (WACC).</i> Así, en la Ecuación 2 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se observó que la metodología aplicada incluye un valor de recuperación de la inversión (VR); es decir, no se considera que los activos se deprecien totalmente durante el horizonte del flujo de caja; sino que hay un valor de recuperación al final de este. Por lo señalado, <u>se da por atendida la consulta del representante de Latam Airlines.</u>
Tema: Horizonte de tiempo		
4	Cometa: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
4.1	Mediante el documento "Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.", preparado por Ernst & Young Consultores S. Civil de R. Ltda. (en adelante, EY), adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que el horizonte de tiempo considerado por CORPAC 2024-2027 no recoge un horizonte de tiempo razonable para la recuperación de las inversiones realizadas y, por lo tanto, para reflejar el valor razonable de los servicios de aeronavegación. En el mencionado documento, presenta estimaciones de dos escenarios, uno con un horizonte de tiempo 2024-2029 y otro de 2024-2034 (ambos escenarios tomando como año base el 2024). AETAI precisa que el segundo escenario se basa en una estimación realizada de la vida útil promedio de las inversiones consideradas en el Plan de Inversión de CORPAC.	Con relación al comentario de AETAI, debe señalarse que la Propuesta Tarifaria del Ositrán se ha elaborado considerando un horizonte de tiempo del 2024 al 2029, debido a que, dada la coyuntura actual (situación política, social y económica a nivel nacional y mundial), se considera un periodo razonable para las proyecciones consideradas en el cálculo de las tarifas de los servicios de aeronavegación materia del presente procedimiento. Sin embargo, con relación al segundo escenario, en el cual analizan el horizonte de tiempo 2024-2034; debe indicarse que, a medida que se extiende el horizonte de tiempo, aumentan los factores de incertidumbre. Las proyecciones a largo plazo son más difíciles de realizar con precisión debido a cambios imprevistos en el mercado, la economía o en el entorno financiero.

		Cabe precisar que en el comentario de AETAI no cuestiona el horizonte de tiempo empleado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, simplemente presentan los dos horizontes de tiempo que han simulado. En virtud de lo expuesto, se considera que, el horizonte de tiempo considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán es el adecuado. Por lo que, <u>se da por atendido el comentario de AETAI.</u>
Tema: Demanda		
5	Comenta: LATAM y EA Consultores	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
5.1	En la Audiencia Pública, llevada a cabo el 18 de febrero de 2025, el Sr. Martín Palomino representante de Latam Airlines consultó por qué se ha considerado para la proyección de demanda una tasa de 7%. El Sr. Palomino precisó que prevén que el tráfico de pasajeros incremente en 30% en el AIJC al operar con dos pistas; asimismo, prevén un crecimiento en el tráfico de operaciones que, si bien no se duplicará, sí consideran crecerá bastante más del 7%. Asimismo, en la misma audiencia, el Sr. Juan Diego Tello representante de EA Consultores, consultó sobre por qué en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se ha proyectado la demanda una tasa de 7% cuando, en su informe, CORPAC señala que la demanda de los servicios regulados ha aumentado en más de 10% en el último año.	Al respecto, en el numeral 219 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente: <i>219. Por su parte, en el caso de tasa de crecimiento esperada, <u>0t</u>, considerando que, a la fecha de la presente Propuesta Tarifaria, <u>no se dispone de una fuente de información confiable respecto de las expectativas de crecimiento aeronáutico nacional e internacional aplicables al presente caso, se tomarán las tasas de crecimiento planteadas en la Propuesta de CORPAC, las mismas que han sido consideradas también en la Propuesta de AETAI. Así, para el periodo 2025-2029, se aplicará un crecimiento anual de 7,0%. Cabe indicar que dichas tasas se encuentran cercanas al crecimiento promedio observado durante el periodo 2017-2023 para los servicios en cuestión.</u></i> [El subrayado es nuestro.] Adicionalmente, cabe precisar que en la sección 3.1 Demanda <i>del Servicio</i>, de la Propuesta de AETAI¹³, se indicó: <i>Con respecto a las proyecciones de demanda, se asume que la demanda de los servicios de SNAR (nacional e internacional), sobrevuelo y aproximación crecerían entre los años 2025 y 2027 a una tasa promedio de 7%. <u>Dichas tasas son consistentes con la recuperación que ha experimentado el sector después de la pandemia</u> (Ver Cuadro N° 3).</i>

¹³ La propuesta de AETAI fue remitida el 20 de noviembre 2024 mediante la Carta N° 0072-2024-GG/AETAI

		Como se observa, al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la mejor información disponible con la que contaba el Regulador sobre las proyecciones de demanda, era la presentada por CORPAC y AETAI en sus respectivas propuestas. Adicionalmente, con relación a lo señalado por el Sr. Palomino, sobre que se prevé que el tráfico en el AIJC aumente en 30% debido al desarrollo de nueva infraestructura; debe señalarse que Latam Airlines no ha presentado ningún sustento de dichas proyecciones. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, si bien es cierto que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, esta se encuentra determinada por múltiples factores, como son el desarrollo regional, la situación económica a nivel mundial, entre otros. Así, de acuerdo con IATA¹⁴, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por tanto, si bien el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas. En este contexto, la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán resulta razonable. Por lo señalado, <u>se da por atendida la consulta planteada por Latam Airlines y EA Consultores.</u>

¹⁴ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

6	Comenta: AETAI																															
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador																														
6.1	Mediante el documento “<i>Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: i) Con la información actualizada de la demanda del año 2024, las tasas de crecimiento de la demanda de los servicios de SNAR Nacional, SNAR Internacional, aproximación y sobrevuelo están por encima del 7%. En consecuencia, AETAI recomienda reajustar estos valores, de acuerdo con el siguiente detalle que, su opinión, reflejaría mejor el comportamiento del mercado: <table><tr><th></th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th></tr><tr><td>SNAR Nacional</td><td>8.6%</td><td>8.6%</td><td>8.6%</td><td>8.6%</td><td>8.6%</td></tr><tr><td>SNAR Internacional</td><td>16.3%</td><td>16.3%</td><td>16.3%</td><td>16.3%</td><td>16.3%</td></tr><tr><td>Aproximación</td><td>9.9%</td><td>9.9%</td><td>9.9%</td><td>9.9%</td><td>9.9%</td></tr><tr><td>Sobrevuelo</td><td>5.9%</td><td>5.9%</td><td>5.9%</td><td>5.9%</td><td>5.9%</td></tr></table>		2025	2026	2027	2028	2029	SNAR Nacional	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%	SNAR Internacional	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%	Aproximación	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	Sobrevuelo	5.9%	5.9%	5.9%	5.9%	5.9%	En primer lugar, debe indicarse que se ha identificado contradicciones entre los comentarios i) y ii) que han sido presentados por AETAI sobre las tasas de crecimiento de la demanda, pues en su comentario (i) plantea que deben considerarse para todo el horizonte de tiempo una tasa de 8,6% para la proyección del SNAR nacional, 16,3% para el SNAR internacional, 9,9% para la Aproximación y de 5,9% para el Sobrevuelo ; mientras que, en el punto (ii) plantea que deben considerarse una tasa sola tasa para todos los servicios materia de la revisión, la cual asciende a 19,75% en el año 2025, 11,4% en el año 2026 y del 2027 al 2033 una tasa de 8,07%. Sin perjuicio de lo señalado, se procede a dar respuesta a los comentarios. Con relación al comentario i), AETAI solicita emplear la información al cierre del año 2024 para proyectar la demanda; para lo cual propone emplear las siguientes tasas de crecimiento durante el horizonte 2025-2029: para todo el horizonte de tiempo una tasa de 8,6% para la proyección del SNAR nacional, 16,3% para el SNAR internacional, 9,9% para la Aproximación y de 5,9% para el Sobrevuelo sin embargo, no presenta ningún sustento de las mencionadas tasas. Al respecto, debe reiterarse que, si bien es cierto que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, la demanda está afectada por múltiples factores, como son el desarrollo regional, la situación económica a nivel mundial, entre otros. Así, de acuerdo con IATA¹⁵, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por lo que si bien, el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas. Por lo que, se considera que la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, es razonable.
	2025	2026	2027	2028	2029																											
SNAR Nacional	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%	8.6%																											
SNAR Internacional	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%																											
Aproximación	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%																											
Sobrevuelo	5.9%	5.9%	5.9%	5.9%	5.9%																											

¹⁵ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

		Finalmente, dado que al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán la información de demanda disponible era solamente hasta noviembre del 2024; si se considera adecuado emplear la información real de la demanda al cierre del año 2024, manteniendo la tasa de crecimiento de 7%, la cual se consideraba en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, para proyectar la demanda de los años 2025-2029. Por lo expuesto, <u>se acepta parcialmente el comentario i) de AETAI.</u>
6.2	Adicionalmente, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” preparado por EY, adjunto a la Carta N° 0030 2025 GG/AETAI, AETAI analizó y presentó comentarios a la Propuesta de la Entidad Prestadora; sin perjuicio de ello, en el presente informe se ha procedido a analizar los criterios presentados por AETAI en el mencionado documento. Así, sobre las proyecciones de demanda, AETAI manifiesta lo siguiente: ii) La propuesta tarifaria de CORPAC, a partir del periodo 2025 en adelante, no reconoce ninguna variación excepcional en el crecimiento de la demanda debido a la ampliación del AIJC, lo cual no resulta razonable debido al notable incremento de la capacidad instalada que tendrá el aeropuerto después de la ampliación.	Con relación al comentario ii), AETAI señala que, para proyectar la demanda de los años 2025 y 2026 debe tenerse en cuenta que la ampliación del AIJC generará un incremento de la demanda, para lo cual proponen tasas de crecimiento similares a las que experimentó el Aeropuerto Arturo Merino Benites, luego de sus ampliaciones, las cuales ascienden a 19,75% en el 2025 y 11,41% en el 2026. Mientras que, para las proyecciones de demanda de los años 2027 al 2029 consideran una tasa de 8,07%, la cual fue estimada sobre la base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Al respecto, debe indicarse que la demanda aérea depende de múltiples factores, como son la situación económica, política y social, tanto a nivel nacional como internacional, el desarrollo de infraestructura, conectividad, entre otros. En el caso particular la infraestructura, debe tenerse en cuenta que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún, tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional¹⁶. Sin embargo, este no es el único factor que influye en la demanda; y tampoco es que el desarrollo de infraestructura <i>per se</i> va a generar una creación de demanda de un día para el otro.

¹⁶ Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

Por lo expuesto, AETAI considera apropiado estimar un crecimiento de la demanda que refleje el incremento que existirá en el tráfico aéreo como resultado de la ampliación del AIJC. Para tales fines, considera el caso del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benites, ubicado en Chile, el cual tuvo una ampliación de un nuevo terminal que fue culminado en enero del 2022, y, que según AETAI conlleva a un incremento significativo de la demanda durante los dos siguientes años.

Así, para los años 2025 y 2026, AETAI considera un incremento similar al que tuvo el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benites durante los dos ejercicios posteriores a su ampliación. Mientras que, para los años siguientes, considera un incremento constante de 8,07%; de acuerdo con AETAI, este crecimiento fue estimado sobre la base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Ello en vista que dicho periodo reflejaría los niveles normales de demanda antes de la emergencia sanitaria por COVID-19.

Proyección de demanda	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
SNAR Nacional	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%
SNAR Internacional	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%
Aproximación	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%
Sobrevuelo	19.75%	11.41%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%	8.07%

Las tasas de crecimiento consideradas por AETAI para el periodo 2025-2026 han sido calculadas en base a experiencia de otro país, en un contexto distinto. Como ya se indicó, son múltiples factores los que influyen en la demanda. No es posible asegurar que el mismo comportamiento que se observó en Chile va a suceder en el AIJC. Adicionalmente, si bien el Jorge Chávez concentra alrededor del 60% del tráfico aéreo, debe tenerse en cuenta la demanda de toda la red aeroportuaria nacional.

De otro lado, en cuanto a la tasa de crecimiento de la demanda para el periodo 2027-2029, AETAI considera una tasa de 8,07%, estimada en función de base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, al revisar la data histórica se observa que servicios como sobrevuelo y Aproximación tuvieron en ese periodo, en promedio, crecimientos negativos; y el SNAR nacional 7,5% y el SNAR internacional 6,0%. Por lo que, la tasa de crecimiento presentada por AETAI no está en línea con la información histórica.

Finalmente, debe reiterarse que, de acuerdo con IATA¹⁷, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por lo que si bien, el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas.

Por tanto, se considera que, para el caso peruano la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, es razonable.

Por lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**

¹⁷ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

Tema: Costos operativos		
7	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
7.1	Mediante los Oficios N° GG.174.2025.O/6 y N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre los costos operativos empleados como base, los Seguros y Tributos, y los servicios por terceros¹⁸, como se detalla a continuación¹⁹: i) La Propuesta de Ositrán ha tomado información histórica de costos hasta el año 2023 y con esa información se ha proyectado los costos del año 2024 y a partir de ese año se ha incrementado los costos para los años 2025 -2029 con una tasa vegetativa del 2%. CORPAC indica que, ya cuenta con los costos de Enero – Diciembre del 2024; por lo que, el Regulador debe reconsiderar el costo base del año 2024 ejecutado sobre el que se proyectará el costo en el horizonte de evaluación; además de reconsiderar el periodo de evaluación 2017 al 2023, ya que los años 2020 y 2021 fueron atípicos debido al impacto de la pandemia que afectó drásticamente el tráfico aéreo, por lo que la recuperación inicia en el año 2022. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los costos operativos se han incrementado en promedio por el periodo 2022 al 2024 en 10,7%. CORPAC señala que los gastos operativos (suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, seguros y tributos y otros costos) considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán para el año 2024 (S/ 67 808 422) difiere del registrado en la Contabilidad Regulatoria para dicho año (S/ 91 951 974) en S/ 24 143 552. Asimismo, CORPAC indica que los costos no crecen a una tasa vegetativa de 2%.	Con relación al punto i), CORPAC señala que ya cuentan con información de costos operativos cerrados a diciembre del año 2024. En primer lugar, es importante indicar que los Estados Financieros de CORPAC son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Además, de acuerdo con el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán²⁰, los auditores de los Estados Financieros Regulatorios deben evaluar si estos estados reflejan una visión real y razonable de los costos de los servicios; asimismo, deben observar si los estos cumplen con los principios, reglas, procedimientos y demás disposiciones establecidas en el Manual de Contabilidad Regulatoria.

¹⁸ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

¹⁹ Cabe precisar que, mediante el Oficio N° GG.261.2025.O/6 CORPAC precisa que, al ser la entidad encargada de cumplir con los convenios y obligaciones especificadas por la OACI, debe encontrar las condiciones para cubrir los costos necesarios de inversión, operación (personal, seguros y tributos, suministros, materiales) y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, a fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. En ese sentido, es necesario que se evalúe a detalle los costos proyectados y se tome la mejor decisión respecto a su tasa de crecimiento.

²⁰ El Reglamento de la Contabilidad Regulatoria del Ositrán fue aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2015.

		En ese marco, para la determinación de las tarifas de aeronavegación, el Regulador considera los costos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC revisados por el Ositrán, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC)²¹. Al respecto, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán, a la fecha de la elaboración del presente informe, la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del ejercicio 2024 fue verificada por el Ositrán²², motivo por el cual se considera dicha información en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria ²³. Asimismo, CORPAC señala que debe reconsiderarse el periodo de evaluación 2017 al 2023, debido a que los años 2020 y 2021 fueron atípicos debido al impacto de la pandemia, que afectó drásticamente el tráfico aéreo. Al respecto, debe indicarse que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se siguió el mismo criterio considerado en la revisión tarifaria anterior donde se consideró dentro del cálculo del gasto base el promedio de los gastos operativos del periodo 2020-2021. Este criterio permite contar con una base suficientemente amplia y representativa, que incluye tanto los años previos como posteriores al impacto más severo de la pandemia por COVID-19. Cabe destacar que, al utilizar un promedio de siete años, los efectos extraordinarios derivados del COVID-19 tienden a neutralizarse, dado que los años con contracciones del gasto (2020-2021) se ven compensados por otros años con comportamiento más estable o incluso expansivo. En consecuencia, el promedio del periodo 2017-2024 proporciona una base sólida y equilibrada para proyectar tendencias de gasto sin sesgos significativos atribuibles a eventos atípicos o coyunturales. Adicionalmente, CORPAC señala que los costos operativos no crecen a una tasa vegetativa del 2%; sino que en el periodo 2022-2024 los costos de la corporación se han incrementado en promedio en 10,7%. Al respecto, se aprecia que la tasa de crecimiento de los costos operativos de CORPAC (de los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, seguros y tributos, y otros costos) han mostrado tasas de crecimiento superiores a las de prepandemia, lo cual puede ser explicado por la recuperación del tráfico post- pandemia. Como se ha indicado en la sección VI.10.4 (en la respuesta al comentario de AETAI), al

		cierre del año 2024, la demanda de los servicios Aproximación y Sobrevuelo se ha recuperado por completo con relación a lo registrado en el año 2019; mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%. En efecto, el acelerado crecimiento observado en los últimos años es atípico, especialmente considerando el comportamiento pre-pandemia de tales variables (los costos asociados al SNAR nacional, SNAR internacional y Aproximación decrecieron en promedio en 5%, 9% y 6%, en el periodo 2017-2019, respectivamente; mientras que Aproximación, en promedio no mostró variación)²⁴. Por lo expuesto, se considera razonable mantener el criterio de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de considerar que durante los años 2025 al 2029 los costos de los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, y otros costos crezcan a la tasa vegetativa del 2%. Por lo expuesto, se acepta parcialmente el comentario i) de CORPAC al incorporar la información de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024.
7.2	ii) La partida de Seguros y Tributos se compone de seguros contra incendios, seguro de transporte, seguro de vehículos, seguro de deshonestidad, seguro de responsabilidad civil de aviación, impuesto predial, arbitrio, serenazgo, impuesto a las ganancias, impuesto a las transacciones financieras, intereses, entre otros. Al respecto, CORPAC precisa que los seguros conforman el 74% de los costos de la partida Seguros y Tributos. Asimismo, CORPAC señala que año tras año se ha incrementado el costo de la partida seguros en más de 2% anual, dado que la prima de seguro tiene relación directa con el incremento de los activos, siendo las partidas de mayor monto, la	Con relación al punto ii), CORPAC señala que el 74% de la partida de Seguros y Tributos corresponde a seguros. Asimismo, precisa que anualmente la partida de seguros se ha incrementado en más del 2%, esto debido a que la prima de seguro tiene relación directa con el incremento de los activos, siendo las partidas de mayor monto, la partida de seguro todo riesgo (multirriesgo) y la partida de seguro de responsabilidad civil de aviación. Por lo que, CORPAC considera que la proyección de los costos de los seguros debe crecer a la misma tasa que el capex promedio en el periodo 2024-2029, la cual asciende a 7%.

²¹ Es importante indicar que los Estados Financieros Regulatorios son auditados por una empresa contratada directamente por la Contraloría General de la República (CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR.

²² Mediante el Oficio N° 00142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC (Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN), mediante el cual se verificó que el Informe de Contabilidad Regulatoria Auditado – ejercicio 2024, remitido CORPAC a través de la Carta N° GG.262.2025.O/6 cumple con los procedimientos establecidos en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC – Versión 3.2 – Febrero 2017¹, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán.

²³ Cabe precisar que este criterio también se aplicó en la revisión tarifaria anterior.

²⁴ Para el cálculo de los costos se consideraron los rubros de suministros y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento, seguros y tributos, y otros costos

partida de seguro todo riesgo (multirriesgo) y la partida de seguro de responsabilidad civil de aviación.

Así, CORPAC considera que para proyectar el costo de los seguros es necesario considerar el crecimiento del activo fijo (2025-2029). En ese sentido, considerando la proyección de CAPEX en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la tasa de crecimiento promedio del CAPEX neto es de 7% en el periodo 2024-2029; por lo que la partida de seguros debería crecer en 7% anual hasta el 2029, y no el 2% de crecimiento vegetativo.

Adicionalmente, CORPAC indica que ha suscrito el contrato GL.049.2024 “Contratación de Seguros Patrimoniales para CORPAC S.A.” por un monto ascendente a USD 17 739 205,19 incluido IGV. El plazo según el contrato es de 546 días calendario. Adicionalmente, CORPAC señala que la contratación de seguros es de carácter obligatorio y que se ha venido incrementando a lo largo de los años por efecto de inclusión de adquisición de nuevo equipamiento aeroportuario y de navegación aérea, y de otro lado que en caso de siniestros de estos equipos su reposición es a nuevo y que los bienes e instalaciones estén debidamente cubiertos por los seguros ante eventuales siniestros.

Al respecto, de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, se observa que en el periodo 2017-2024 los seguros contra incendio-todo riesgo y el de responsabilidad civil de aviación han tenido una participación promedio del 65% en el rubro de seguros y tributos (ver [Tabla 1](#)). En particular, esta participación se ha incrementado en el último año, alcanzando el 85%, lo que equivale a S/ 17,6 millones. Asimismo, se observa que en los últimos dos años los seguros contra incendios -todo riesgo han crecido en 56% en el año 2023 con relación al año 2022; y, en 109% en el año 2024 con relación al año previo.

Tabla 1 Evolución del rubro de seguros y tributos asignados a los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión (miles de soles)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Participa. promedio
Valor del gasto									
Seguro contra incendio- todo riesgo	2 170	1 807	2 292	2 768	3 049	3 929	6 144	12 813	43%
Seguro responsabilidad civil de aviación	1 364	999	1 264	1 465	1 688	2 017	1 661	4 830	22%
Otros	2 754	2 602	2 028	2 293	2 692	3 640	4 107	2 677	34%
Total seguros y tributos	6 289	5 408	5 585	6 526	7 428	9 586	11 912	20 321	100%
Tasa de crecimiento anual									
Seguro contra incendio- todo riesgo		-17%	27%	21%	10%	29%	56%	109%	34%
Seguro responsabilidad civil de aviación		-27%	27%	16%	15%	20%	-18%	191%	32%
Otros		-6%	-22%	13%	17%	35%	13%	-35%	2%
Total seguros y tributos		-14%	3%	17%	14%	29%	24%	71%	21%

*Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

		Dadas las altas tasa de crecimiento que se observan en los costos de seguros, con el fin de contar con mejor información sobre su comportamiento, se llevó a cabo una reunión virtual con CORPAC²⁵. En dicha reunión, CORPAC señaló que los costos de los seguros durante los últimos años se han venido incrementando por varios factores. El primer factor es la inclusión de nuevos activos que requieren asegurarse. Otros factor que ha impactado en el incremento de los costos de los seguros es que en las nuevas pólizas se están considerando que en caso de siniestros la reposición de los activos es a valor de mercado, asegurando que los bienes e instalaciones estén debidamente cubiertos por los seguros. Por último, CORPAC indicó como otro factor del incremento de los costos de los seguros el incremento de la siniestralidad, como resultado principalmente de los actos vandálicos que afectaron diversos aeropuertos de provincia en las protestas sociales que se suscitaron a fines del año 2022²⁶. Asimismo, mediante el Oficio N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los contratos de seguros patrimoniales firmados en los dos últimos años, donde se observa que el monto de los contratos de seguro aumentó en más de USD 10 millones en el 2024 con respecto al 2023²⁷. De la revisión de la Contabilidad Regulatoria 2024 la información de los contratos presentada por CORPAC y considerando los factores que afectan a las pólizas de los seguros, se considera razonable suponer que los rubros de seguros van a crecer en más de 2%. Sin embargo, la propuesta de CORPAC que considera que la proyección de los costos de los seguros debe crecer a la misma tasa que el CAPEX promedio en el periodo 2024-2029 (7%), no se considera razonable, en la medida que el incremento en el valor de los seguros no está en función de tasas de variación del CAPEX, sino del valor y tipo de activos que se sumen a la base de capital existente, asimismo este método tampoco toma en cuenta el factor de siniestralidad ni el sinceramiento en la cobertura de activos que se viene realizando en CORPAC. Por otro lado, como se mencionó anteriormente, no es factible la estimación de los costos en proporción a la demanda, ello debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas. Cabe precisar que, a pesar de la incorporación de la información de la Contabilidad Regulatoria 2024, el comportamiento de años previos (incluido el periodo de pandemia Covid-

²⁵ El martes 13 de mayo de 2025 se llevó a cabo la reunión virtual mediante la plataforma MS Teams® con representantes de CORPAC.

²⁶ Los aeropuertos de Apurímac, Arequipa, Cusco, y Juliaca sufrieron las consecuencias de actos vandálicos en el marco de las movilizaciones sociales que se vivieron en el Perú durante el mes de diciembre de 2022. Por ejemplo, en el aeropuerto de Andahuaylas se dañó seriamente a la pista de aterrizaje y sus equipos. Además, incendiaron la sala de transmisores y la sala de combustible; mientras que, en el aeropuerto de Arequipa se vio afectada parte de los bordes de la pista de aterrizaje, entre otros daños. Información disponible en: <https://andina.pe/agencia/noticia-que-aeropuertos-del-pais-estan-cerrados-debido-a-las-protestas-921607.aspx>. Última revisión el 16 de mayo de 2025.

²⁷ El Contrato N.º GL.037.2023, que corresponde a la "CONTRATACIÓN DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A.", asciende a USD 7 279 746,64 y fue firmado el 22 de agosto del año 2023; mientras que el Contrato N.º GL.049.2024, que corresponde a la "CONTRATACIÓN DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A.", asciende a USD 17 739 205,19 y fue firmado el 16 de agosto del año 2024.

19) no posibilita tener una data histórica consistente que permita emplear dicho procedimiento.

Por otro lado, tampoco es factible utilizar la tasa de crecimiento promedio anual histórica de 24% para SNAR y Sobrevuelo y de 36% para aproximación, como tasa de proyección, ello considerando que si bien el sinceramiento de coberturas activos influyó de manera importante en el crecimiento del valor de los contratos de seguros, es de esperar que en la medida que este proceso vaya culminado en los siguientes años, las tasas de crecimiento referidas al valor de los contratos de seguros crezcan a tasas menores que reflejen principalmente la adquisición de nuevos activos y por la variación del índice de siniestralidad.

En ese contexto, dada la información disponible, se considera que la mejor forma de proyectar los costos de los seguros es utilizando la variación promedio anual en términos nominales de los referidos costos entre 2017 y 2024. La consideración de dicho periodo permite que el costo nominal promedio resultante interiorice tanto el comportamiento de años donde el costo del valor de los seguros se veía influido por el sinceramiento de la cobertura del valor de activos y años donde el efecto principal era solo el crecimiento de activos e índice de siniestralidad.

Con la determinación del valor del costo nominal promedio al que crece el rubro de seguros, se pudo estimar el crecimiento acumulado el año 2029 y con ello determinar la tasa de crecimiento promedio anual para el periodo 2025-2029. Así, aplicando el método descrito previamente, la tasa de crecimiento promedio anual para el rubro de seguros sería de 8,2% para los servicios de SNAR y Sobrevuelo y de 9,4% para el caso del Aproximación (ver Tabla 48).

Tabla 2 Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros
(miles de soles)

a) SNAR y Sobrevuelo									
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
Seguros	3 121	2 690	2 899	3 436	3 815	4 982	5 180	10 757	-
Variación anual	-	431	209	537	380	1 167	198	5 578	1 091
		2025	2026	2027	2028	2029	Promedio		
Crecimiento del costo de seguro		11 848	12 939	14 030	15 121	16 211			
Variación porcentual			9,2%	8,4%	7,8%	7,2%	8,2%		
b) Aproximación									
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
Seguros	1 070	1 081	1 001	1 230	1 815	2 662	3 525	7 301	-
Variación anual		11	80	230	584	848	863	3 776	890
		2025	2026	2027	2028	2029	Promedio		
Crecimiento del costo de seguro		8 192	9 082	9 972	10 862	11 753			
Variación porcentual			10,9%	9,8%	8,9%	8,2%	9,4%		

		<i>Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.</i> Así, considerando las tasas de crecimiento de seguros estimadas en el párrafo precedente y las tasas de crecimiento del resto de rubros²⁸ que componen la partida de Seguros y Tributos, para el caso de SNAR y Sobrevuelo se tiene una tasa de crecimiento de 6,7% para el rubro total de Seguros y Tributos y de 8,7% para Aproximación. Dando como resultado las proyecciones de seguros y tributos que se muestran en la siguiente tabla: Tabla 3 Proyección del costo de Seguros y Tributos, por servicio, en el periodo 2025-2029 (miles de soles) <table><tr><th></th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th></tr><tr><td>SNAR Nacional</td><td>3 418</td><td>3 646</td><td>3 890</td><td>4 150</td><td>4 427</td></tr><tr><td>SNAR Internacional</td><td>1 280</td><td>1 365</td><td>1 456</td><td>1 554</td><td>1 658</td></tr><tr><td>Aproximación</td><td>3 316</td><td>3 605</td><td>3 919</td><td>4 261</td><td>4 633</td></tr><tr><td>Sobrevuelo</td><td>1 617</td><td>1 725</td><td>1 841</td><td>1 964</td><td>2 095</td></tr></table> <i>Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.</i> Por lo expuesto, <u>se acepta parcialmente el comentario ii) de CORPAC al considerar que los seguros crecerán a una tasa mayor al 2%.</u>		2025	2026	2027	2028	2029	SNAR Nacional	3 418	3 646	3 890	4 150	4 427	SNAR Internacional	1 280	1 365	1 456	1 554	1 658	Aproximación	3 316	3 605	3 919	4 261	4 633	Sobrevuelo	1 617	1 725	1 841	1 964	2 095
	2025	2026	2027	2028	2029																											
SNAR Nacional	3 418	3 646	3 890	4 150	4 427																											
SNAR Internacional	1 280	1 365	1 456	1 554	1 658																											
Aproximación	3 316	3 605	3 919	4 261	4 633																											
Sobrevuelo	1 617	1 725	1 841	1 964	2 095																											

²⁸ Cabe precisar que para el resto de los rubros de la categoría de Seguros y Tributos se está considerando la tasa promedio histórica debido a que no han experimentado cambios significativos en el periodo de análisis.

7.3	iii) La Propuesta Tarifaria del Ositrán asume que la proyección de los costos de servicios por terceros se mantiene constante durante el periodo de análisis 2025 – 2029. Sin embargo, esta partida integra costos como alquileres y arrendamientos, limpieza, seguridad y vigilancia, servicios por red IP (WAN), entre otros. Sobre ello, CORPAC señala que, dado que los contratos se celebran con cierta periodicidad, resulta poco realista que dichos costos permanezcan sin cambios en el periodo 2025-2029, toda vez que los servicios de arrendamiento y/o alquileres, limpieza, entre otros, siempre sufren incrementos ante nuevas negociaciones por factores externos como inflación y/o ampliación por nuevas necesidades que requiere la empresa. Por otro lado, manifiesta que estos gastos tienen una participación porcentual considerable mayor al 18% respecto a los costos totales, siendo el segundo rubro más importante de los costos operativos de CORPAC S.A. Asimismo, refiere que, de la información histórica del comportamiento de esa partida, se tiene que la misma se incrementa en un porcentaje superior al 2% como una tasa vegetativa; para el caso de SNAR Nacional ha crecido en promedio 6% en el periodo 2021-2024, 40% para el caso de SNAR Internacional, 14% para Aproximación y 27% para Sobrevuelo. Por lo que, a juicio de CORPAC, resulta necesario que el incremento de los costos crezca en los porcentajes promedios para cada servicio toda vez que como está demostrado con información de las contabilidades regulatorias, los costos no crecen a un ritmo de 2% como la tasa vegetativa. En cuanto a la seguridad y vigilancia, CORPAC señala que dicho costo se ha incrementado en los últimos años²⁹ por las siguientes razones: a) incremento de operaciones, b) incremento de pasajeros, c) incremento de la remuneración mínima vital, d) incremento de infraestructuras aeroportuarias-navegación aérea y equipamiento de ambos servicios. Dicho servicio es vital y de cumplimiento obligatorio con la finalidad de evitar actos ilícitos, interferencias en las infraestructuras de navegación aérea y aeroportuarias, y por la cual CORPAC S.A. debe cumplir con la obligación de vigilar y resguardar la infraestructura y las operaciones aéreas en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas. Por lo que	Con relación al punto iii), CORPAC señala que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán la proyección de los costos de servicios por terceros se mantiene constante durante el periodo de análisis 2025 – 2029. Sin embargo, la información histórica de esa partida muestra que esta se incrementa en un porcentaje superior al 2% como una tasa vegetativa, para el caso de SNAR Nacional ha crecido en promedio 6% en el periodo 2021-2024, 40% para el caso de SNAR Internacional, 14% para Aproximación y 27% para Sobrevuelo. Por lo que, a juicio de CORPAC, resulta necesario que el incremento de los costos crezca en los porcentajes promedios para cada servicio toda vez que como está demostrado con información de las contabilidades regulatorias, los costos no crecen a un ritmo de 2%. Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, numeral 68 del archivo: ANX_3_PROPUESTA_TARIFARIA_SERVICIOS_AERONAVEGACION_CORPAC_26_08_2024” se indicó que: <i>68. Se considera para la proyección de los servicios prestados por terceros que la misma se calcula considerando que los contratos se mantienen.</i> En tal sentido, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se consideró que la proyección de los costos del rubro de servicios prestados por terceros se mantenía constante; sin embargo, al revisar el modelo que sustenta la Propuesta de CORPAC se observó que CORPAC consideró que dichos costos iban a crecer a una tasa vegetativa.

²⁹ CORPAC precisa que, indica que, de acuerdo con el último contrato suscrito N° GL.052.2023 “CONTRATACIÓN DE SERVICIO DE UNA EMPRESA DE SEGURIDAD PRIVADA PARA BRINDAR EL SERVICIO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (AVSEC) EN CORPAC S.A. A NIVEL NACIONAL”, este servicio asciende a S/ 107 679 422,20, incluido los impuestos de ley, bajo el sistema de contratación por Suma Alzada, por el periodo de 1095 días calendario.

resulta imposible que los costos se incrementen anualmente con una tasa vegetativa del 2%.

Al respecto, considerando el criterio empleando en la última revisión tarifaria, y lo señalado por CORPAC en su propuesta tarifaria, se considera coherente que los costos asociados a los servicios de terceros se determinen proyectándolos a la misma tasa vegetativa que se ha empleado para proyectar los rubros de suministros y materiales, seguros y tributos, mantenimiento, y otros costos.

Cabe precisar que las altas tasas de crecimiento de los costos por el rubro de servicios de terceros a los que alude CORPAC pueden estar explicadas por la recuperación del tráfico post- pandemia. Como se ha indicado en la sección VI.10.4. (en la respuesta al cometario de ATAI), al cierre del año 2024, la demanda de los servicios de Aproximación y Sobrevuelo se ha recuperado por completo con relación a lo registrado en el año 2019; mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%.

En efecto, de la revisión del comportamiento pre-pandemia, no se observa que los costos operativos crezcan a las mismas tasas de los años 2021-2024 (ver [Tabla 4](#)). Por lo expuesto, se estima razonable considerar que durante los años 2025 al 2029 los costos del rubro de suministros y materiales crezca a la tasa vegetativa del 2%.

Tabla 4 Evolución de costos de servicios prestados por terceros (millones soles)

Costos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios prestados por terceros	37,5	38,0	39,1	33,3	38,7	45,1	51,4	57,8
Var% anual		1%	3%	-15%	16%	17%	14%	13%

*Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del
Ositrán.*

		Adicionalmente, CORPAC ha señalado que, en particular, el rubro de seguridad y vigilancia, se ha incrementado en los últimos años; por lo que considera imposible que los costos se incrementen anualmente con una tasa vegetativa del 2%. Al respecto, debe indicarse que, si bien el costo de seguridad y vigilancia es el rubro más representativo de los servicios de terceros (con una participación promedio de más del 35% en el periodo 2017-2025), en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC se observa que este rubro ha mostrado un decrecimiento en los últimos dos años, alcanzando una reducción acumulada del 10%, la pasar de S/ 19,3 millones en el año 2022 a S/ 17,3 millones en el año 2024. Por lo expuesto, no es correcto lo afirmado por CORPAC que los costos de seguridad y vigilancia se han incrementado en los últimos años. Por lo expuesto, <u>se acepta parcialmente el comentario iii) de CORPAC al</u> considerar que el costo del rubro de servicios de terceros no debe permanecer fijo durante el periodo 2025-2029.
8	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
8.1	Mediante el documento "Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A." preparado por EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala: i) Dado que la metodología de Costo de Servicio implica una alta sensibilidad de las tarifas de aeronavegación al OPEX considerado, AETAI propone emplear una metodología de <i>benchmarking</i>, para lo cual ha seleccionado a empresas que brindan servicios de aeronavegación, que según ellos son comparables con CORPAC. AETAI señala que, sobre la base de la información financiera histórica publicada por estas entidades operadoras, se procedió a la selección y cálculo de diversos ratios necesarios para la evaluación de eficiencias, tanto a nivel operativo como a nivel de las inversiones realizadas	Con relación al comentario i), AETAI propone emplear la metodología de <i>benchmarking</i> para estimar los costos operativos de CORPAC Al respecto, debe indicarse que, la estructura de costos de una empresa varía por múltiples factores: el modelo de negocio de cada empresa, su volumen de operaciones, la intensidad de capital/recursos humanos que emplee, etc.; por lo que, la metodología de <i>benchmarking</i> podría no reflejar adecuadamente la estructura de costos propia de una empresa si no se emplea una muestra de empresas comparable; es decir, que considere su naturaleza y sus características propias (por ejemplo, que en el caso de CORPAC recibe transferencias de LAP). En particular, AETAI presenta una muestra de empresas que considera comparables con CORPAC, en base a similitud de operaciones, volumen de tráfico y cumplimiento normativo. Sin embargo, de la información remitida, solo se observa información financiera de las empresas, más no información de operaciones.

Empresas comparables de la región latinoamericana

Empresa Comparable	País de residencia
Dirección General de Aeronáutica de Chile	Chile
Sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A.	Chile
Aerocivil (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil)	Colombia
Aeropuertos Argentina 2000	Argentina
INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuaria)	Brasil
GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico)	México
Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V.	México
CEPA (El Salvador)	El Salvador
Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (Ecuador)	Ecuador
Tocumen S.A.	Panamá

Empresas comparables de otras regiones

Empresa Comparable	País de residencia
Aeronautical Radio of Thailand	Thailandia
Avinor	Noruega
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	Alemania
Hungarocontrol	Hungría
NATS	Reino Unido

AETAI indica que para la selección de la muestra ha considerado criterios como similitud en operaciones, volumen de tráfico y cumplimiento normativo. Para asegurar la comparabilidad, definió un rango operativo que incluye aeropuertos de tamaño mediano y grande, permitiendo que los servicios analizados reflejen condiciones equiparables a las de CORPAC.

Asimismo, AETAI propone utilizar el ratio “Costos Operativos Totales/Ingresos” obtenido por las empresas operadoras comparables, como una medida razonable que permita estimar el nivel de OPEX que debería tener una empresa como CORPAC, en condiciones de mercado. Como resultado, AETAI obtuvo un ratio de 83,55%. Sobre dicha base, AETAI aplicó el mencionado ratio a los ingresos netos de CORPAC, obteniendo así una estimación de los costos operativos (OPEX) que esta debería registrar en condiciones de mercado.

Al observar la muestra de empresas propuestas por AETAI como comparables con CORPAC, se observa que se están mezclando entidades como la DGAC de Chile y empresas que brindan solamente servicios aeroportuarios, como son Aeropuertos Argentina 2000 o Grupo Aeroportuario Pacífico.

Al respecto, debe recordarse que CORPAC es la empresa encargada de brindar servicios de aeronavegación en todo el país y, asimismo, brinda servicios aeroportuarios en algunos aeropuertos. Por lo que, no se puede comparar a CORPAC con empresas que solo se encargan de brindar servicios aeroportuarios dado que se sesga el análisis. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario i) de AETAI.**

8.2	ii) Finalmente, el costo operativo calculado fue proyectado para los periodos siguientes a una tasa del 2,5% de crecimiento anual. Según indica, dicho valor es consistente con la tasa de inflación de largo plazo estimada por el Banco Central de Reserva del Perú.	Sin perjuicio de lo señalado, con relación al comentario ii), en el cual AETAI propone proyectar los costos indexándolos por la inflación; debe indicarse que dicha propuesta no es correcta. Como se indicó en el numeral 333 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados a precios constantes, por lo que no corresponde que los costos operativos se ajusten por la inflación. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI.</u>
Tema: Gasto de personal		
9	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
9.1	Mediante los Oficios N° GG.174.2025.O/6 y N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre los gastos de personal³⁰: i) <u>Sobre la tasa vegetativa del 2%</u>³¹ En opinión de CORPAC, este porcentaje no refleja el crecimiento proyectado del tráfico aéreo ni la demanda real de personal especializado. La necesidad de contratación de controladores aéreos, técnicos y personal de apoyo en áreas críticas supera ampliamente este porcentaje, ya que el sector aeronáutico es altamente demandante y requiere de una dotación adecuada para cumplir con los estándares internacionales de seguridad y eficiencia, considerando los proyectos en los cuales se encuentra inmerso CORPAC. Además, los costos laborales no solo están influenciados por la cantidad de trabajadores, sino también por factores externos como la actualización de convenios colectivos y la necesidad de retener talento en un mercado competitivo. Por lo tanto, limitar el incremento a un 2% podría comprometer la capacidad operativa de CORPAC afectando principalmente la seguridad de las operaciones aéreas y la calidad del servicio. Ante el crecimiento de la demanda de servicios aeronáuticos, también es un factor determinante el incremento de personal dado que, según estimaciones de IATA, se prevé que el tráfico aéreo nacional e internacional aumentará en un 7% anual en los	Con relación a los comentarios i) y ii), CORPAC indica que la tasa de crecimiento vegetativa de 2% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no refleja la demanda real de personal especializado como controladores aéreos, especialistas aeronáuticos personal de soporte técnico ATSEP (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) y técnicos especialistas en electromecánica, entre otros. Asimismo, CORPAC sostiene que existe una brecha de personal para cubrir las diferentes habilitaciones de controladores de tránsito aéreo y que la tasa vegetativa de 2% no reconoce que existen beneficios adquiridos por los trabajadores a lo largo del tiempo, los cuales están directamente relacionados con su antigüedad en la empresa.

³⁰ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC y el Sr. Luis Otarola, Gerente de la gestión de talento humano de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

³¹ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por el Sr. José Rubio, Gerente General de CORPAC en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

	próximos cinco años para América Latina, lo que exige un mayor número de trabajadores operativos en los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo. Para atender esta creciente demanda, CORPAC manifiesta haber segmentado sus necesidades de personal en diversas áreas críticas, tales como nuevos controladores aéreos y técnicos especializados. La contratación de nuevo personal resulta esencial para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones, cumpliendo con los estándares internacionales del sector. Además, el incremento del personal no solo busca responder al crecimiento de la demanda, sino también cubrir necesidades estratégicas de la empresa. La optimización de los turnos laborales, la reducción de la sobrecarga operativa y la mejora en la atención de contingencias son aspectos claves que justifican la expansión de la planilla. Contar con el personal adecuado en cantidad y especialización permite garantizar la continuidad del servicio y minimizar riesgos operativos, contribuyendo a una gestión más eficiente y sostenible en el tiempo, así como al cumplimiento de los requisitos establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y en el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas del Perú. La contratación de nuevo personal también es una respuesta a la necesidad de reforzar las capacidades de CORPAC en materia de innovación y tecnología, aspectos fundamentales para mantener la competitividad en un sector en constante evolución. Teniendo en cuenta la ejecución de los proyectos de mayor envergadura como el proyecto “Ampliación del servicio de navegación aérea para la 2da. pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (Pistas Paralelas y nueva Torre de Control), la Entidad Prestadora argumenta que es necesario incrementar la dotación del personal de controladores de tránsito aéreo, especialistas aeronáuticos y personal de soporte técnico ATSEP (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) y Técnicos Especialistas en Electromecánica, para los sistemas ayudas visuales de las pistas (ayudas luminosas) y de soporte de energía eléctrica, a fin de asegurar la continuidad del funcionamiento de los equipos para los servicios de navegación aérea, así como cubrir las plazas del personal operacional que ha cumplido y va a cumplir la mayoría de edad (jubilación por 70 años) a nivel nacional. Asimismo, señala CORPAC que, para los servicios de navegación aérea, cuentan con diferentes habilitaciones de controladores de tránsito aéreo para los diferentes	Adicionalmente, CORPAC señala que a partir de mayo 2025 implementarán una nueva escala salarial que se encuentra aprobada por FONAFE. Según indica, esta nueva escala salarial no solo afectará las remuneraciones base, sino que también repercutirá en los pagos complementarios, como el pago de horas extras y compensaciones adicionales. Dado que la operación continua de los servicios de navegación aérea requiere de personal disponible en todo momento, el pago de horas extra implica un gasto considerable para la empresa. Esta nueva escala salarial también repercutirá en la nueva contratación de personal que tiene previsto a fin de cerrar brechas de la Gerencia de Tecnología Aeronáutica y Gerencia de Operaciones Aeronáuticas. Al respecto, dado que una nueva escala salarial tendría un impacto directo en las proyecciones de gastos de personal, en aplicación del principio de verdad material previsto en el Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, mediante el Oficio N° 00179-2024-GRE-OSITRAN³², entre otros, se solicitó a la Entidad Prestadora remitir la documentación donde se puede verificar el incremento o modificación de escala salarial, así como su fecha de aplicación. En respuesta a ello, mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC señaló lo siguiente: • De acuerdo con el informe de aprobación del plan operativo y presupuesto desagregado 2025 de CORPAC S.A, se señala que en el marco presupuestal 2025 se considera la implementación y aplicación de la nueva política remunerativa y estructura salarial

³² Cabe precisar que este oficio fue remitido a CORPAC en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas aeroportuarias, cuya propuesta tarifaria fue aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 008-2025-PD-OSITRAN.

	servicios que brindamos como el Aterrizaje y Despegue, Servicio de Navegación Aérea en ruta-SNAR, Aproximación y Sobrevuelo. Las brechas por la falta de personal cubrirían las diferentes categorías y habilitaciones a nivel nacional.	FONAFE a través de su Directiva Corporativa de Gestión Empresarial, establece en su numeral 8.3.2 – Política Remunerativa, los requisitos para que las empresas puedan modificar su escala remunerativa. Por lo que, mediante Oficio N° GG-272-2025 de fecha 03-04-2025, CORPAC ha remitido toda la información correspondiente a los requisitos sobre la nueva estructura salarial a FONAFE³³. Asimismo, CORPAC señala que dicho Organismo aprobó el presupuesto operativo donde se encuentra la implementación y aplicación de la nueva escala remunerativa salarial.																												
9.2	ii) <u>Retiro de la planilla proyectada</u> CORPAC señala que existe una brecha operacional de controladores de tránsito aéreo: <i>Tabla 9 Necesidades de la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas - Controlador de tránsito aéreo</i> <table><tr><th rowspan="2">Detalle</th><th rowspan="2">Grupo Ocupacional</th><th colspan="4">N° Cantidad de Personal Proyectada</th></tr><tr><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th></tr><tr><td>Año Anterior</td><td></td><td>12</td><td>39</td><td>76</td><td>233</td></tr><tr><td>CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO APROXIMACIÓN</td><td>CTA</td><td>27</td><td>37</td><td>157</td><td>50</td></tr><tr><td colspan="2">N° TOTAL DE NECESIDADES GOA</td><td>39</td><td>76</td><td>233</td><td>283</td></tr></table> Fuente: CORPAC S.A Al respecto, el Centro de Instrucción de Aviación Civil realiza una serie de actividades para cubrir la brecha operacional reportada por el área usuaria: <u>Cursos básicos</u> 1. <u>Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo – Promociones XXVIII y XXIX:</u> del proceso de selección quedaron 50 participantes, de los cuales egresaron 12 alumnos del Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo, realizado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC, actualmente se encuentran habilitados y contratados 11 ALUCTAS y el ALUCTA 12, se encuentra en su entrenamiento en el puesto de trabajo, con el ASTA – GOA, se estima que este habilitado en el Primer Semestre 2025.	Detalle	Grupo Ocupacional	N° Cantidad de Personal Proyectada				2024	2025	2026	2027	Año Anterior		12	39	76	233	CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO APROXIMACIÓN	CTA	27	37	157	50	N° TOTAL DE NECESIDADES GOA		39	76	233	283	Al respecto, al revisar el numeral 8.3.2 de la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial de FONAFE³⁴ se observa que esta estipula lo siguiente: 8.3.2. Política remunerativa <u>Las Empresas deben contar con una política remunerativa y una escala remunerativa aprobadas por Acuerdo del Directorio de FONAFE e instrumentalizadas por el órgano de más alta jerarquía de la Empresa, las cuales serán de aplicación para todo el personal de la planilla de la Empresa, sea a plazo indeterminado o fijo. Para el caso de FONAFE no se requiere tal instrumentalización.</u> <u>Las Empresas deben solicitar la aprobación y/o modificación de su escala remunerativa, siendo los requisitos:</u> - Solicitud dirigida a la Dirección Ejecutiva de FONAFE. - Acuerdo de Directorio que aprueba o modifica la correspondiente propuesta de escala remunerativa. - Informe que sustente la solicitud el mismo que deberá contemplar: o Impacto y disponibilidad presupuestal. o Sustento legal. [El subrayado es nuestro.]
Detalle	Grupo Ocupacional			N° Cantidad de Personal Proyectada																										
		2024	2025	2026	2027																									
Año Anterior		12	39	76	233																									
CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO APROXIMACIÓN	CTA	27	37	157	50																									
N° TOTAL DE NECESIDADES GOA		39	76	233	283																									

³³ Los documentos remitidos por CORPAC son:

- INFORME SD.031.2025.I-AD - ACUERDO DE DIRECTORIO N° 003.2595.2025
- MEMORANDO GCAF.GF.2.194.2025.M - opinión presupuestal
- INFORME PRESUPUESTAL, FINANCIERO Y ECONOMICO - Gerencia de Finanzas

³⁴ Disponible en: https://www.fonafe.gob.pe/pw_content/directivas/21/Doc/O1.1.0.DC1_or13.pdf. Última revisión el 11 de abril de 2025.

2. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo - Promociones XXX y XXXI: del proceso de selección quedaron 50 participantes, de los cuales egresaron 27 alumnos del Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo, realizado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC, de los cuales se encuentran 26 ALUCTAS en su Entrenamiento en el Puesto de Trabajo con el ASTA – GOA y 01 alumna se encuentra para su evaluación de Competencia Lingüística con la DGAC.
3. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo - Promociones XXXII y XXXIII: Del proceso de selección quedaron 50 participantes, de los cuales 34 alumnos del Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo, realizado por el Centro de Instrucción de Aviación Civil – CIAC, quienes se encuentran en la Fase Práctica, se estima que terminen en abril.2025.
4. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo - Promociones XXXIV al XXXVI. Del proceso de selección quedaron 80 participantes, actualmente se encuentran 52 alumnos en la Fase Teórica: Módulo de Habilidades, quienes estarían culminando en el Primer Trimestre 2026.
5. Curso Básico de Controladores de Tránsito Aéreo Promociones XXXVII al XL: del proceso de selección quedaron 106 participantes, actualmente se encuentran 90 alumnos en la Fase Teórica: Módulo de Conocimientos, quienes estarían culminando en el Primer Trimestre 2027.

Tabla 10 formación en el CIAC para cumplir con la Brecha Operacional - GOA

DETALLE	CANTIDAD DE PERSONAL PROYECTADO			
	2024	2025	2026	2027
BRECHA OPERACIONAL DE GOA	39	76	233	283
ALUMNOS EN FORMACION CTA EN EL CIAC	39	73	125	215
De acuerdo a lo que se observa en la Gráfica se tiene que sincerar la Brecha Operacional con la GOA				

Fuente: CORPAC

Cursos especializados

Como se observa, de acuerdo con la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial, FONAFE aprueba la política remunerativa y la escala salarial de CORPAC. Sobre el particular, mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC señala que recién el 3 de abril de 2024, por intermedio del Oficio N° GG-272-2025, remitió al FONAFE los documentos para solicitar la modificación de su escala salarial, sin que, a la fecha de elaboración del presente informe, CORPAC haya remitido evidencia de la aprobación de la modificación de la escala salarial por parte de FONAFE.

Por tanto, dichos incrementos salariales aludidos por CORPAC no pueden considerarse en las proyecciones del gasto de personal de los años 2026-2029.

Asimismo, CORPAC señala que debe tomarse en consideración que tiene obligaciones de índole económica derivadas de lo resuelto a través de laudos arbitrales, las cuales han sido pagadas en el año 2024 y, que también, dichos laudos también involucran un incremento en ciertas partidas del gasto del personal que afectarán la proyección de la planilla para los años 2025-2029.

Al respecto, debe indicarse que la afirmación de CORPAC no es del todo cierta, esto debido a que, de los cuatro laudos alegados en su escrito de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, solamente los laudos de SUCTA y SINEACORP tendrían ciertas partidas que afectarían la proyección de la planilla, que son el incremento salarial en el laudo del SUCTA, y la bonificación anual y la gratificación extraordinaria por antigüedad en el laudo de SINEACORP. Los laudos de SITPRUCORP y SITE, por su parte, involucran incrementos únicos en ciertos beneficios, como escolaridad, asignación de uniformes, sepelio y canasta navideñas. Dado que, mediante el Oficio N° GCAF.GF.025. 2025.O, CORPAC señaló que, estos incrementos ya se encuentran en el presupuesto del año 2025, estos beneficios no generarán un incremento en el gasto de personal en el periodo 2026-2029.

6. Curso de especialización CTA-Curso de Área por Vigilancia: del proceso de selección quedaron de 28 participantes, quienes pasaron la Fase Teórica y en la Fase Práctica, la capacitación se desarrolló en dos grupos:

- *Primer Grupo: Empezaron la capacitación con 14 alumnos y terminaron 08 alumnos, quienes se fueron a su entrenamiento al puesto de trabajo – OJT.*
- *Segundo Grupo: 14 participantes se encuentran en la capacitación de la Fase Práctica quienes culminarán en febrero.2025.*

7. Cursos básicos de especialistas aeronáuticos: del proceso de selección quedaron de 125 participantes, para el Curso Básico de Especialistas Aeronáuticos, quedando actualmente 95 alumnos, quienes se encuentran en la última especialidad de la Fase Teórica, para pasar a la Fase Práctica, estimamos que terminen en el mes de abril.2025.

Tabla 11 Planificador Anual de Actividades académicas Operacionales 2024

Nº	PLAN DE ACTIVIDADES 2024	CODIGO	TOTAL DE HORAS	Nº de Capacitados	Fecha de Inicio	Fecha de Termin	Estado Actual
1	Curso Básico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción I	C.046.001.2023	1749	18	11.09.2023	30.04.2025	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
2	Curso Básico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción I	C.046.002.2023	1749	19	11.09.2024	30.04.2026	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
3	Curso Básico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción II	C.046.003.2023	1749	18	11.09.2025	30.04.2027	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
4	Curso Básico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción IV	C.046.004.2023	1749	20	11.09.2026	30.04.2028	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
5	Curso Básico Instrucción Especialistas Aeronáuticos - Promoción V	C.046.005.2023	1749	20	11.09.2027	30.04.2029	CURSO AIS FASE TEORICA/ PRACTICO
TOTAL			8745	95			

Contrataciones de personal CTA y Especialistas Aeronáuticos:

Con el objetivo de fortalecer las capacidades operativas y garantizar la continuidad del servicio, se ha planificado la incorporación progresiva de Controladores de Tránsito Aéreo (C.T.A.) en las categorías C3 y C4, así como de Especialistas Aeronáuticos, quienes actualmente se encuentran en formación a través del CIAC.

La obtención de las habilitaciones y licencias correspondientes por parte del personal en formación permitirá su incorporación efectiva entre 2026 y 2028. Esto

Asimismo, en el Anexo II del RETA se indica 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; señalándose 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”.

Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material³⁵ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General³⁶, Ley N° 27444, a efectos de estimar los costos operativos, entre los cuales se encuentra el gasto de personal, corresponde al Regulador verificar que dichos gastos se encuentren debidamente sustentados. Ello resulta relevante toda vez que el reconocimiento de dichos gastos en el presente procedimiento implica que los mismos sean trasladados a los usuarios a través de las tarifas que posteriormente cobrará CORPAC.

En ese orden de ideas, a efectos de calcular las tarifas en el presente procedimiento tarifario, no resulta suficiente que CORPAC alegue que tiene un déficit de personal que requiere ser cubierto para cumplir con la normativa, pues el gasto de personal que se encuentra facultado a ejecutar es aquel que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias.

Así, para las proyecciones del gasto de personal del año 2025, como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se empleó el monto de gasto de personal aprobado por FONAFE, el cual fue remitido por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.006.2025.O

En virtud de lo expuesto, **se desestiman los comentarios i) y ii) de CORPAC.**

³⁵ “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.(...)”

³⁶ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

	<i>contribuirá a reducir la brecha de dotación de personal y fortalecer la capacidad operativa de CORPAC S.A.</i> <i>El CIAC continuará desarrollando programas de formación especializados para garantizar la capacitación integral de los futuros C.T.A. y Especialistas Aeronáuticos. Este esfuerzo responde a la creciente demanda del sector aeronáutico y contribuirá a la optimización de la gestión del tráfico aéreo en el país.</i> <i>Esta planificación estratégica reafirma el compromiso de CORPAC S.A. con la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del servicio de navegación aérea, asegurando una operación alineada con los más altos estándares internacionales.</i> <i>De los procesos de selección para el curso de especialización para la habilitación en control de área por vigilancia han quedado 28 participantes, que tienen la habilitación de aeródromo y aproximación para la selección de futuros controladores de área por vigilancia por lo tanto se tiene que cubrir las plazas de controladores de aeródromo y de aproximación</i> Así, sobre la base de lo señalado, CORPAC, alega que: a) A partir del comportamiento histórico de los costos de personal 2021-2024, se puede apreciar que el crecimiento anual de los mismos supera el 2% propuesto, para los servicios de SNAR Nacional (12%), SNAR Internacional (20%), Aproximación (15%) y Sobrevuelo (9%). b) Existen beneficios adquiridos por los trabajadores a lo largo del tiempo, los cuales están directamente relacionados con su antigüedad en la empresa. Entre estos beneficios se encuentran los quinquenios, que otorgan incrementos salariales progresivos hasta un 40% del haber básico para aquellos trabajadores con más de 40 años de servicio. Además, otros beneficios como la asignación familiar y la bonificación consolidada generan un impacto recurrente en la planilla de remuneraciones, lo que contribuye al incremento general de los costos laborales. c) Debido a la falta de personal operativo, el personal viene ejecutando horas extras y labores en sus días libres, lo cual genera sobre costos y colaterales. d) A partir de mayo 2025, CORPAC implementará una nueva escala salarial que se encuentra aprobada por FONAFE, cuyo objetivo es mejorar la retención del talento	

	especializado en un entorno altamente exigente. Esta nueva escala salarial no solo afectará las remuneraciones base, sino que también repercutirá en los beneficios complementarios, como el pago de horas extras y compensaciones adicionales. Por tanto, la operación continua de los servicios de navegación aérea requiere de personal disponible en todo momento, lo que incrementa la necesidad de pago de sobretiempo. Las horas extraordinarias se pagan con un recargo del 25% para las dos primeras horas y del 35% para las horas adicionales, lo que implica un gasto considerable para la empresa. CORPAC precisa que, por lo expuesto, se demuestra que la estimación del crecimiento vegetativo del 2% no sería aplicable e irreal. Adicionalmente a ello, la nueva escala salarial repercutirá en la nueva contratación de personal que tiene previsto a fin de cerrar brechas de la Gerencia de Tecnología Aeronáutica y Gerencia de Operaciones Aeronáuticas. e) CORPAC tiene laudos, los cuales han sido pagados en el año 2024, sin embargo, dentro de las resoluciones se tienen ganados incrementos a ciertas partidas que afectarían la proyección de la planilla para los años 2025-2029 como: ▪ Laudo Ganado SUCTA : a partir del 08/03/2022 ganaron incrementos a las remuneraciones básicas para los controladores de tránsito aéreo según puestos ▪ Laudo Ganado SITPRUCOR: bonificación por escolaridad, elevar la asignación por escolaridad en S/. 200. Asignación de uniformes, incremento de S/.200 para uniforme de verano e invierno. ▪ Laudo Ganado SINEACOR: bonificación especial anual equivalente a S/. 350 soles con carácter de permanente a los especialistas aeronáuticos., gratificación extraordinaria por antigüedad a los especialistas aeronáuticos afiliados al SINEACOR, conforme a escala. Incremento a la canasta navideña de S/.100 soles a los especialistas aeronáuticos afiliados al SINEACOR.	

	▪ Laudo Ganado SITE: bonificación por escolaridad, incrementar la asignación por escolaridad en S/. 200, asignación de uniformes, incremento de S/.300 para uniforme de verano e invierno. Asignación por sepelio, incremento en S/.200. Incremento a la canasta navideña de S/.100 soles a los afiliados al SITE CORPAC	
9.3	iii) <u>Bolsa de cierre</u> El otorgamiento de la bolsa de cierre no constituye una liberalidad a cargo de CORPAC, de acuerdo con el siguiente sustento técnico laboral: 1. Marco normativo y constitucional de la negociación colectiva en el sector público: <i>el derecho a la negociación colectiva en el sector público está reconocido tanto en la Constitución como en normas específicas. Su exclusión del modelo tarifario desconoce este marco y vulnera principios fundamentales:</i> a. Constitución Política del Perú <i>Artículo 28: El Estado reconoce el derecho a la negociación colectiva fomenta el diálogo social entre trabajadores y empleadores.</i> <i>Artículo 62: Los términos de los contratos, incluyendo los derivados de una negociación colectiva, no pueden ser modificados unilateralmente.</i> b. Sentencia del Tribunal Constitucional N° 0003-2013-PI/TC (2015) <i>El TC declaró inconstitucional la prohibición absoluta de negociar mejoras económicas en el sector público, señalando que la restricción no puede ser generalizada y que las mejoras económicas deben negociarse según la disponibilidad presupuestaria.</i> c. Ley N° 31188 - Ley de Negociación Colectiva en el Sector Público <i>Establece que las empresas estatales pueden negociar condiciones económicas siempre que se encuentren dentro de la disponibilidad presupuestaria aprobada.</i> <i>Dado que CORPAC S.A. es una empresa bajo el ámbito de FONAFE, su negociación colectiva debe regirse bajo estos principios, y cualquier exclusión de costos por parte de OSITRAN contraviene la normativa vigente.</i> 2. Aprobación del presupuesto por FONAFE y su impacto en la sostenibilidad financiera de CORPAC S.A.	Sobre el comentario iii), se advierte que CORPAC ha justificado que el pago de la bolsa de cierre se encuentra dentro del marco legal, al formar parte de los derechos de negociación colectiva reconocidos por la Constitución Política del Perú, y, por encontrarse previsto como una condición que puede incorporarse en la negociación colectiva, en el marco de normas aplicables al sector público. En esa línea, CORPAC manifiesta que FONAFE aprobó el presupuesto para atender la negociación colectiva, lo que incluye la bolsa de cierre, siendo que cualquier exclusión de costos por parte de Ositrán contraviene la normativa vigente sobre negociación colectiva, afectando la autonomía de la empresa. Al respecto resulta importante precisar que el Ositrán no ha desconocido la facultad de CORPAC de convenir con los trabajadores bolsas de cierre como parte de la negociación colectiva. Por ello, no es correcto afirmar que el Ositrán haya afectado la autonomía de la empresa. Dicho ello, debe señalarse que la exclusión de la bolsa de cierre tiene fundamento en el artículo 16 del RETA, que establece que 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. En el presente caso, como se indicó en el considerando 180 de la Propuesta Tarifaria del Regulador, 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, la metodología más apropiada para la revisión de las tarifas es la de costo de servicio.

	a. FONAFE como entidad supervisora de CORPAC S.A., ha aprobado la previsión presupuestaria para atender las obligaciones de negociación colectiva en el año 2025. (BOLSA DE CIERRE) b. Esta aprobación responde a un análisis financiero integral que garantiza que la empresa pueda cumplir con sus compromisos laborales sin afectar su viabilidad económica. c. La previsión del presupuesto responde a una planificación estructurada que permite a CORPAC S.A. mantener su capacidad operativa sin incurrir en déficits o compromisos financieros no sostenibles. 3. No se puede quitar del gasto de personal el monto presupuestado y pagado de las negociaciones colectivas por las siguientes razones: a. Desconocimiento de la autonomía de CORPAC S.A. como empresa estatal CORPAC S.A. no es una entidad del Gobierno Central, sino una empresa estatal con autonomía de gestión bajo el marco de FONAFE. b. Su planificación financiera, incluyendo la negociación colectiva, responde a parámetros internos y no puede ser restringida arbitrariamente por OSITRAN. c. Afectación del principio de seguridad jurídica La negociación colectiva es un derecho reconocido constitucionalmente y una obligación para CORPAC S.A. d. En Perú, la Ley de Presupuesto del Sector Público estableció por muchos años restricciones a la negociación de beneficios económicos en el sector público. Sin embargo, la situación cambió con la Ley de Servicio Civil y fallos del Tribunal Constitucional. e. Restricción a la negociación económica en el sector público: desde el año 1996, con la Ley de Presupuesto de ese año, el Estado limitó la posibilidad de negociar mejoras económicas para trabajadores del sector público, argumentando restricciones fiscales. Cada año, esta prohibición se renovaba en las sucesivas leyes de presupuesto. f. Cambio en la regulación: Fallo del Tribunal Constitucional (2015): el Tribunal Constitucional (TC), en la Sentencia N° 0003-2013-PI/TC (2015), determinó que la prohibición absoluta de negociar condiciones económicas era inconstitucional, ya que vulneraba el derecho fundamental a la negociación colectiva. Sin embargo, el TC señaló que la negociación colectiva en el sector público sí puede incluir temas económicos, pero sujetos a la disponibilidad presupuestaria y planificación del Estado.	Acorde con la metodología antes señalada, la sección II del Anexo II del RETA establece los principales criterios aplicables a la metodología de costo de servicio. En particular, el literal c) de dicha sección establece 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. En particular, dado que la bolsa de cierre no es un costo que esté directa o indirectamente relacionado con la prestación de los servicios regulados, no corresponde incorporarlo en la determinación de las tarifas. Por tanto, Ositrán no cuestiona ni impide la incorporación de bolsa de cierre en las negociaciones colectivas que realice CORPAC; sin embargo, en el marco de una revisión tarifaria corresponde evaluar cada costo conforme a los criterios metodológicos aplicables. En ese sentido, el Anexo II del RETA establece que solo deben incluirse costos que sean eficientes, estén directamente relacionados con los servicios regulados y beneficien a los usuarios. Dado que la bolsa de cierre no cumple con estos criterios, su exclusión en la revisión tarifaria tiene sustento en la normativa vigente, lo que respalda la decisión adoptada por Ositrán En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iii) de CORPAC.</u>

	<i>g. Ley de Negociación Colectiva en el Sector Público (2022): en 2022, con la Ley N° 31188 y su reglamento (D.S. 008-2022-TR), se restableció plenamente la negociación colectiva económica en el sector público, permitiendo que los sindicatos negocien mejoras salariales y beneficios económicos, dentro de los límites presupuestarios.</i> Considerando los argumentos expuestos, CORPAC concluye que: - Cuenta con la aprobación presupuestaria de FONAFE para atender la negociación colectiva en 2025, cumpliendo con el marco normativo vigente, toda vez que encuentre planificada. - La exclusión de los costos por concepto de bolsa de cierre del modelo tarifario por parte de Ositrán no tendría fundamentos legales, ya que ello contraviene la legislación sobre negociación colectiva afectando la autonomía de la empresa. Por lo tanto, el Ositrán deberá considerarlo en el modelo tarifario, garantizando el cumplimiento del marco normativo y la estabilidad financiera de CORPAC.	
9.4	iv) <u>Vales de alimentación</u> CORPAC señala que el otorgamiento de vales de alimentos constituye un beneficio esencial para sus trabajadores, diseñado para contribuir a su bienestar y mejorar su calidad de vida. Este beneficio responde a la necesidad de asegurar condiciones laborales justas y competitivas. La empresa reconoce que garantizar una alimentación adecuada a sus trabajadores incide directamente en su productividad y satisfacción laboral, generando un ambiente de trabajo más estable y eficiente. Para el año 2025, se ha propuesto un incremento en el valor de los vales de alimentos, toda vez que responde principalmente a la necesidad de ajustar el beneficio a la inflación y a las condiciones económicas actuales. Además, el incremento en la planilla de trabajadores también contribuye a un mayor desembolso en este rubro. Sin embargo, se considera que este concepto es necesario para fortalecer la estabilidad laboral, lo que a su vez impacta positivamente en la calidad del servicio prestado por el personal de CORPAC.	Con relación al comentario iv), CORPAC cuestiona el no considerar los vales de alimentación dentro de los gastos de personal considerados en el Propuesta Tarifaria del Ositrán. Al respecto, cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio, no se consideran aquellos costos operativos ineficientes que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. Así, en el numeral 236 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que: <u>236. Así, sobre la base de lo señalado, se excluirán los rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria”, en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC (esto es, como una liberalidad de la administración de la empresa), mientras que los demás conceptos indicados se mantendrán como parte del OPEX, en la medida en que forman parte de Convenios Colectivos y/o de la Normatividad Laboral vigente</u> [El subrayado es nuestro.]

		Como se aprecia, la Propuesta Tarifaria del Ositrán señaló que no corresponde incorporar en el cálculo tarifario, entre otros, a los rubros de “Alimentos por Vales” y “Vales de prestación alimentaria del gasto de personal. Esta exclusión se fundamenta en que dichos rubros constituyen liberalidades otorgadas por la gestión de CORPAC, y no forman parte de las obligaciones establecidas en la normativa laboral vigente. Por lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iv) de CORPAC.</u>
10	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
10.1	Mediante los documentos “<i>Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC</i>” y “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i>”, adjuntos a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: i) Si bien la estructura salarial de CORPAC es aprobada por el FONAFE, los costos aprobados por esta entidad no responden al criterio de “costos eficientes”, a diferencia de lo que sucede con el Regulador que sí 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). AETAI señala que, en el informe del Ositrán 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: <i>[...]</i> 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.	AETAI señala que, si bien la estructura salarial de CORPAC es aprobada por el FONAFE, los costos aprobados por esta entidad no responden al criterio de “costos eficientes”. Al respecto alude la revisión de las tarifas de la Empresa Nacional de Puertos (en adelante, ENAPU) en el año 2004, señalando que en la misma se excluyeron aquellos recursos que no son necesarios para la producción de los servicios portuarios³⁸. En esa línea AETAI señala que, en función del criterio de costos eficientes, las canastas navideñas ni el bono de retorno de vacaciones son costos necesarios para la provisión del servicio de aeronavegación. Asimismo, alega que, si una empresa enfrenta una regulación que le reembolsa los costos incurridos sin pronunciarse sobre su uso y utilización eficiente, la firma no tendrá ningún incentivo para ahorrar en costos. Por lo tanto, refiere que la regulación no debe aceptar conceptos remunerativos no relacionados con la productividad del servicio.

³⁸ En cuanto a la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, a través de la cual se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU, a la cual ha hecho alusión AETAI, debe señalarse que la misma fue declarada nula mediante Sentencia de Casación de fecha 14 de mayo de 2013 dictada en el Expediente N° 1975-2011, notificada al Ositrán el 13 de agosto de 2013.

	[...]" Para la determinación de los costos ABC 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. <i>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.</i> <i>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.</i> 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.	Al respecto, cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio, no se consideran aquellos costos operativos ineficientes que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En esa línea, debe precisarse que, la fuerza laboral de CORPAC es un insumo importante en la prestación de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, tanto de manera directa como indirecta. Adicionalmente, y como se indicó en el numeral 236 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se han excluido los rubros de "Celebraciones", "Alimentos por Vales" y "Vales de prestación alimentaria", en tanto representarían beneficios otorgados por la propia gestión de CORPAC; es decir, que han sido entregados como una liberalidad de la administración de la empresa; mientras que los demás conceptos se mantienen como parte del gastos de personal; en la medida en que se trate de costos directa o indirectamente relacionados con la provisión de los servicios regulados y formen parte de convenios colectivos o deriven de laudos arbitrales o de la normatividad laboral vigente, como es el caso de los rubros de canastas navideñas y los bonos por retorno de vacaciones a los que alude AETAI³⁹. En virtud de lo expuesto, los costos de personal considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán están debidamente sustentados y están relacionados con la prestación del servicio; por lo que, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>

³⁹ De los laudos de SITE y SINEACORP remitidos por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, en respuesta al Oficio N° 0048-2025-GRE-OSITRAN, se observa que, se establece un incremento de las canastas navideñas a S/ 1500. Asimismo, en el Convenio Colectivo del año 1981, remitido por CORPAC mediante correo electrónico el 15 de abril de 2025, se observa que se establece un bono por retorno de vacaciones.

	AETAI señala que, 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, Ositrán recurre al benchmarking)”, las “canastas navideñas” no son “costos necesarios” para la provisión del servicio de aeronavegación, sino que se trata de “liberalidades” que la empresa entrega a sus trabajadores y que podrían ser financiadas con la caja que generan anualmente, como consecuencia del bajo nivel de ejecución presupuestal³⁷. Con respecto al “bono de retorno vacacional”, AETAI señala que este 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. De acuerdo con Barrantes (2018), “en un esquema de incentivos de bajo poder, la firma no estará motivada para revelar sus costos ni para alcanzar la eficiencia productiva”. Por lo tanto, si la firma enfrenta una regulación que le reembolsa los costos incurridos sin pronunciarse sobre su uso y utilización eficiente, como el caso actual, es un claro ejemplo de este esquema de incentivos de bajo poder. En este tipo de esquema regulatorio, la tarifa está íntimamente ligada con los costos declarados, por lo que la firma no tiene ningún incentivo para ahorrar en costos pues esta no gana nada ahorrando en costos. Por lo tanto, la regulación no debe aceptar conceptos remunerativos no relacionados con la productividad del servicio.	
Tema: Costos incrementales		
11	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
11.1	Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC remitió el siguiente comentario sobre los costos incrementales:	CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no tomó en consideración dentro de la proyección de los costos incrementales a los gastos de personal por las actividades incrementales. Sin embargo, debe precisarse que, la Propuesta de CORPAC no considera gasto de personal dentro de la proyección de los costos incrementales, solamente considera los rubros de Suministros y Materiales, Servicios prestados por terceros y Mantenimiento.

³⁷ Este comentario va en línea con el comentario realizado por el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines, en la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.

<i>Analizando los puntos 240 – 253 de la propuesta de OSITRAN, se comenta los cálculos respecto a los gastos incrementales, sin embargo, no se aprecia los gastos de personal por las actividades incrementales sustentadas.</i> <i>Al respecto, mediante Carta N° GCAF.GF.032.2024.O remitida el 20 de setiembre del 2024, se remitió el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE, en el cual se establecía que CORPAC no requiere autorización adicional por parte de FONAFE para la contratación a plazo fijo de personal por incremento de actividades, sino que únicamente requeriría la aprobación del directorio de CORPAC, en ese sentido, en base al incremento de actividades propias de la implementación de los proyectos de la nueva torre, segunda pista del AIJCH y proyecto del aeropuerto de chincheros, se proyectó cerrar la brecha de personal técnico, por lo que se incluyó en la planilla proyectada de CORPAC 2024-2029, el número de técnicos valorizados. (...)</i> <i>Esta proyección se sustenta por el lado técnico del mantenimiento y operatividad de los equipos de navegación aérea, en ese sentido, el incremento de gastos de personal se justifica por la necesidad de cubrir, por un lado, la brecha actual (Déficit de personal técnico) para cumplir con el numeral 2.7.12 de la RAP 310, que establece la obligación de contar con el apoyo técnico durante todas las horas de operación de los aeropuertos, en ese sentido, para brindar servicio técnico a los nuevos equipos instalados en el AIJCH con el proyecto de la nueva TWR y 2da. pista de aterrizaje; así como los futuros equipos a instalarse para el proyecto Aeropuerto Internacional de Chincheros (AICC), en la actual ejecución.</i> <i>La brecha total de CORPAC comprende: (déficit actual + AIJCH +AICC) de personal técnico y de gestión técnica a nivel nacional es de 62% (resultante de Brecha = 100 * (561 Puestos Requeridos – 211 Plazas CAP aprobadas el 2017) / (561 Puestos Requerido)), proyectadas a cubrirse en un orden de 4 años, habiéndose diferido para los últimos años lo concerniente a las necesidades el AICC, en consideración con su real ejecución); lo que significa que estamos brindado servicio técnico solo del 38% del personal requerido, lo que viene generando incumplimiento a la RAP 310, limitaciones en el servicio técnico y gastos de sobretiempo.</i> <i>Respecto al punto anterior, en el año 2023 se contrataron Técnicos/Ingenieros, en el año 2024 se contrataron a 50 técnicos (de los 106 Autorizados) y, en los siguientes años se tiene previsto efectuar otras convocatorias para cubrir puestos en el marco de lo autorizado de acuerdo con los recursos presupuestales de la Empresa.</i>	Al respecto, sobre los costos incrementales presentados y sustentados por CORPAC; en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se proyectaron los costos incrementales siguiendo el mismo criterio que en la revisión anterior. Es decir, para proyectar las actividades de mantenimiento incrementales se determinó el costo unitario de cada actividad de mantenimiento y se multiplicó por el número de actividades de mantenimiento programadas. Cabe precisar que los gastos de personal que CORPAC señala como costos incrementales no forman parte de la proyección de costos incrementales sino se encuentran dentro de los gastos de personal que esta empresa ha presentado. Por lo tanto, no corresponde que dicho gasto de personal se incorpore en el rubro de opex incremental. Adicionalmente, CORPAC señala que mediante el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE se establecía que CORPAC no requiere autorización adicional por parte de FONAFE para la contratación a plazo fijo de personal por incremento de actividades, sino que únicamente requeriría la aprobación del directorio de CORPAC. Al respecto, se aprecia que lo indicado por CORPAC no es exacto, pues se observa que, mediante el Oficio Circular N° 0018-2023-DE-FONAFE, dicho Organismo brinda algunos alcances sobre el Decreto Supremo N° 288-2023-EF, Decreto Supremo que aprueba disposiciones de austeridad, disciplina y calidad en el gasto público y de ingresos de personal a aplicarse durante el Año Fiscal 2024 para el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y las empresas y entidad bajo su ámbito⁴⁰. Sobre ello, es pertinente indicar que el artículo 3⁴¹ del mencionado Decreto Supremo establece que la celebración de nuevos contratos de trabajo con personas naturales debe contar con el sustento técnico y legal además de la disponibilidad presupuestal correspondiente, y solo procede en la medida que (i) sean cubiertas tanto plazas del Cuadro de Asignación de Personal presupuestadas y vacantes, así como para suplencias y (ii) se cubran necesidades temporales de acuerdo a las modalidades comprendidas en el Título II del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR.

	<i>Ante lo expuesto, tanto en la propuesta tarifaria elaborada por OSITRAN no se tomó en cuenta esta variable dentro del modelo para los cálculos correspondientes, dentro de la proyección de OPEX de personal.</i>	Por lo tanto, CORPAC debe llevar a cabo la contratación de personal a plazo fijo por incremento de actividades sobre la base del presupuesto que le ha sido aprobado por parte de FONAFE. Asimismo, dicha contratación debe contar con el debido sustento técnico y legal y solo procederá en la medida que la mencionada contratación tenga como fin cubrir plazas presupuestadas y vacantes de su cuadro de asignación de personal, así como para las suplencias; o se cubran necesidades de índole temporal de acuerdo con la normativa vigente sobre la materia. Finalmente debe precisarse que, las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo N° 288-2023-EF aplicaban solamente para el año fiscal 2024. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de CORPAC.</u>

⁴⁰ Concordante con el párrafo quinto de la parte considerativa del Decreto Supremo N° 052-2024-EF, Decreto Supremo que aprueba disposiciones de austeridad, disciplina y calidad en el gasto público y de ingresos de personal complementarias a aplicarse durante el Año Fiscal 2024 para el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y las empresas y entidad bajo su ámbito, el cual refiere que resulta necesario aprobar medidas de austeridad disciplina y calidad de gasto público y de ingresos del personal complementarias a las establecidas en el Decreto Supremo N° 288-2023-EF, aplicables al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE), a las empresas bajo su ámbito y al Seguro Social de Salud (EsSalud), durante el Año Fiscal 2024.

⁴¹ *“Artículo 3.- Disposiciones en materia de ingresos del personal*
3.1. La celebración de nuevos contratos de trabajo con personas naturales debe contar con el sustento técnico y legal además de la disponibilidad presupuestal correspondiente, y solo procede en los siguientes casos:
a) Para cubrir tanto plazas del Cuadro de Asignación de Personal presupuestadas y vacantes, así como para suplencias.
b) Para cubrir necesidades temporales de acuerdo a las modalidades comprendidas en el Título II del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR.
3.2. Los Directorios de las empresas bajo el ámbito de FONAFE, la Dirección Ejecutiva para el caso de FONAFE y el Consejo Directivo de EsSalud, se encuentran facultados para aprobar las contrataciones a las que se refieren los literales a) y b) del numeral 3.1 de este artículo.”

Tema Base de capital		
12	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
12.1	Mediante los Oficios N° GG.174.2025.O/6 y N° GG.202.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre la base de capital y el CKF: i) La Propuesta de Ositrán utiliza información para la base de capital que se encuentra en el modelo económico de la revisión tarifaria pasada (2022), en ese sentido, parten de la base de capital del año 2021, la cual contiene la proyección de los montos de depreciación para el periodo 2022-2024. Asimismo, reconstruyen la base de capital neta a noviembre 2024 mediante la técnica de inventarios perpetuos. Sin embargo, la propuesta del Ositrán no considera bienes de capital ejecutados por transferencias directas y convenios las cuales fueron activadas en el periodo 2022-2024, ni información a diciembre del 2024. CORPAC precisa que, dado que se cuenta con información del año 2024, debe emplearse dicha información para el cálculo de las tarifas.	Con relación al comentario i), CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado como parte de la base de capital aquellas inversiones ejecutadas por transferencias directas y convenios las cuales fueron activadas en el periodo 2022-2024, ni las inversiones al cierre del 2024. Asimismo, CORPAC señala que ya cuenta con información al cierre del año 2024 la cual ha sido remitida a la empresa auditora. Al respecto, en el numeral 255 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se indicó lo siguiente: <i>255.Como se señaló anteriormente, 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. Sin embargo, es <u>importante indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta Tarifaria, la información de activos fijos contenida en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC para los años 2022 y 2023 se encuentra aún con observaciones por parte del Regulador</u>⁴². Por tal motivo, se <u>considera oportuno emplear como punto de partida para la construcción de la base de activos al cierre del 2024 a la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, la misma que fue empleada en la revisión tarifaria del año 2022</u>⁴³.</i> [El subrayado es nuestro. No se incluyen las notas de pie de página de la cita.]

⁴² Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con el Informe N° 00092-2024-GRE-OSITRAN, el Dictamen de los Auditores Independientes relativo al resultado de la toma de inventarios físicos de los bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades, Planta y Equipo de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2023 contiene una opinión con salvedad en lo referente a la cuenta del activo fijo de los estados financieros del 2023, indicándose además en el referido dictamen que dicha salvedad identificada para el ejercicio 2023 tiene su antecedente en los Estados Financieros auditados para el ejercicio 2022. En tal sentido, en 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).

⁴³ Cabe indicar que, dado que CORPAC y AETAI consideran como año base al 2023, en el caso de la Propuesta de CORPAC se empleó la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de AETAI se actualizó al 2023 los valores de los activos base considerados en la revisión tarifaria del año 2022, incluyendo en dicha base activos a las inversiones de CORPAC de los años 2022 y 2023, respecto a las categorías de "maquinarias y equipos" y "edificaciones".

		Como se observa, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán se tuvo que emplear de base la información de los activos existentes de CORPAC a diciembre del año 2021; debido a que la información de la contabilidad regulatoria de los años 2022 y 2023 se encontraba observada. Así, es importante indicar que los Estados Financieros de CORPAC son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Además, de acuerdo con el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán⁴⁴, los auditores de los Estados Financieros Regulatorios deben evaluar si estos estados reflejan una visión real y razonable de los costos de los servicios; asimismo, deben observar si los estos cumplen con los principios, reglas, procedimientos y demás disposiciones establecidas en el Manual de Contabilidad Regulatoria. En ese marco, para la determinación de las tarifas de aeronavegación, el Regulador considera los costos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC aprobados, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC). Al respecto, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán, a la fecha de la elaboración del presente informe, la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del ejercicio 2024 fue verificada por el Ositrán⁴⁵, motivo por el cual se considera dicha información en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria⁴⁶. Por otro lado, CORPAC señala que la base de capital considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado todas las inversiones ejecutadas hasta el cierre del año 2024, como las financiadas con transferencias del MTC. Al respecto, mediante el Oficio N° 00048-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó a CORPAC especificar qué inversiones no se habían considerado en la base de capital. En respuesta a ello, mediante el oficio, GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC remitió el detalle de las siguientes inversiones:

		Por otro lado, CORPAC señala que la base de capital considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado todas las inversiones ejecutadas hasta el cierre del año 2024. Al respecto, dado que se va a considerar la base de capital que proviene de la Contabilidad regulatoria del ejercicio 2024, se estarán incorporando todas las inversiones al cierre de dicho periodo. Por lo expuesto, <u>se acepta el comentario i) de CORPAC.</u>
12.2	ii) Sobre el CKF, CORPAC señala: <i>“Al respecto en la hoja 5.6 CKF_SNAR_SV en la celda E131 se busca prorratar la demanda por los días efectivamente cobrados, en ese sentido, tomando en consideración que la nueva tarifa a aplicar de acuerdo con la última revisión tarifaria comenzó su vigencia a partir de 30 de setiembre del 2022 en la propuesta de revisión tarifaria realizada por OSITRAN, se prorrata la demanda ejecutada en el año 2022 entre los días, considerándose la fórmula de la siguiente manera: $=7006745.87362421*(1+30+31)/365$, sin embargo, realizando el análisis respectivo por parte de CORPAC, al regir las nuevas tarifas el 30 de setiembre del 2022, corresponde dividir la demanda ejecutada el año 2022 entre los meses de octubre (31 días), noviembre (30 días) y diciembre (31 días), quedando la formula correcta escrita de la siguiente manera $=7006745.87362421*(31+30+31)/365$.</i> <i>Respecto al punto anterior, correspondería corregir la fórmula para la hoja de 5.6 CKF_SNAR_SV en la columna E, celda E131 hasta la celda E 148. Asimismo, para la hoja 5.7 CKF_Aprox corresponde corregir la formula $=68996.7265868207*(1+30+31)/365$ por $=68996.7265868207*(31+30+31)/365$, dado que también la tarifa de aproximación comenzó a regir en el mes de octubre.”</i>	Con relación al comentario ii), se ha observado la Propuesta Tarifaria del Ositrán de manera involuntaria no contabilizó 31 días durante los cuales las tarifas de aeronavegación estuvieron vigentes en el año 2022. Así, dado que las tarifas entraron en vigencia el 30 de setiembre del año 2022, estas estuvieron vigentes durante 93 días de ese año (1+31+30+31), no los 92 días que señala CORPAC. Al incorporar esta información en el modelo tarifario, el saldo de CKF asciende a S/ 3 608 963 en el modelo de SNAR y Sobrevuelo y a S/ 4 299 072 en el modelo de Aproximación. Para mayor detalle revisar el Anexo III del presente Informe. Por lo señalado, <u>se acepta parcialmente el comentario ii) de CORPAC.</u>

⁴⁴ El Reglamento de la Contabilidad Regulatoria del Ositrán fue aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2015.

⁴⁵ Mediante el Oficio N°00142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC (Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN), mediante el cual se verificó que el Informe de Contabilidad Regulatoria Auditado – ejercicio 2024, remitido por CORPAC a través de la Carta N° GG.262.2025.O/6 cumple con los procedimientos establecidos en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC – Versión 3.2 – Febrero 20171, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán.

⁴⁶ Cabe precisar que este criterio también se aplicó en la revisión tarifaria anterior.

13	Comenta: LATAM	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
13.1	En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, llevada a cabo el 7 de febrero de 2025, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines, indicó que no encuentran en la fórmula del flujo de caja descontado (Ecuación 2) la recuperación de las inversiones que se reconocieron en la revisión anterior pero que CORPAC no había ejecutado (CKF), en otras palabras, la compensación a los usuarios.	Al respecto, en el numeral 271 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente: <i>271. En el Anexo III 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, en el caso de los servicios de SNAR y Sobrevuelo, se estima un saldo de S/ 3 730 883, a valores del año 2024; mientras que, en el caso del servicio de Aproximación, el saldo obtenido asciende a S/ 4 444 304, a valores del año 2024. <u>Resulta preciso indicar que dichos montos serán descontados de las bases de capital existente que serán consideradas en el año base (2024) de los flujos de caja en la presente Propuesta</u></i> [El subrayado es nuestro] Como se observa, en la Propuesta Tarifaria de Ositrán se indicó que una vez calculado el CKF, tanto para el modelo de SNAR-Sobrevuelo como para el de aproximación, este monto es restado de la base de capital respectiva. En otras palabras, al monto VI (valor inicial) de la Ecuación 2 se le descuenta el valor del CKF. Por lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de Latam Airlines.</u>
14	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
14.1	Mediante el documento “ <i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i> ”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:	Con relación al comentario i) de AETAI, debe precisarse que en el numeral 201 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó: <i>201. Cabe indicar que, en línea con el criterio empleado por el Ositrán en la revisión tarifaria del año 2022, <u>para el presente procedimiento de revisión tarifaria, se han elaborado dos flujos de caja, uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (en adelante, Flujo SNAR-SV), y otro para el servicio de Aproximación (en adelante, Flujo Aproximación).</u> El objetivo de esta separación es que los ingresos que percibe CORPAC por las transferencias provenientes del 50% de la tarifa de Aterrizaje y Despegue que cobra LAP en el AIJC sean destinados al financiamiento de los costos inherentes a la prestación del servicio de Aproximación.</i> [El subrayado y énfasis son nuestros.]

	i) El Ositrán debería analizar por qué, en sus tres flujos económicos, considera como año base el año 2024, toda vez que este ya concluyó. Es decir, lo correcto sería que el año base tenga como inicio el 31 de diciembre de 2024, por lo que lo único que tendría que considerarse en ese año es el valor de los activos (base del capital) y depreciación, y no las partidas de ingresos por tarifas y egresos por gastos de operación efectivamente incurridos. AETAI señala que, considerar en el año base todas las partidas mencionadas estaría generando que las tarifas del servicio de Aproximación se incrementen inadecuadamente. Sin embargo, al hacer la corrección en el propio flujo económico de Ositrán, las tarifas de Aproximación tendrían que reducirse. De forma complementaria, el Ositrán debería analizar por qué, en sus tres flujos económicos, si para el año 2024 incorpora las partidas de ingresos por tarifas y egresos por gastos de operación, y de valor de los activos (base del capital) y depreciación, no está considerando las transferencias del AIJC a CORPAC. No hacerlo implica la necesidad de incrementar aún más las tarifas de los servicios, lo que perjudica más bien a los usuarios.	Como se observa, las tarifas se determinan mediante dos flujos de caja uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo (en adelante, Flujo SNAR-SV), y otro para el servicio de Aproximación (en adelante, Flujo Aproximación). Por lo expuesto, no es correcto lo que indica AETAI, sobre que la Propuesta tarifaria del Ositrán se analizan tres flujos de caja. De otro lado, AETAI señala que los flujos de caja no deberían incorporar ingresos ni gastos en durante el año base 2024 porque esto está generando que las tarifas del servicio de Aproximación se incrementen inadecuadamente. Al respecto, tal como se aprecia en las Tablas 83 y 84 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, como en el modelo que sustenta dicha propuesta, no se han considerado ni ingresos ni gastos operativos en el año base 2024. En virtud de lo expuesto, no son correctas las afirmaciones presentadas por AETAI sobre este punto; por lo que, <u>se desestima el comentario</u>.
14.2	Asimismo, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente: ii) Resulta cuestionable que la base de activos al 2023 comprenda montos superiores a los evidenciados en la base de activos al 2021, lo cual es una evidencia de que se habría efectuado una revaluación de los mismos.	Con relación al comentario ii), AETAI indica que resulta cuestionable que la base de activos al 2023 comprenda montos superiores a los evidenciados en la base de activos al 2021, lo cual es una evidencia de que se habría efectuado una revaluación de los mismos. Al respecto, como se indicó en el numeral 260 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, dado que, la base de capital al año base 2024 se reconstruyó mediante la técnica de inventarios perpetuos a partir de la base de activos al 2021, la base de activos imputada al cálculo tarifario no toma en cuenta las supuestas revalorizaciones que señala AETAI entre los años 2022 y 2023. Sin perjuicio de lo señalado, cabe precisar que al revisar la nota 13 de los estados financieros auditados de CORPAC de los años 2021, 2022, 2023 y 2024 (nota 12) no hay detalle alguno sobre que se haya realizado una revaluación a los activos. Asimismo, al revisar el formato 11 “Activos y depreciación” de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC para los años 2021, 2022, 2023 y 2024, tampoco se registran revaluaciones.

		Finalmente, debe indicarse que, como ya se cuenta con la Contabilidad Regulatoria del año 2024, se acepta el comentario de CORPAC de considerar dicha información para el cálculo de la tarifa (para mayor detalle ver la respuesta al comentario i) de CORPAC de la sección VI.5.1). En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario ii) de AETAI.</u>
14.3	iii) AETAI calcula un ratio Activos/Ingresos de 156,60% a partir de un <i>benchmarking</i> de empresas comparables, las mismas que empleó para proyectar los costos operativos (ver detalle en la sección VI.4). Con base en dicho ratio, AETAI estima la base de capital aplicándolo a los ingresos netos de CORPAC.	Con relación al comentario iii), AETAI propone estimar la base de capital de CORPAC mediante un <i>benchmarking</i>; al respecto, debe indicarse que, la estructura de costos de una empresa varía por múltiples factores: el modelo de negocio de cada empresa, su volumen de operaciones, la intensidad de capital/recursos que emplee, etc.; por lo que, la metodología de benchmarking podría no reflejar adecuadamente la base de capital propia de una empresa. En particular, AETAI presenta una muestra de empresas que según esta asociación son comparables con CORPAC en base a similitud de operaciones, volumen de tráfico y cumplimiento normativo. Sin embargo, de la información remitida, solo se observa información financiera de las empresas, más no información de operaciones. Al observar la muestra de empresas propuestas por AETAI como comparables con CORPAC, se observa que se están mezclando entidades como la DGAC de Chile y empresas que brindan solamente servicios aeroportuarios, como son Aeropuertos Argentina 2000 o Grupo Aeroportuario Pacífico. Al respecto, debe recordarse que CORPAC es la empresa encargada de brindar servicios de aeronavegación en todo el país, y, que asimismo, brinda servicios aeroportuarios en algunos aeropuertos. Por lo que, no se puede comparar a CORPAC con empresas que solo se encargan de brindar servicios aeroportuarios dado que se sesga el análisis. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iii) de AETAI.</u>
Tema: Programa de inversiones		
15	Comenta: CORPAC	

	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
15.1	Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre las inversiones proyectadas y el porcentaje de ajuste de las mismas⁴⁷: i) Sobre el porcentaje de ejecución de inversiones, CORPAC señala que no debe calcularse con información incompleta del 2024; sino que debe tomarse información al cierre del 2024, para lo cual también debe considerarse las transferencias que ha realizado en el marco de los Convenios con LAP y con OACI, los cuales se detallan a continuación⁴⁸: a. <u>Convenio específico con LAP:</u> CORPAC firmó un convenio específico de cooperación interinstitucional con LAP a fin de que esta última realice los actos necesarios para la ejecución del proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL) de la pista 16L-34R CATI, II/IIIB del AIJC por encargo y cuenta de CORPAC alineado con la modalidad de contratación que LAP celebre con el contratista. De acuerdo al proyecto, el monto de inversión asciende a USD 40 760 929,78⁴⁹. Así, CORPAC señala que, en noviembre del 2024 CORPAC desembolsó USD 3 292 637,77 y en enero del 2025 han desembolsado USD 3 188 151,06 correspondientes al pago de diciembre 2024, montos que han incluido en el cuadro de ejecución de inversiones del año 2024. CORPAC alega que, dado que es un proyecto de emergencia, ha transferido recursos bajo la modalidad de descuento de las transferencias que realiza LAP a CORPAC S.A. (50% del Aterrizaje y Despegue y el 20% del TUUA Internacional) producto del Convenio de cooperación interinstitucional.	Con relación al comentario i), CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán considera el porcentaje de ejecución de inversiones usando información incompleta porque solamente está considerando la ejecución de las inversiones a noviembre del año 2024. CORPAC precisa que a diciembre del 2024 ha realizado pagos a LAP y a OACI en el marco de convenios de ejecución de inversiones. Al respecto, debe indicarse que en el marco de la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, mediante el Oficio N° 001-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC, entre otros, remitir el detalle y monto de las inversiones ejecutadas al cierre del año 2024. Al respecto, mediante el Oficio N° GCAF.GF.006.2025.O/6, CORPAC señaló que a esa fecha (9 de enero de 2025) no contaba con información a diciembre del 2024; por lo cual remitió información a noviembre de 2024. Por lo expuesto, la Propuesta Tarifaria del Ositrán empleó la mejor información disponible al momento de calcular las tarifas. Cabe precisar que, recién, mediante el archivo “Ejecución de gastos de capital 2022-2024 al mes de diciembre 2022-2024” adjunto al Oficio GG.174.2025.O/6 (mediante el cual CORPAC remitió sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, recibido el 19 de febrero de 2025), CORPAC ha remitido el programa de ejecución de inversiones al cierre del año 2024 (el resumen se presenta en la siguiente tabla sin incluir los montos ejecutados en el marco de los convenios CAR y LAP):

⁴⁷ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por el Sr. Miguel Moreno, Gerente de Finanzas de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

⁴⁸ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por el Sr. José Rubio, Gerente General de CORPAC y la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, en la audiencia Pública del 18 de febrero de 2025.

⁴⁹ CORPAC precisa que, a causa de la pérdida de energía eléctrica en la pista del AIJC, acontecida el 2 de junio del 2024, se autorizó a CORPAC suscribir un convenio con LAP a fin de ejecutar el proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL), en ese sentido mediante Ley N° 321037 de fecha 26 de julio de 2024, en la cláusula decima primera se estableció:

DÉCIMA PRIMERA. Sistema de iluminación de ayudas visuales del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Autorízase, durante el año fiscal 2024, a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC S.A. a suscribir con el Concesionario del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, un convenio con el objetivo de ejecutar el proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL) de la pista 16L – 34R del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho convenio no persigue fines de lucro.

b. **Convenio CAR:**

CORPAC celebró un convenio de administración de recursos con OACI por la suma de USD 42 035 126⁵⁰, estos montos son afrontados por transferencia del MTC según Resolución Ministerial N° 310-2024-MTC/018 en la cual se autoriza la transferencia a favor de CORPAC por S/ 113 083 520. Así, el saldo es afrontado con recursos propios de CORPAC. Por lo que, el 21 de noviembre de 2024 CORPAC realizó el depósito de USD 8 355 970,54 a favor de OACI. CORPAC señala que, dado que se trata de un proyecto relacionado a los servicios de navegación aérea se debe tomar en consideración dicho importe en el cuadro de ejecución de inversiones del año 2024.

Tabla 5 Ejecución de inversiones al cierre del 2024 (USD)

Descripción	2022		2023		2024		Acumulado 2022-2024	
	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado	Programado	Ejecutado
Total	5 822 284	6 371 711	15 847 134	1 977 121	8 664 703	2 126 635	30 334 121	10 475 467

Así, dado que el porcentaje de ejecución de inversiones considera información del 2024, corresponde incluir en la determinación de dicho porcentaje los montos ejecutados al cierre de ese periodo.

De otro lado, CORPAC señala que ha firmado un convenio específico de cooperación interinstitucional con LAP a fin de que esta última ejecute el proyecto de renovación del sistema de iluminación de ayudas visuales (sistema AGL) de la pista 16L-34R CATI, II/IIIB del AIJC por encargo y cuenta de CORPAC. Por lo que, de acuerdo con CORPAC, en noviembre del 2024 desembolsó USD 3 292 637,77 y en enero del 2025 USD 3 188 151,06 a favor de LAP, montos que han incluido en el cuadro de ejecución de inversiones del año 2024.

FACTURAS EMITIDAS A LAP EN DICIEMBRE POR CONTRAPRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NOVIEMBRE					
COMPROBANTE	EMISION	VCTO.	MONTO \$	PAGO A CTA	CONVENIO
F0030004606	04.12.2024	09.12.2024	1,870,147.39	374,029.48	1,496,117.91
F0030004607	04.12.2024	09.12.2024	2,245,649.82	449,129.96	1,796,519.86
TOTALES			4,115,797.21	823,159.44	3,292,637.77

FACTURAS EMITIDAS A LAP EN ENERO POR CONTRAPRESTACION DE SERVICIOS DEL MES DE DICIEMBRE 2024					
COMPROBANTES	EMISION	VCTO.	MONTO US\$	PAGO A CTA	CONVENIO
F0030004636	06/01/2025	11/01/2025	1,908,763.56	381,752.71	1,527,010.85
F0030004637	06/01/2025	11/01/2025	2,076,425.29	415,285.06	1,661,140.23
TOTALES			3,985,188.85	797,037.77	3,188,151.08

Cabe precisar que en los numerales i y ii de la cláusula octava del Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional entre CORPAC y LAP⁵¹, se señala que CORPAC está obligado a financiar la ejecución del proyecto, para lo cual se destinará el 80% de las transferencias provenientes de LAP (50% de aterrizaje y despegue y 20% de la TUUA Internacional)

Al respecto, con el fin de corroborar lo señalado por CORPAC, mediante el Oficio N° 00048-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó, entre otros, remitir los comprobantes mediante los cuales se realizó las mencionadas

⁵⁰ CORPAC indicó que, mediante la centésima disposición complementaria final de la Ley N° 31953, ley de presupuesto del sector público para el Año fiscal 2024, fue declarada en proceso integral de reorganización, con el objeto de reforzar su gobernanza, así como su sostenibilidad financiera, administrativa y organizacional, cautelando a su vez la seguridad de las operaciones aéreas.

En el marco de dicho proceso integral de reorganización, se autoriza a CORPAC, durante el año fiscal 2024, a celebrar convenios de administración de recursos – CAR con organismos internacionales, para la contratación de bienes y servicios especializados destinados a asegurar: (i) la alta disponibilidad del servicio de comunicación, navegación y vigilancia aérea; y de los sistemas de ayudas luminosas y de energía eléctrica para el reforzamiento del control y la seguridad aérea a nivel nacional, incluyendo los servicios especializados que tengan por objeto la gestión integral de dichas prestaciones y el monitoreo de su ejecución contractual; (ii) el mantenimiento y conservación de la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional; (iii) la implementación de programas de capacitación especializada en materia de aeronáutica; y, (iv) la elaboración e implementación de un plan integral de reorganización de la empresa, lo que incluye prioritariamente al Centro de Instrucción de Aviación Civil (CIAC), conforme a lo dispuesto en la Ley N° 30356, ley que fortalece la transparencia y el control en los convenios de administración de recursos con organizaciones internacionales, y las disposiciones establecidas en el Decreto Supremo N° 381-2015-EF.

⁵¹ Cabe preciar que dicho convenio fue remitido por CORPAC adjunto al Oficio N°GCAF.GF.019.2025.O.

transferencias a LAP. Así, en respuesta a este requerimiento, mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC remitió las facturas electrónicas N° F003 – 00004606, F003 – 00004607, F003 – 00004636 y F003 – 00004637. El detalle de las mencionadas facturas se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 6 Resumen de las facturas pagadas por CORPAC a LAP (USD)

N° Factura	Fecha de emisión	Importe
F003 - 00004606	4/12/2024	1 870 147
F003 - 00004607	4/12/2024	2 245 650
F003 - 00004636	6/01/2025	1 908 764
F003 - 00004637	6/01/2025	2 076 425

Como se observa, se ha podido corroborar que CORPAC ha pagado a LAP USD 3 292 637,77 en diciembre de 2024 y USD 3 188 151,06 en enero del 2025 a favor de LAP. Dado que el porcentaje de ejecución de inversiones considera información del 2024, corresponde incluir en la determinación de dicho porcentaje el monto pagado en diciembre, ascendente a LAP USD 3 292 637,77.

De otro lado, sobre el convenio con OACI, CORPAC señala que una parte es asumida por el MTC y la otra por CORPAC, habiendo transferido con recursos propios USD 8 355 970,54 a favor de OACI en noviembre del año 2024.

Al respecto, al revisar la Resolución Ministerial N° 310-2024-MTC/018 se observa que se autoriza al MTC transferir a CORPAC el monto de S/ 113 083 520 para financiar la ejecución de las Inversiones de Optimización, de Ampliación Marginal, de Rehabilitación y de Reposición (IOARR) con CUI N° 2639348, 2638648, 2638831 y 2638574, dicho monto equivale a USD 29 801 955⁵²

Asimismo, al revisar el documento Invoice N° 001—PER24819⁵³, se observa que el primer pago correspondiente al Proyecto PER24819 “Implementación de sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en aeropuertos priorizados a nivel nacional y servicio de gestión de proyectos en CORPAC” asciende a USD 38 157 926. Así se observa que la diferencia que le corresponde cubrir a CORPAC con recursos propios corresponde a USD 8 355 971⁵⁴.

		Adicionalmente, se ha corroborado que CORPAC ha realizado el pago de los USD 38 157 926 a favor de la OACI mediante las Cartas orden N° 204, 205, 206, 207, 208, 209 y 210-2024, en las cuales se instruyó al Banco de crédito a realizar las transferencias interbancarias⁵⁵. En la siguiente tabla se presenta el resumen de las mencionadas transferencias Tabla 7 Resumen de las transferencias realizadas por CORPAC a OACI (USD) <table><tr><th>N° de Carta</th><th>Fecha</th><th>Importe</th></tr><tr><td>204-2024</td><td>19/11/2024</td><td>6 000 000</td></tr><tr><td>205-2024</td><td>19/11/2024</td><td>6 000 000</td></tr><tr><td>206-2024</td><td>19/11/2024</td><td>6 000 000</td></tr><tr><td>207-2024</td><td>19/11/2024</td><td>6 000 000</td></tr><tr><td>208-2024</td><td>19/11/2024</td><td>5 801 955</td></tr><tr><td>209-2024</td><td>20/11/2024</td><td>4 177 985</td></tr><tr><td>210-2024</td><td>20/11/2024</td><td>4 177 985</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td>38 157 926</td></tr></table> Como se observa, se ha podido corroborar que CORPAC ha pagado a la OACI USD 8 355 971 en noviembre de 2024. Dado que el porcentaje de ejecución de inversiones considera información del 2024, corresponde incluir en la determinación de dicho porcentaje el monto pagado a la OACI. En virtud de lo expuesto, <u>se considera parcialmente el comentario i) de CORPAC</u> al incorporar las inversiones ejecutadas al cierre del año 2024.	N° de Carta	Fecha	Importe	204-2024	19/11/2024	6 000 000	205-2024	19/11/2024	6 000 000	206-2024	19/11/2024	6 000 000	207-2024	19/11/2024	6 000 000	208-2024	19/11/2024	5 801 955	209-2024	20/11/2024	4 177 985	210-2024	20/11/2024	4 177 985	Total		38 157 926
N° de Carta	Fecha	Importe																											
204-2024	19/11/2024	6 000 000																											
205-2024	19/11/2024	6 000 000																											
206-2024	19/11/2024	6 000 000																											
207-2024	19/11/2024	6 000 000																											
208-2024	19/11/2024	5 801 955																											
209-2024	20/11/2024	4 177 985																											
210-2024	20/11/2024	4 177 985																											
Total		38 157 926																											

⁵² Para la conversión se emplea el tipo de cambio pactado con entre CORPAC y el Banco Interbank, como se aprecia en las Cartas Orden N° 204, 205, 206, 207, 208, 209 y 210-2024 remitidas por CORPAC adjuntas al Oficio N° GG.174.2025.O/6.

⁵³ Este documento fue remitido por CORPAC adjunto al Oficio N° GG.174.2025.O/6.

⁵⁴ Corresponde a la diferencia entre el monto del primer pago (USD 38 157 926) y la transferencia recibida del MTC (USD 29 801 955).

⁵⁵ Dichas cartas fueron remitidas por CORPAC adjuntas al Oficio N° GG.174.2025.O/6.

15.2	ii) Sobre los años utilizados para cálculo del porcentaje de ejecución de inversiones, CORPAC señala que los años utilizados para el cálculo del porcentaje de ejecución no cuentan con una homogeneidad en los cálculos toda vez que para los cálculos de OPEX incrementales, OPEX, demanda y gasto de CORPAC asociados a Pista y Rodadura en el AIJC se toma información histórica de 2017-2024; sin embargo, para el cálculo del factor de ejecución solo se toma información de ejecución de inversiones para los años 2022, 2023 e información parcial del año 2024 (a noviembre), este criterio perjudica enormemente el porcentaje de ejecución promedio utilizado como factor para el descuento de las inversiones programadas y OPEX incremental. Tomando en consideración la revisión pasada mediante Resolución de Consejo Directivo N ° 036-2022-CD-OSITRAN, se tomó en consideración para el cálculo de ejecución de inversiones el histórico de ejecución de las mismas, desde el año 2017-2019 a fin de calcular el porcentaje de ejecución el cual fue de 74,04% a incluir en el modelo económico para navegación aérea, no tomándose los años 2020 – 2021 por la coyuntura ocasionada por el COVID-19.	Con relación al comentario ii), CORPAC señala que no están de acuerdo con el periodo de tiempo considerado para determinar el porcentaje de ejecución de inversiones 2022-2024, porque perjudica el porcentaje de ejecución de las inversiones programadas y del OPEX incremental. Al respecto, CORPAC precisa que dicho periodo de tiempo es diferente al empleado para el cálculo del OPEX y de la demanda y gastos de pista y rodadura en el AIJC, en cuyos casos se emplea el periodo 2017-2023. Asimismo, CORPAC señala que, en la revisión tarifaria del 2022, mediante Resolución de Consejo Directivo N ° 036-2022-CD-OSITRAN, se tomó en consideración para el cálculo de ejecución de inversiones el histórico de ejecución de las mismas, desde el año 2017-2019, a fin de calcular el porcentaje de ejecución el cual fue de 74,04%, no tomándose los años 2020-2021 por la coyuntura ocasionada por el COVID-19. Al respecto, debe indicarse, como señala CORPAC, en la revisión tarifaria del año 2022, para la determinación del porcentaje de ejecución de inversiones se empleó el periodo 2017-2019, y no el 2017-2021 como sí se empleó para la proyección del costo operativo. Este criterio se tomó recogiendo un comentario de CORPAC, en el que indicaba que debido a la pandemia durante los años 2020 y 2021 no pudo ejecutar inversiones. En particular, en el numeral 508 del informe “Revisión extraordinaria de las 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” que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 00024-2022-CD-OSITRAN se indicó: <i>Sin perjuicio de lo señalado, CORPAC ha argumentado que debido a las restricciones impuestas tanto por el gobierno peruano como por los diversos gobiernos a nivel mundial, la ejecución de inversiones se vio fuertemente afectada. Por ejemplo, CORPAC afirma que tenía contratos firmados con diferentes empresas para suministro de equipos aeronáuticos, los cuales no se concretaron debido a que sus proveedores no podían trasladar los equipos a los sitios de destino debido a las restricciones de movilidad impartidas por el gobierno.</i> <i>Por lo expuesto, y en vista de que la coyuntura ocasionada por el COVID-19 complicó la ejecución de las inversiones que tenía CORPAC, se considera adecuado excluir del cálculo del porcentaje</i>

		<u>de ejecución de las inversiones los resultados de los años 2020 y 2021.</u> [El subrayado es nuestro. Notas al pie de página omitidas.] Como se observa, CORPAC consideraba que no debía tomarse en consideración la información de los años 2020 y 2021 para determinar el porcentaje de ejecución de inversiones. Por lo expuesto, siguiendo el mismo criterio considerado en la revisión del año 2022, para la proyección de costos operativos, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se consideró la información desde el año 2017 hasta el año 2023, información más reciente con la que disponía. Sin perjuicio de lo señalado, al recoger el comentario de CORPAC sobre el uso de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2024 (para mayor detalle ver la sección VI.4 Error! No se encuentra el origen de la referencia.), para la proyección de costos operativos, se considera la información desde el año 2017 hasta el año 2024. Mientras que, en el caso de la ejecución de inversiones, no se consideró la información de los años 2020 y 2021 debido a que se encontraba sesgada por los efectos el COVID-19. Por lo que, con la finalidad de determinar el porcentaje de ejecución de las inversiones, se tomó de base la información de las inversiones programadas en la última revisión tarifaria (periodo 2022-2024), debido a que estas reflejarían de mejor manera la gestión actual de CORPAC. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de CORPAC.</u>

15.3	iii) En la programación de inversiones no se ha considerado la partida de 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) por el monto de USD 4 942 871 (Cuatro millones novecientos cuarenta y dos mil ochocientos setenta y un dólares americanos), esta inversión debe ser considerada dado que la misma involucra el 80% del monto total de las inversiones en equipos de informática que están directamente relacionadas con el soporte y la operación de los servicios de navegación aérea (Sobrevuelo, SNAR y Aproximación). CORPAC precisa que, al momento de remitir la programación de inversiones, existió un error de digitación al considerar en el programa de inversiones remitido 2024-2029 la adquisición de equipos, hardware y software como servicio asignado A/D-TUUA, cuando debió de considerarse como servicio asignado (SV-SNAR-APROX) por los motivos expuestos. Por otro lado, dado que el monto asignado para navegación aérea representa el 80% del monto total, el 20% restante (USD 1 235 717.15) será considerado en el programa de inversiones del modelo económico aeroportuario, dado que ese monto también involucra adquisición de equipos para los servicios aeroportuarios.	Con relación al comentario iii), CORPAC señala que en el programa de inversiones considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se ha considerado la partida 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) por el monto de USD 4 942 871 (Cuatro millones novecientos cuarenta y dos mil ochocientos setenta y un dólares americanos), cuando esta inversión está directamente relacionada con los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación. Asimismo, CORPAC señala que, por error de digitación cuando remitieron el plan de inversiones, a esa inversión la asignaron a los servicios de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) y aterrizaje y despegue (A/D), cuando corresponde a los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación. CORPAC indica que el 80% de esa inversión, que asciende a USD 4 942 871 corresponde a los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación; mientras que, el 20% restante corresponde a los servicios aeroportuarios de TUUA y A/D. Al respecto, tal como se aprecia en el pie de página 46 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, no se consideró la inversión 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) porque en el archivo “Programa de inversiones 2024-2029 (05.12.2024) navegación sin Convenio”, remitido adjunto al Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O, se indicaba dicha inversión estaba asignada a los servicios de Aterrizaje y Despegue y TUUA (A/D-TUUA). Al respecto, como se observa, CORPAC está indicando que por un error de tipeo se señaló que la inversión 1.2.8. INFORMÁTICA, (Adquisición de equipos, hardware y software) por USD 4 942 871 correspondía a A/D y TUUA, cuando en realidad corresponde a los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación. Dado que la mencionada inversión servirá para brindar los servicios de Sobrevuelo, SNAR y Aproximación, se considera adecuado incluirla en el plan de inversiones considerado para el cálculo de las tarifas. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario iii) de CORPAC.</u>

16	Comenta: Latam Airlines																		
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador																	
16.1	En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines indicó que le gustaría entender cómo se ha calculado el porcentaje de ejecución de las inversiones.	Al respecto, en los numerales 277 y 278 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se explicó cómo se determina el porcentaje de ejecución de las inversiones: 277. 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. Al respecto, en la anterior revisión tarifaria, el nivel de cumplimiento de ejecución se estimó el porcentaje a partir de los porcentajes de ejecución anual, lo cual es válido en un escenario en donde la empresa presenta un patrón de ejecución de inversiones sostenido; sin embargo, a la luz de la información histórica de los últimos años, en donde la empresa ha presentado un ritmo atípico de ejecución anual, <u>se propone determinar el nivel de cumplimiento de ejecución a partir del monto acumulado de las inversiones ejecutadas versus las programadas, correspondiente al periodo 2022-2024</u>. No obstante, dado que dicha comparación involucra la adición de valores en el tiempo, <u>corresponde expresar dichos montos en un mismo momento en el tiempo mediante el uso de una tasa de descuento. Así, para este caso, se calculan los montos acumulados de inversiones ejecutadas y programadas a valores del año 2024, aplicando la tasa WACC de dicho año que ha sido calculada en el presente Informe.</u> 278. Considerando lo anterior, como se detalla en la siguiente tabla, <u>el porcentaje de ejecución de las inversiones de aeronavegación programadas durante el periodo 2022-2024, asciende en promedio a 31,3%.</u> <table><tr><th></th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>Acumulado a Valores del 2024</th><th>% Porcentaje de ejecución</th></tr><tr><td>Programado para el año</td><td>5 822 282</td><td>17 151 106</td><td>8 678 432</td><td>33 633 706</td><td rowspan="2">31,3%</td></tr><tr><td>Ejecución en el año</td><td>6 371 711</td><td>1 977 121</td><td>1 140 405</td><td>10 518 041</td></tr></table> [El subrayado es nuestro.]		2022	2023	2024	Acumulado a Valores del 2024	% Porcentaje de ejecución	Programado para el año	5 822 282	17 151 106	8 678 432	33 633 706	31,3%	Ejecución en el año	6 371 711	1 977 121	1 140 405	10 518 041
	2022	2023	2024	Acumulado a Valores del 2024	% Porcentaje de ejecución														
Programado para el año	5 822 282	17 151 106	8 678 432	33 633 706	31,3%														
Ejecución en el año	6 371 711	1 977 121	1 140 405	10 518 041															

		Como se observa, el porcentaje de ejecución de las inversiones se calcula el valor acumulado de las inversiones ejecutadas en los años 2022 al 2024 (a valores del año 2024 para lo cual se usa la tasa WACC) y se divide entre el monto acumulado de las inversiones programadas en los años 2022 y 2024 (a valores del año 2024 para lo cual se usa la tasa WACC), lo cual da como resultado un porcentaje de ejecución de inversiones de 31,3%. Cabe precisar que como resultado del análisis de los comentarios el porcentaje de ejecución de inversiones se ha actualizado (para mayor detalle revisar la Tabla 84). Por lo expuesto, <u>se ha atendido la consulta de Latam Airlines.</u>
17	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
17.1	En la Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, llevada a cabo el 7 de febrero de 2025, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA, indicó que CORPAC quiere comprar equipos, de los cuales algunos son necesarios y otros no tanto. Al respecto, se preguntó si Ositrán podía hacer una auditoría a los equipos que CORPAC requiere comprar o a qué entidad es competente en dicho tema.	Al respecto, debe indicarse que, la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado⁵⁶, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano. Asimismo, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)⁵⁷; por lo que, las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC.

⁵⁶ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

⁵⁷ En conformidad con el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

1) **Formular, aprobar y actualizar el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea.**

[El subrayado y negrita es nuestro.]

		De otro lado, es pertinente indicar que FONAFE tiene entre sus funciones supervisar y monitorear a nivel estratégico la gestión de las empresas bajo su ámbito, así como solicitarles rendición de cuentas, de conformidad con lo establecido en el artículo 12⁵⁸ del Decreto Legislativo N° 1693. Por lo expuesto, Ositrán no tiene competencias para realizar una auditoría a los equipos que CORPAC requiere adquirir para la prestación de los servicios que tiene a su cargo. En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de IATA.</u>
18	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
18.1	Mediante el documento “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: i) “<i>No es posible que el Regulador acepte todo el plan de inversiones sin pronunciarse o exigir documentación de sustento sobre el uso y utilización de esas inversiones con relación a la calidad del servicio.</i>” (...) “<i>Es obligación del Regulador pronunciarse no solo sobre la eficiencia de las inversiones sino también sobre la factibilidad de su implementación en el período regulatorio. No es lo mismo tener una inversión a nivel de perfil que tenerlo a nivel de factibilidad. Para esto es necesario revisar al detalle los estudios de preinversión y pronunciarse sobre ellos o pedir el pronunciamiento del FONAFE al respecto.</i>”	Con relación al comentario i), AETAI señala que no es posible que el Regulador acepte todo el plan de inversiones sin pronunciarse o exigir documentación de sustento sobre el uso y utilización de esas inversiones con relación a la calidad del servicio. Asimismo, precisa que es obligación del Regulador pronunciarse no solo sobre la eficiencia de las inversiones, sino también sobre la factibilidad de su implementación en el período regulatorio. No es lo mismo tener una inversión a nivel de perfil que tenerlo a nivel de factibilidad.

58

“Artículo 12.- Funciones de FONAFE

Las principales funciones de la gestión de FONAFE son:

(...)

2. Supervisar y monitorear a nivel estratégico la gestión de las Empresas bajo su ámbito.

(...)

6. Solicitar rendición de cuentas a las Empresas bajo su ámbito;

(...)”

		Al respecto, y como se ha indicado previamente, la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado⁵⁹, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano. Asimismo, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)⁶⁰; por lo que las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC. Adicionalmente, debe precisarse que no es cierto lo afirmado por AETAI sobre que el Ositrán considera el 100% del plan de inversiones que presenta CORPAC. Como se sabe, CORPAC tiene un bajo nivel de ejecución en algunos años, por esa razón, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se considera un mecanismo de ajuste, de manera que el Plan de inversiones que presenta CORPAC se ajusta tomando en consideración sus niveles de ejecución de los últimos años (para mayor detalle ver la sección VI.5.2 del presente informe). En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario i) de AETAI.</u>

⁵⁹ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

⁶⁰ En conformidad con el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

*h) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea.**"*

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

18.2	ii) <i>“La Propuesta de AETAI indicó que en la nota 5 de los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2023 se observa que, en comparación con el año 2022, en el 2023 los niveles de ahorro de CORPAC aumentaron en más de 150%, lo cual implicó que la cuenta “efectivo y equivalente de efectivo” aumentó en más de 20% entre los años 2022 y 2023.</i> <i>(...)la disponibilidad de efectivo que tiene CORPAC actualmente también se justifica por los fondos que le fueron entregados por el MTC y que no fueron utilizados en su totalidad por la empresa. En los Estados Financieros Auditados de CORPAC del 2023 se precisa que la empresa disponía de S/ 107,7 millones en efectivo, que correspondía al saldo no ejecutado de las transferencias recibidas por el MTC en los años 2018, 2019, 2020 y 2022”.</i> <i>(...) CORPAC está generando excesos de flujo de efectivo como consecuencia de la limitada ejecución de inversiones. En el estado de Flujo de Efectivo se observa que 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”. Ello se hace evidente cuando se observa que en el año 2023 CORPAC, registró una cobranza por venta de bienes y servicios por un monto de S/ 395 millones de soles y al final tuvo un saldo de efectivo de S/ 54 millones que sumado al saldo inicial (S/ 239 millones) dio un total de S/ 294 millones de efectivo disponible”.</i> Por lo tanto, el factor de ajuste de las inversiones programadas por CORPAC es un factor que se aplica justamente para evitar que CORPAC se aproveche del manejo del flujo de efectivo en conflicto con los principios tarifarios de eficiencia productiva. Sobre el particular, debemos señalar que OSITRAN no puede desentenderse respecto del “manejo de caja de CORPAC”, cada vez que una inversión no se ejecuta en el tiempo preciso contemplado en el plan de inversiones, la empresa regulada está obteniendo flujo de caja excedente que debería ir directa e instantáneamente a una reducción tarifaria <i>Estimar un porcentaje sobre la base de revisiones tarifarias pasadas a ser aplicado sobre las inversiones actuales presentadas por CORPAC, pero no revisadas por el Regulador, implican un grado de incertidumbre muy alta sobre los resultados reales. Existen mecanismos de supervisión modernos que permiten realizar esta auditoría en tiempo real. El porcentaje tentativo aplicado sobre las inversiones en el nuevo período tarifario muestra el grado de imprecisión de los flujos de caja y por ende de las tarifas resultantes.</i>	Con relación al comentario ii), AETAI señala que los niveles de ahorro de CORPAC han aumentado en más del 100%, lo cual se explica por el aumento de la cuenta efectivo, así como por las transferencias que el MTC realiza a CORPAC, y que esta última no ha ejecutado en su totalidad. AETAI señala que CORPAC está generando excesos de flujo de efectivo como consecuencia de la limitada ejecución de inversiones. Asimismo, AETAI alega que el Ositrán no puede desentenderse respecto del “manejo de caja de CORPAC”; cada vez que una inversión no se ejecuta en el tiempo preciso contemplado en el plan de inversiones, la empresa regulada está obteniendo flujo de caja excedente que debería ir directa e instantáneamente a una reducción tarifaria. Al respecto, en primer lugar, debe indicarse que la forma en que CORPAC administra sus ingresos y maneja su caja forma parte de la gestión propia de la empresa, el Ositrán no tiene competencias sobre su gestión como empresa. En segundo lugar, es importante precisar que los ingresos que tiene CORPAC por transferencias, convenios u otros mecanismos, provenientes del MTC para la ejecución de inversiones no son considerados dentro del plan de inversiones para determinar las tarifas de aeronavegación. Por lo que, las demoras en la ejecución de inversiones que financia el MTC no tienen un impacto en el marco del presente procedimiento tarifario. De otro lado, en cuanto a las inversiones que sí se consideran que son financiadas por la tarifas de aeronavegación, el Ositrán sí realiza un trabajo de verificación ex post; y, en el caso que las inversiones programadas y consideradas en el procedimiento de revisión anterior (2022) no se hayan ejecutado, en este procedimiento de revisión tarifaria se realiza un ajuste en la base de capital mediante la determinación del Consumo del Capital Fijo (CKF), lo cual impacta en una reducción de las tarifas. Cabe precisar que en la sección VI.5.1 y en el Anexo III de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se detalló el cálculo del CKF.

		Finalmente, sobre lo señalado por AETAI respecto a que el porcentaje de ejecución de inversiones aplicado sobre las inversiones muestra el grado de imprecisión de los flujos de caja y por ende de las tarifas resultantes; debe precisarse que en todo procedimiento tarifario prospectivo existe incertidumbre sobre las variables consideradas; porque se consideran proyecciones de las diferentes variables, como son demanda, costos, inversiones, etc. Lo que se busca, es que con la mejor información disponible se proyecte el comportamiento esperado de las variables; sin embargo, pueden existir múltiples factores que influyan en que cambien las proyecciones estimadas; por ejemplo, una pandemia, como la acontecida a inicios del año 2020, que afecte sobre todo a la demanda y la ejecución de inversiones, o una crisis económica a nivel mundial. Por lo señalado, las proyecciones de inversiones también se pueden ver afectadas por múltiples factores. En el caso de CORPAC, esta se caracteriza por una baja ejecución de inversiones en algunos años; por lo que, para reducir la incertidumbre, el plan de inversiones que presenta esta empresa se ajusta en base al porcentaje de ejecución de inversiones realmente observado en los últimos años En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI.</u>
18.3	Asimismo, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: iii) Para la proyección de inversiones en el escenario que considera un horizonte 2024 al 2029; AETAI considera el programa de inversiones de la Propuesta de CORPAC (que es hasta el año 2027) pero aplicando el porcentaje de ejecución de inversiones, calculado con la información sobre ejecución de inversiones de los años 2022 y 2023 Mientras que, para la proyección de inversiones en el escenario que considera un horizonte 2024 al 2034, a partir del año 2028 estiman el CAPEX de la siguiente manera: • Nuevo activo fijo: crece en función a la vida útil restante que mantienen los activos de CORPAC para cada ejercicio. • Depreciación crece a 2,5% (tasa de crecimiento acorde con la inflación de largo plazo).	Con relación al comentario iii), AETAI proyecta las inversiones del 2025 al 2027 en base a la propuesta tarifaria de CORPAC ajustadas por el porcentaje de ejecución de inversiones calculado con información de los años 2022 y 2023. De otro lado, AETAI estima las inversiones de los años 2028 al 2034 considerando que los nuevos activos crecen en función de la vida útil restante que mantienen los activos de CORPAC para cada ejercicio; mientras que, considera que la depreciación crece a 2,5%, acorde con la inflación de largo plazo. En primer lugar, sobre el porcentaje de ajuste de las inversiones, debe indicarse que dado que el año base es el 2024; y se cuenta con información al cierre de dicho año, lo adecuado es determinar el porcentaje de ejecución de inversiones con información de los años 2022, 2023 y 2024.

		En segundo lugar, AETAI está estimando los montos de inversión para los años 2028 al 2034 considerando que los nuevos activos crecen en función de la vida útil restante que mantienen los activos de CORPAC para cada ejercicio; sin tener en consideración las necesidades reales de la prestación de los servicios. Al respecto, y como se ha indicado previamente, la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas; por lo que, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado⁶¹, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operan dentro del espacio aéreo peruano. Asimismo, debe señalarse que, de conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados por los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)⁶²; por lo que, las inversiones que realice CORPAC deben enmarcarse en el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario iii) de AETAI.</u>

Tema: Usuarios no atribuibles		
19	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
19.1	Mediante el documento "Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A." preparado EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que para proyectar los ingresos de los usuarios no atribuibles han empleado las proyecciones de demanda que han estimado, de 19,75% en el 2025 y 11,41% en el 2026 y de 8,07% para los años 2027 al 2029.	Al respecto, como ya se indicó al analizar el comentario de AETAI sobre las proyecciones de demanda, las tasas de crecimiento que proponen para el periodo 2025-2026 no resultan razonables, considerando que, estas han sido calculadas en base a experiencia de otro país, en un contexto distinto. De otro lado, en cuanto a la tasa de crecimiento de la demanda para el periodo 2027-2029, AETAI señala que la ha estimado en función de la información histórica de la demanda de CORPAC durante los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, al revisar la data histórica se observa que servicios como sobrevuelo y Aproximación tuvieron en ese periodo, en promedio, crecimiento negativos; y el SNAR nacional 7,5%y el SNAR internacional 6,0%. Por lo que, la tasa de crecimiento presentada por AETAI no está en línea con la información histórica (para mayor detalle ver la sección VI.3). Finalmente, de acuerdo con IATA⁶³, se estima que el tráfico de pasajeros en el mercado latinoamericano crezca menos del 4% en los próximos 3 años. Por lo que si bien, el desarrollo de nueva infraestructura tiene un impacto positivo en la demanda, el crecimiento de la región tiene expectativas más bajas. Por lo que, se considera que, para el caso peruano la tasa de crecimiento de 7% considerada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán es la mejor opción. Por lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>

⁶¹ Mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, la DGAC delegó a CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

⁶² En conformidad con el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil:

"Art. 9. - De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

1) **Formular, aprobar y actualizar** el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como **las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea.**".

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

⁶³ IATA. Global Outlook for Air Transport. Deep Change. Junio 2024.

	Tema: Transferencias	
20	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
20.1	Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC señala que: <i>Respecto a lo señalado en el punto 307, de la propuesta de fijación tarifaria remitida por OSITRAN, se estimaron los ingresos de transferencias con una tasa de crecimiento de 7% del año 2025-2029 (...)</i> <i>Por otro lado, de acuerdo con lo señalado en el punto 310, se indica que luego de proyectar las transferencias se procederá a proyectar el gasto anual por concepto de "Pista y Rodadura" de CORPAC en el AIJCH para el periodo 2025-2029 por lo que calculan un total de gasto promedio de S/. 13 356 (Trece millones trescientos cincuenta y seis con 00/100).</i> <i>(...)</i> <i>Analizando la proyección de ingresos por transferencias y el gasto promedio 2016-2023 por pista y rodadura se estimó las transferencias netas para el periodo 2025-2029 como lo señala el punto 312.(...)</i> <i>Respecto al desarrollo para el cálculo de las transferencias netas se tiene observaciones toda vez que para el análisis de las transferencias proyectadas para aeronavegación se utiliza la proyección del año 2024 y sobre eso se le aplica una tasa de crecimiento de 7% anual, sin embargo, para la proyección del gasto promedio por concepto de pista y rodadura se obtuvo promediando los costos del año 2016-2023, y manteniendo ese costo como proyección para los años 2025-2027 (costo igual para los años 2025 al 2029 lo que es imposible e irreal), sin embargo, esta proyección no sería coherente dado que se utiliza dos criterios distintos para la proyección de las transferencias neta, debiendo ser el mismo criterio a fin de tener una proyección más realista.</i> <i>De acuerdo con el comportamiento histórico de los costos 2021-2023 y tomando en consideración que se deberían tomar estos años dado que reflejan un comportamiento post pandemia más realista, el crecimiento promedio de los costos para los años 2025-2029 deberían de ser en promedio 17% adicional por cada año.</i>	Como se observa, CORPAC considera que no es adecuado considerar que la proyección de los gastos operativos de pista y rodadura permanezca constante en el periodo 2024-2029; para lo cual, considera que debe aplicarse la tasa promedio de crecimiento de los gastos de pista y rodadura en el periodo 2021-2023, la cual asciende a 17%. Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta del Ositrán se había tomado el mismo criterio que en la revisión anterior (2022), de tomar como fijo los costos operativos de pista y rodadura (lo cual no fue objeto de comentarios de parte de CORPAC en aquella oportunidad). Sin perjuicio de ello, en vista de los comentarios presentados mediante Oficio N° GG.174.2025.O/6 y tomando en consideración la información histórica de la contabilidad regulatoria, se observa que los costos de pista y rodadura no han permanecido constantes. Por ello, se considera adecuado considerar que los gastos de pista y rodadura no van a permanecer fijos en el periodo 2025-2029. Sin embargo, se observa que los gastos de pista y rodadura en el periodo 2017-2023 han crecido 7%; lo que es 10 puntos porcentuales menos a los 17% que considera CORPAC en el periodo 2021-2023. Cabe precisar que las variaciones de gastos registradas en los años 2021-2023 pueden estar explicadas por la recuperación del tráfico post- pandemia. Como se ha indicado en la sección VI.10.4 (en la respuesta al cometario de ATAI), al cierre del año 2024, la demanda de los servicios de Aproximación y Sobrevuelo se ha recuperado por completo con relación a lo registrado en el año 2019; mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%. En efecto, de la revisión del comportamiento pre-pandemia, no se observa que los costos operativos crezcan a las mismas tasas de los años 2021-2023. Por lo expuesto, se estima razonable considerar que durante los años 2025 al 2029 los gastos de pista y rodadura crezca a la tasa vegetativa del 2%.

	<i>Tabla 22 Promedio de gastos CORPAC asociados a Pista y Rodadura en el AIJCH</i> <table><tr><th></th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>Promedio</th></tr><tr><td>Total Gastos operativos (según Contabilidad regulatoria de CORPAC S.A.)</td><td>12,647,317</td><td>14,298,393</td><td>18,505,590</td><td>15,150,433</td></tr><tr><td>Variación anual</td><td>10%</td><td>13%</td><td>29%</td><td>17%</td></tr></table>		2021	2022	2023	Promedio	Total Gastos operativos (según Contabilidad regulatoria de CORPAC S.A.)	12,647,317	14,298,393	18,505,590	15,150,433	Variación anual	10%	13%	29%	17%	Así, visto el comportamiento histórico de los gastos se pista y rodadura, para proyectar dichos gastos se empleará la tasa de vegetativa de 2% y no la del 17% como propone CORPAC, lo cual guarda relación con el criterio considerado para la proyección de los costos operativos (para mayor detalle ver la sección VI.4). Por lo señalado, <u>se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.</u>
	2021	2022	2023	Promedio													
Total Gastos operativos (según Contabilidad regulatoria de CORPAC S.A.)	12,647,317	14,298,393	18,505,590	15,150,433													
Variación anual	10%	13%	29%	17%													
21	Comenta: AETAI																
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador															
21.1	Mediante el documento “<i>Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeronavegación de CORPAC</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: i) Para la proyección de las transferencias del AIJC que corresponden al 20% de la TUUA Internacional debe considerarse la tasa de crecimiento de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de Transferencia.	En primer lugar, debe indicarse que se ha identificado contradicciones entre los comentarios i), ii) iii) y iv) presentados por AETAI en los documentos que ha presentado sus comentarios, sobre las tasas de crecimiento de la demanda. Sin perjuicio de lo señalado, se procede a atender los comentarios. Con relación al comentario i), AETAI señala que para proyectar las transferencias del AIJC que corresponden al 20% de la TUUA Internacional debe considerarse la tasa de crecimiento de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de Transferencia. Al respecto, debe indicarse que en el marco del Procedimiento de Fijación de la TUUA de Transferencia⁶⁴ se emplearon las proyecciones de tráfico establecidas en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJC (versión 2023)⁶⁵. Dado que, a la fecha, las proyecciones del Plan Maestro de Desarrollo son las mejores proyecciones disponibles de del tráfico esperado en el AIJC se considera adecuado emplearlas.															

⁶⁴ La TUUA de Transferencia se aprobó mediante la Resolución de Presidencia N° 00041-2025-PD-OSITRAN, la cual fue publica en el diario oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025.

⁶⁵ Debe indicarse que, mediante Oficio N° 026-2024-MTC/12.08, el Concedente remitió el Plan Maestro del AIJC (versión diciembre 2023) presentado por LAP, el cual incluye información acerca de las proyecciones de tráfico de pasajeros.

		De manera coherente con ello, dado que el Plan Maestro de Desarrollo contiene proyecciones de pasajeros y de operaciones, dicha fuente de información debe emplearse para proyectar todas las transferencias que recibe CORPAC del AIJC; es decir las proyecciones de pasajeros internacionales se emplearán para proyectar las transferencias por el 20% de la TUUA Internacional y las de operaciones para proyectar las transferencias por el 50% de Aterrizaje y Despegue. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario i) de AETAI.</u>
21.2	Adicionalmente, mediante el documento “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI sugiere que: ii) El servicio de Aproximación reciba el íntegro de la transferencia de aterrizaje y despegue, esto debido a que la tarifa de ambos servicios en el AIJC estaba integrada al momento de la concesión, por lo que el concesionario del AIJC al cobrar por aterrizaje y despegue ya está incluyendo el servicio que presta CORPAC de Aproximación.	Con relación al comentario ii), AETAI señala que el servicio de Aproximación debe recibir el total de la transferencia de aterrizaje y despegue, esto debido a que la tarifa de ambos servicios en el AIJC estaba integrada al momento de la concesión, por lo que el concesionario del AIJC al cobrar por aterrizaje y despegue ya está incluyendo el servicio que presta CORPAC de Aproximación. Al respecto, debe indicarse que, el servicio de aproximación comprende las ayudas y servicios proporcionadas a la aeronave antes del aterrizaje, desde la fase de descenso (en la que la aeronave deja su nivel de vuelo crucero para iniciar la aproximación al aeropuerto de destino), o después del despegue hasta la fase de ascenso (en la que la nave asciende hasta su nivel de vuelo crucero). Sin embargo, existen servicios de aeronavegación que se prestan antes de las etapas de ascenso y descenso, los cuales no forman parte del servicio de aproximación, sino que forman parte del aterrizaje y despegue. Para mayor detalle el informe. Al respecto, debe indicarse que en el numeral 309 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que: <i>309. Cabe indicar que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, la empresa incurre en costos en el AIJC bajo el concepto de “Pista y Rodadura” por las actividades vinculadas con al aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza cobro alguno a los usuarios; por tal motivo, para efectos de asignar las transferencias a los flujos de los servicios de aeronavegación se procederá a descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en “Pista y Rodadura” en el AIJC, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación de los servicios de aeronavegación serán netas de “Pista y</i>

		<i>Rodadura” en el AIJC, esto en línea con lo establecido en la anterior revisión tarifaria.</i> [El subrayado es nuestro.] Como se observa, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se sustentó que una parte de las transferencias, correspondientes al 50% de los ingresos por aterrizaje y despegue en el AIJC, debe ser descontada por corresponder a los gastos en los que incurre CORPAC por los servicios que brinda en el aterrizaje y despegue, que no forman parte del servicio de aproximación. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI.</u>
21.3	iii) Las transferencias del AIJC deben ser asignadas a los servicios de SNAR nacional e internacional y a Aproximación, en proporción de los costos operativos de los servicios bajo análisis, esto basado en el supuesto de que las transferencias realizadas por LAP deben orientarse a cubrirlos.	Con relación al comentario iii), AETAI indica que las transferencias del AIJC deben asignarse a los servicios de SNAR nacional e internacional y a Aproximación, en proporción de los costos operativos de los servicios bajo análisis, esto basado en el supuesto de que las transferencias realizadas por LAP deben orientarse a cubrirlos. Al respecto, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó: <i>313.Finalmente, respecto a la distribución de dichas transferencias asignadas a los servicios de aeronavegación, como se indicó anteriormente, la parte de las transferencias correspondiente al servicio de Aterrizaje y Despegue serán destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación, <u>en tanto que la otra parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional se distribuirá entre los servicios de aeronavegación que presentaron déficit, los cuales, de acuerdo con la información de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del año 2023, comprenderían los servicios de Aproximación y SNAR Nacional.</u></i>

		314. Cabe indicar que la asignación de transferencias al servicio de SNAR Nacional en la presente Propuesta responde al hecho de que dichas transferencias que recibe CORPAC del AIJC representan, en el fondo, una fuente “extraordinaria” de ingresos que es distinta de las operaciones por las que CORPAC factura directamente sobre sus usuarios; así, en la medida en que tales fondos deben permitir a CORPAC la atención de los costos operacionales de aquellos servicios deficitarios, tanto de aeronavegación como aeroportuarios, y no representar una fuente de obtención de ganancias netas, la asignación descrita para la atención de los servicios deficitarios busca perseguir dicho objetivo, procurando la mejor asignación de dichos recursos obtenidos del AIJC (más aún porque dichos fondos fueron previstos por el Estado a través del contrato de AIJC). 315. Sobre el particular, de acuerdo con la información de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC del año 2023, tanto el servicio de Aproximación como el de SNAR Nacional representarían, cada uno, alrededor del 50% del déficit observado en los servicios regulados de aeronavegación. En ese sentido, para efectos de asignar la parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional, se empleará dichas participaciones. Así, considerando ello, en la siguiente tabla se detallan las transferencias totales asignadas a cada uno de los servicios de aeronavegación, los cuales serán considerados en los flujos de caja respectivos. [El subrayado es nuestro.] Como se observa, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que las transferencias correspondientes al servicio de Aterrizaje y Despegue son destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación, en tanto que la otra parte de las transferencias correspondiente a la TUUA Internacional se distribuyen entre los servicios de aeronavegación que presentaron déficit; Este criterio se consideró tomando en cuenta que las transferencias recibidas de LAP deben permitir a CORPAC cubrir los costos operacionales de aquellos servicios deficitarios, tanto de aeronavegación

		como aeroportuarios, y no representar una fuente de obtención de ganancias netas. Así, la propuesta de AETAI de distribuir las transferencias considerando la participación de los costos de estos servicios no permite cubrir los déficits que algunos de los servicios presentan. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iii) de AETAI.</u>
21.4	Adicionalmente, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: iv) La Propuesta Tarifaria del Ositrán considera que las transferencias de LAP se encuentran destinadas a cubrir el déficit observado en los servicios aeroportuarios y de aeronavegación. En el marco del criterio adoptado por el Ositrán, AETAI propone para proyectar las transferencias recibidas de LAP, considerar sus proyecciones de demanda, de 19,7% en el año 2025, 11,4% en el 2026 y 8,07% para los siguientes años (2027 al 2029).	Con relación al comentario iv), AETAI propone considerar para proyectar las transferencias de LAP las proyecciones de demanda que han estimado, de 19,7% en el año 2025, 11,4% en el 2026 y 8,07% para los siguientes años (2027 al 2029). Al respecto, y como ya se indicó en la sección VI.2.1, las tasas de crecimiento de la demanda que propone AETAI para el periodo 2025-2026 no son razonables, considerando que han sido calculadas en base a experiencia de otro país, en un contexto distinto. Como ya se indicó, son múltiples factores los que influyen en la demanda; no es posible asegurar que lo mismo sucedió en otro aeropuerto va a suceder en el AIJC. Adicionalmente, si bien el Jorge Chávez concentra alrededor del 60% del tráfico aéreo, debe tenerse en cuenta la demanda de toda la red aeroportuaria nacional. De otro lado, en cuanto a la tasa de crecimiento de la demanda para el periodo 2027-2029, AETAI considera una tasa de 8,07%, estimada en función de base del crecimiento histórico de la demanda durante los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, al revisar la data histórica se observa que servicios como sobrevuelo y Aproximación tuvieron en ese periodo, en promedio, tasas de crecimiento negativas; y el SNAR nacional 7,5%y el SNAR internacional 6,0%. Por lo que, la tasa de crecimiento presentada por AETAI no está en línea con la información histórica. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iv) de AETAI.</u>
22	Comenta: Jackeline Lucero Zevallos	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador

22.1	Mediante correo electrónico dirigido al buzón de info@ositran.gob.pe, la Srta. Jackeline Lucero Zevallos indicó que: <i>(...) Al respecto, he revisado las propuestas de las revisiones tarifarias de los servicios aeroportuarios (Resolución N°008-2025-PD-OSITRAN) y de aeronavegación que brinda CORPAC (Resolución N°009-2025-PD-OSITRAN).</i> <i>Al respecto, he observado que para proyectar las transferencias netas que recibe CORPAC se están excluyendo los gastos asociados con pista y rodadura. Sin embargo, se observa que los gastos de pista y rodadura consideran los siguientes rubros:</i> • <i>Suministros y materiales</i> • <i>Gastos de personal</i> • <i>Servicios de terceros</i> • <i>Mantenimiento</i> • <i>Depreciación</i> • <i>Amortización</i> • <i>Seguros y Tributos</i> • <i>Otros Costos</i> <i>Sin embargo, no se entiende por qué se está considerando el gasto de personal; si en la sección de OPEX ya se está considerando el gasto de personal de CORPAC.</i> <i>Finalmente, tampoco se debería considerar los rubros de depreciación y amortización debido a que estos no corresponden a salidas de efectivo para CORPAC.</i>	Al respecto, como se indicó en la sección VI.6.2. de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, la empresa incurre en costos en el AIJC bajo el concepto de Pista y Rodadura por actividades vinculadas con el aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza ningún cobro a los usuarios. Por tanto, para efectos de asignar las transferencias a los flujos de los servicios de aeronavegación se procederá a descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en Pista y Rodadura en el AIJC, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación de los servicios de aeronavegación serán netas de dicho concepto. Así, para proyectar el gasto de pista y rodadura se empleó el monto total de gastos operativos asignados a pista y rodadura en el AIJC en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Dicho rubro incluye, entre otros, gastos de personal; sin embargo, en el marco de los procedimientos tarifarios de los servicios de aeronavegación⁶⁶ y de los servicios aeroportuarios⁶⁷ ya se está considerando el gasto total de personal de CORPAC; por lo que, con el fin de evitar una doble contabilización, se considera adecuado excluir el rubro de gasto del personal del gasto asociado a pista y rodadura del AIJC. De otro lado, se observa que el monto total de gastos operativos asignados a pista y rodadura en el AIJC también incluye a los rubros de depreciación y amortización. Al respecto, debe indicarse que, si bien contablemente la depreciación y la amortización son considerados dentro de los costos operativos, dichos conceptos no implican una salida de efectivo de la empresa; por lo que tampoco deben considerarse como parte del gasto asociado a pista y rodadura del AIJC en el marco de la determinación de las transferencias netas. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario.</u>

⁶⁶ Propuesta Tarifaria aprobada mediante la Resolución de Presidencia N°009-2025-PD-OSITRAN.

⁶⁷ Propuesta Tarifaria aprobada mediante la Resolución de Presidencia N°008-2025-PD-OSITRAN.

Tema: Contribuciones		
23	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
23.1	Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, CORPAC señala que al analizar la hoja 5.5 de Inversiones programadas no aprecian el cálculo del monto del control concurrente sobre el control concurrente.	En primer lugar, debe indicarse que, la Ley N° 31358, Ley que establece las medidas para la expansión del Control Concurrente (en adelante, Ley N° 31358), fue publicada en el diario oficial El Peruano el 16 de noviembre del año 2021; mientras que, mediante la Resolución N° 103-2022.06, del 11 de marzo de 2022, la CGR aprobó la Directiva N° 008 2022 CG/GMPL, Directiva Externa que establece disposiciones complementarias a la Ley N° 31358. Por otra parte, en el numeral 7.3 de la mencionada directiva se establece que el financiamiento del control concurrente para contrataciones con montos a convocar mayores a S/ 10 millones corresponde al 2% del valor estimado para la contratación. Al respecto, debe indicarse que en el numeral 146 de la Propuesta de CORPAC se indicó: <i>146. Por otro lado, <u>en vista que existen contrataciones dentro del plan de inversiones 2024-2027 para el presente análisis se está considerando el monto de control concurrente como parte de los montos de inversión por lo que serán asignados a cada uno de los servicios, empleando los mismos drivers que se han utilizado para asignar las inversiones.</u></i> [El subrayado es nuestro.] Como se aprecia, CORPAC había indicado que el monto de control concurrente estaba considerado dentro de los montos de inversión presentados, motivo por el cual no tenía que hacerse ningún cálculo adicional, dado que los montos de inversión ya incorporaban el monto que corresponde al pago a la Contraloría General de la República por Control Concurrente.

		Sin perjuicio de lo señalado, con el fin de tener mayor claridad sobre el comentario de CORPAC, mediante el Oficio N° 0048-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a CORPAC informar si los montos de inversión consideraban el pago por control concurrente. Asimismo, se solicitó confirmar si en las contrataciones del 2025 (no consideradas como inversiones) corresponde el pago por Control Concurrente. Al respecto, mediante el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, CORPAC indicó que los montos de inversión proyectados incluyen el pago por control concurrente; lo cual confirma que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se debió realizar ninguna estimación del pago del Control Concurrente por el programa de inversiones. Sin embargo, sobre las contrataciones del año 2025, CORPAC señaló que hay cinco que superan los S/ 10 millones por lo que debe considerarse el cálculo por el pago de Control Concurrente. Al respecto, mediante el Oficio N° 184-2025 GRE OSITRAN se le solicitó a CORPAC, entre otros, detallar por qué estas contrataciones no se encuentran en el Plan de Inversiones de CORPAC. En respuesta, mediante el Oficio N° GCAF.GF.027.2025.O, CORPAC señaló que solamente el “Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos en vuelo” no se encontraba dentro del programa de inversiones. En virtud de lo expuesto, dado que los otros servicios forman parte del Plan de Inversiones de CORPAC, y que de acuerdo con el Oficio N° GCAF.GF.019.2025.O, los montos de inversión proyectados por CORPAC incluyen el pago por control concurrente, solamente corresponde incorporar el valor del pago por Control Concurrente para el “Servicio de abastecimiento de los componentes de ensayos en vuelo” que no se encontraba dentro del programa de inversiones”. Por lo señalado, <u>se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.</u>

Tema: WACC		
24	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
24.1	Mediante el documento “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, señala que: i) Dado que CORPAC no cuenta con deudas de largo plazo, es pertinente tomar la información sobre el costo ponderado de la deuda que enfrentó el grupo de empresas de aeronavegación similares (y que fueron consideradas, como se ve en la propuesta de Ositrán, para la determinación del beta de la empresa). Asimismo, AETAI señala que en la Propuesta tarifaria del Ositrán del año 2014 (Resolución de Consejo Directivo N° 034-2014-CD-OSITRAN) se indicó que, al revisar los estados financieros de CORPAC se observó que la empresa se encontraba con un nivel de deuda neta negativo, así, consideraron un supuesto de 0% para el apalancamiento de la empresa, y, por lo tanto, indicó que el costo de deuda es irrelevante. Sin embargo, CORPAC, en su correspondiente propuesta tarifaria, consideró una relación deuda/capital de 4% (que es el promedio anual del período 2008 – 2012) y utilizó una tasa de interés de endeudamiento equivalente al 8%. La justificación para utilizar información del <i>benchmarking</i> y no la efectiva de la propia empresa, es que los usuarios no pueden ser “castigados” con tarifas más altas de las necesarias por el hecho que la empresa no utilice deuda. A manera de referencia, la empresa Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima (SEDAPAL) exhibe un grado de apalancamiento de 30 – 70 (deuda-patrimonio), siendo una empresa pública como CORPAC. Ositrán, al otorgar un valor nulo al costo de la deuda debido a la no existencia de apalancamiento por parte de CORPAC, estaría estimando una tasa de descuento mayor a la eficiente. Esto estaría afectando a los usuarios con tarifas más altas de las necesarias. Debido a ello, se sugiere utilizar información haciendo un <i>benchmarking</i> del costo de deuda promedio de un grupo de empresas proveedoras de servicios de	Con relación al comentario i), AETAI señala que, si bien CORPAC no cuenta con deuda de largo plazo, no debería asumirse un apalancamiento nulo para el cálculo del WACC, puesto que, en su opinión, esto incrementa el costo de capital, al estar representado en su totalidad por el patrimonio de la empresa, y que ello, además, se traduce en tarifas más altas de lo necesario para los usuarios. Asimismo, AETAI destaca que, en el procedimiento tarifario del año 2014, el Ositrán también había observado que CORPAC no presentaba un nivel significativo de deuda. No obstante CORPAC propuso en su momento un apalancamiento promedio de 4% y aplicó una tasa de interés de endeudamiento de 8%. En esa línea, AETAI propone no basarse únicamente en la información efectiva de CORPAC, sino utilizar un <i>benchmarking</i> que refleje el costo de deuda promedio de empresas de aeronavegación similares. A modo de ejemplo, AETAI menciona que la empresa pública SEDAPAL exhibe un nivel de endeudamiento considerable (30/70) y que ello demostraría la posibilidad de que CORPAC también recurra a financiamiento. Con relación a lo señalado por AETAI, debe indicarse lo siguiente: En primer lugar, debe precisarse que CORPAC no registra ni prevé la contratación de financiamiento de largo plazo con entidades financieras durante el siguiente período regulatorio (período de vigencia de las tarifas). En particular, y tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de acuerdo con lo mencionado en la Exposición de Motivos del Decreto de Urgencia N° 141-2020, CORPAC no es sujeto de crédito y por ello se ve obligada a recurrir a financiamiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su calidad de Ente Rector Sectorial, para el caso de proyectos específicos.

	aeronavegación con características similares a CORPAC. Además, existe evidencia de otra empresa pública en el Perú como SEDAPAL que maneja un ratio de deuda/equity del orden de 30/70, lo que indicaría que esa posibilidad es perfectamente alcanzable para CORPAC.	Sobre este punto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados 2024 de CORPAC, los fondos que CORPAC recibe desde el Tesoro Público para ciertas inversiones son, en un primer momento, contabilizados como un activo contra un pasivo y, a medida que se acreditan avances y se satisfacen las condiciones del convenio (por ejemplo, ejecución de inversiones), esta porción del pasivo se traslada al patrimonio de la empresa bajo la figura de capital adicional. Así, una vez cumplido totalmente el compromiso, CORPAC procede a formalizar la capitalización a través de FONAFE, emitiendo acciones y registrándolas ante SUNARP, con lo cual finalmente se traslada el monto desde “capital adicional” a capital social. En efecto, en las Notas a los Estados Financieros Auditados 2024 se señala lo siguiente: “Tratamiento Contable y Societario a) <u>Las transferencias de fondos por S/33,000,000, S/28,098,852.67, S/25,188,266 y S/83,490,353 y por el importe de S/113,803,520, respectivamente, son reconocidas inicialmente como un activo de fondos en el Tesoro Público contra un pasivo, en atención a la sustancia económica y análisis del convenio suscrito para la ejecución de las inversiones, dado que, existe la probabilidad que dicha transferencia sea revertida.</u> b) <u>A medida que se cumpla la condición objeto del convenio de acuerdo con los informes financieros y de avance físico, CORPAC S.A., irá reconociendo los desembolsos al patrimonio (capital adicional) y disminuyendo el pasivo, hasta el cumplimiento o culminación de las inversiones.</u> c) <u>Satisfecha la condición del objeto del convenio, CORPAC S.A., iniciará las gestiones de capitalización ante FONAFE, para la emisión de acciones y registrarlos en SUNARP. Culminada dicha gestión efectuará el registro a capital social y reducirá el capital adicional.”</u> [El subrayado es nuestro.] En consecuencia, como se desprende de lo señalado, la estructura de financiamiento de CORPAC estaría mayoritariamente constituida por patrimonio, sin incurrir en obligaciones bancarias que generen un costo de deuda, siendo

		que incluso las transferencias de fondos del MTC pueden, eventualmente, pasar a formar parte del capital social de CORPAC, incrementando así el patrimonio de la empresa. • En segundo lugar, aun en el caso de que algunas empresas comparables, o incluso otras empresas públicas como SEDAPAL, exhiban un mayor nivel de apalancamiento, ello no implica que deba aplicarse de manera automática un “apalancamiento referencial” a CORPAC. Al respecto, debe tenerse en cuenta que toda “estructura de capital óptima” parte de la premisa de que la deuda sea factible y se encuentre disponible a tasas competitivas en el mercado, por lo que, en el caso de CORPAC, la realidad observada (donde no existen planes de endeudamiento futuro ni acceso al financiamiento bancario) imposibilitaría la aplicación de un costo de deuda teórico. Cabe indicar que, de considerarse dicho supuesto, se estaría subestimando el verdadero costo de financiamiento que asume el accionista de CORPAC en un esquema 100% patrimonial. • Finalmente, tampoco es preciso afirmar que la ausencia de deuda conlleve de manera automática a tarifas más altas. Al respecto, el WACC (calculado considerando la situación real de ausencia de deuda) responde a la situación financiera efectiva de CORPAC y, por consiguiente, al costo de capital asumido por el accionista que cubre la totalidad de riesgos. En ese sentido, obligar a reflejar un financiamiento inexistente para efectos del cálculo tarifario podría distorsionar el balance entre riesgo y rendimiento, y no resultaría coherente con la condición de “no sujeto de crédito” de la empresa. Por tanto, sobre la base de lo descrito, se concluye que el supuesto de costo de deuda igual a cero se encuentra justificado y refleja fielmente la realidad financiera y las perspectivas inmediatas de la empresa, no resultando pertinente lo planteado por AETAI debido a que conllevaría a asumir una situación inexistente que subestimaría el verdadero costo de financiamiento que asume el accionista de CORPAC.

		En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario i) de AETAI.</u>
24.2	Asimismo, mediante el documento “Revisión a la propuesta tarifaria de los servicios regulados de aeronavegación prestados por CORPAC S.A.” preparado EY, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, AETAI señala: ii) Ha calculo un WACC en soles en términos reales de 3,88%, donde AETAI precisa que ha sido calculado con información al cierre del 2023, sin cuestionar ningún criterio.	Con relación al comentario ii), AETAI ha calculado un WACC en soles en términos reales de 3,88%, donde AETAI precisa que ha sido calculado con información al cierre del 2023, sin cuestionar ningún criterio. Al respecto, como se detalló en la Propuesta tarifaria del Ositrán, dado que a la fecha que se emitió la mencionada propuesta ya se contaba con información del mercado al cierre del 2024, lo adecuado era estimar un WACC con dicha información. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI.</u>
Tema: Reajuste de las tarifas		
25	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
25.1	Mediante el documento “<i>Comentarios a la propuesta de OSITRAN sobre la revisión de las tarifas de los servicios que presta CORPAC de aeronavegación (SNAR), aproximación y sobrevuelo para el período 2025 -2029</i>”, adjunto a la Carta N° 0030-2025-GG/AETAI, señala que: i) La Propuesta Tarifaria del Ositrán “<i>propone que las tarifas se incrementen desde el primer año de los cinco años de vigencia tarifaria. Sin embargo, se considera que no existe certeza que las inversiones programadas se ejecuten al nivel de porcentaje, como lo supone el ente regulador. En ese sentido, es recomendable que se realice un monitoreo estricto a las inversiones y que la modificación de la tarifa esté ligado a la ejecución real de las inversiones. De otra forma, como fue mencionado anteriormente, si en los dos primeros años, por ejemplo, no se ejecutara efectivamente las inversiones comprometidas, CORPAC estaría generando caja en exceso, perjudicando a los usuarios</i>”.	Con relación al comentario i) AETAI señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán considera que las tarifas se incrementen desde el primer año; sin embargo, no existe certeza que las inversiones programadas se ejecuten según lo considerado por el Ositrán. Por ello, AETAI considera que es recomendable que se realice un monitoreo estricto a las inversiones y que la modificación de la tarifa esté ligada a la ejecución real de las inversiones. Al respecto, sobre la propuesta de AETAI de tener tarifas en dos partes, una OPEX y una CAPEX, donde esta última se incrementa recién cuando CORPAC alcance algún hito de inversión, en la sección VI.1 se ha explicado ampliamente que esta propuesta podría poner en riesgo la sostenibilidad de la prestación de los servicios. Esto debido a que los activos adquiridos que no reciban remuneración por no cumplir con la meta prevista podrían financiarse temporalmente con el efectivo disponible; sin embargo, a largo plazo no se contaría con los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones, lo que afectaría la calidad de la prestación de los servicios. En este punto, debe recordarse que, en virtud del principio de sostenibilidad del RETA, el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio

		De otro lado, debe considerarse que la gestión de control y seguimiento de las inversiones implicaría costos adicionales al Regulador. Esto debido a que, en el caso particular de CORPAC, las únicas herramientas de verificación de las inversiones con las que se cuenta son los Estados Financieros Auditados o los Estados Financieros Regulatorios; y, ambas herramientas se presentan el 31 de marzo de cada año a más tardar⁶⁸ y la validación de estos últimos puede culminar, en el mejor de los casos, a mediados de año. Por tanto, en el caso que CORPAC superase el hito propuesto, la verificación del monto de inversión recién se podría tener a mediados del siguiente ejercicio, en consecuencia, la nueva tarifa de CORPAC tendría un rezago. Como se observa, esa situación generaría un proceso similar al de una 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. Como se observa, el Ositrán no optó por la Propuesta de AETAI únicamente porque puede generar complicaciones en su implementación; sino porque un esquema de dos tarifas como el que propone AETAI hace que se pierda la visión integral de la prestación del servicio. Es importante recordar que para la prestación de los servicios de aeronavegación se requiere tanto de costos operativos como de las inversiones. Un flujo de caja que incorpora ambos componentes (OPEX y CAPEX) permite estimar la tarifa con base en la totalidad de los costos necesarios para prestar el servicio de forma continua y eficiente, asegurando la sostenibilidad del operador a lo largo del tiempo. Adicionalmente, sobre el problema del bajo nivel de ejecución de inversiones que menciona AETAI, debe indicarse que el modelo de revisión tarifaria actual contempla dos mecanismos relacionados para abordar dicha problemática. El primero está relacionado con el ajuste de las proyecciones de inversión en función del porcentaje de ejecución de inversiones de CORPAC en periodos anteriores; así lo que se busca es reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora al proyectar nuevas inversiones, considerando su historial de cumplimiento. El segundo mecanismo reconoce el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); es decir, permite descontar, a valor presente, aquellas inversiones incluidas en la revisión tarifaria anterior que finalmente no fueron ejecutadas, reduciendo así la base de activos reconocida en la revisión actual.

		En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario i) de AETAI.</u>
25.2	ii) (...)”la anterior revisión tarifaria se consideró un periodo de vigencia de 3 años, según el propio Ositrán por “la incertidumbre existente en dicho momento respecto a la recuperación del sector aeroportuario y de la economía global como consecuencia de la pandemia originada por el COVID-19, como a la entrada en operación del nuevo terminal del AIJC de Lima”. Sin embargo, aún no ha entrado en operación el nuevo terminal del AIJC de Lima y por lo tanto, la incertidumbre se mantiene. Peor aun cuando se avecinan incrementos tarifarios aprobados por el Ositrán para pasajeros en transferencia.(...) AETAI ha señalado que la medida encarecería los costos y reduciría la competitividad de Lima como hub regional. Por tal motivo, dado que en la actualidad nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la anterior revisión tarifaria, se propone que las tarifas se encuentren vigentes durante el periodo 2025-2027, es decir por 3 años hasta evaluar el impacto de las nuevas tarifas en el AIJC de Lima.”	Con relación al comentario ii), AETAI señala que, la anterior revisión tarifaria se consideró un periodo de vigencia de las tarifas de tres años por la incertidumbre existente en dicho momento respecto a la recuperación del sector aeroportuario y de la economía global como consecuencia de la pandemia originada por el COVID-19; así como a la entrada en operación del nuevo terminal del AIJC de Lima. AETAI señala que, aún no ha entrado en operación el nuevo terminal del AIJC; por lo que la incertidumbre se mantiene; más aún cuando se avecinan incrementos tarifarios aprobados por el Ositrán para los pasajeros en transferencia, lo que encarecería los costos y reduciría la competitividad de Lima como <i>hub</i> regional. Según AETAI se está experimentando un escenario similar al enfrentado en la anterior revisión tarifaria, por lo que propone que las tarifas se encuentren vigentes durante el periodo 2025-2027. Al respecto, contrariamente a lo indicado por AETAI, y, tal como se indicó en la sección VI.2.1 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, no nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la revisión tarifaria anterior.

⁶⁸ El numeral 6.1 del Manual de Contabilidad regulatoria de CORPC, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN, se señala que:

6.1. Fecha de presentación

(...)

La Entidad Prestadora deberá presentar los reporte de Contabilidad Regulatoria correspondiente al ejercicio anterior, a más tardar el 31 de marzo de cada año, o el día hábil siguiente, en el caso que el día señalado no sea laborable.

		En los años 2020 y 2021 la demanda de los servicios de aeronavegación se contrajo significativamente por las medidas restrictivas impuestas a nivel mundial sobre los distintos sectores de la economía, entre ellos el sector aeronáutico, en respuesta a la pandemia del COVID-19 que tuvo lugar desde el año 2020⁶⁹. Así, la demanda de los servicios de aeronavegación se contrajo, mostrando para dicho año reducciones respecto del año 2019 de más del 60% en el caso de los servicios de SNAR y Aproximación, y de alrededor del 49% en el caso del servicio de Sobrevuelo. Dicha situación fue remediándose parcialmente para el año 2021, en la medida en que tomaba lugar la reactivación del sector aeronáutico, presentando incrementos respecto del año 2020 de alrededor del 60% en el caso de los servicios de SNAR Nacional y Aproximación, y de alrededor del 20% en el caso de los servicios de SNAR Internacional y Sobrevuelo, esto último debido a que la reactivación del tráfico aéreo nacional ocurrió con antelación a la reactivación del tráfico aéreo internacional. En cambio, al cierre del año 2024, la demanda de los servicios de Aproximación y Sobrevuelo fue mayor a lo registrado en el año 2019, año pre-pandemia. Mientras que, la demanda del SNAR nacional representó el 98% de lo registrado en el 2019 y la del SNAR internacional representó el 88%. En cuanto al nuevo terminal de pasajeros del AIJC, recién en el primer trimestre del año 2022 se iniciaron con los trabajos de cimentación y durante el segundo trimestre de ese mismo año se realizó el primer vaciado de concreto en columnas del Nuevo Terminal de Pasajeros⁷⁰; mientras que la fecha, el nuevo terminal de pasajeros del AIJC se encuentra con un avance del 99,9%⁷¹. En virtud de lo expuesto, no nos encontramos en un escenario similar al enfrentado en la revisión tarifaria anterior. De otro lado, debe señalarse que no se encuentra previsto un incremento tarifario para los pasajeros en transferencia. En efecto, es preciso recordar que, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado y LAP, a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros se empezará a cobrar la TUUA de Transferencia a los pasajeros

		en Transferencia. Así, en aplicación de dicho mandato contractual, mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán ha aprobado la TUUA de Transferencia que estará vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En cuanto a los efectos de la aplicación de esta tarifa, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio en su demanda va a depender de la elasticidad precio de la demanda; por lo que, el establecimiento de una nueva tarifa podría o no tener un impacto significativo en la demanda. Sin embargo, también debe tomarse en consideración que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional⁷² En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI</u>

⁶⁹ En el caso particular del Perú, con el fin de salvaguardar la vida y salud de la población, desde el mes de marzo de 2020 el gobierno peruano estableció diversas medidas, entre las que se encontraron: (i) la suspensión del ejercicio de ciertos derechos constitucionales, (ii) la limitación del ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas, (iii) la restricción de actividades comerciales, culturales, de establecimientos y actividades recreativas, hoteles y restaurantes, (iv) cierre temporal de fronteras y (v) entre otras.

⁷⁰ Información disponible en el Plan de Negocios de LAP del año 2022. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-lap-2023.pdf>. Última revisión el 3 de abril de 2024.

⁷¹ De acuerdo con la comunicación del Ositrán de fecha 31 de marzo de 2025. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/comunicados/supervision-del-proyecto-de-ampliacion-del-aeropuerto-jorge-chavez-aijc/>. Última revisión el 3 de abril de 2024.

⁷² Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

Tema: Otros comentarios																													
26	Comenta: CORPAC																												
	Comentario recibido		Respuesta del Regulador																										
26.1	Mediante el Oficio N° GG.174.2025.O/6, sobre la situación económica de la empresa, CORPAC señala que⁷³: <i>A continuación, mostramos un cuadro del resultado del EBITDA desde el periodo 2021 al 2024.</i> <i>EBITDA (Utilidad antes de impuestos, intereses, depreciación y amortización):</i> • <i>Con las tarifas actuales, calculadas por OSITRAN en la última revisión tarifaria, hay dos líneas de negocio con EBITDA negativo.</i> • <i>No alcanzan a cubrir las necesidades operativas poniendo en riesgo la seguridad operacional.</i> <i>Con EBITDA negativo, no se pueden ni se podrán realizar las inversiones programadas en navegación aérea.</i> Tabla 23 Resultado EBITDA por Unidad de Negocio del año 2021-2024 <table border="1"> <thead> <tr> <th>SERVICIOS</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snar Nacional</td><td>- 43,796</td><td>- 41,048</td><td>- 55,312</td><td>- 55,292</td></tr> <tr> <td>Snar Internacional</td><td>15,762</td><td>32,512</td><td>19,690</td><td>26,058</td></tr> <tr> <td>Aproximación</td><td>- 46,527</td><td>- 47,971</td><td>- 54,140</td><td>- 55,163</td></tr> <tr> <td>Sobrevuelo</td><td>35,868</td><td>55,717</td><td>44,151</td><td>51,695</td></tr> </tbody> </table> <i>Finalmente, OACI en su Políticas y Cargos para Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea (Marco Regulatorio Económico, OACI) precisa:</i> <i>El alcance e implementación de las políticas de la OACI sobre los derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea se encuentran contenidos en el documento 7300/9 de la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual contiene el marco legal para la aviación civil internacional, la importancia de este marco legal sobre los cargos es importante entre otros por los siguientes puntos:</i> - <i>Establecer un equilibrio entre el interés de los proveedores de servicios y los usuarios.</i> - <i>Los cargos están diseñados y aplicados para recuperar específicamente para recuperar los</i>		SERVICIOS	2021	2022	2023	2024	Snar Nacional	- 43,796	- 41,048	- 55,312	- 55,292	Snar Internacional	15,762	32,512	19,690	26,058	Aproximación	- 46,527	- 47,971	- 54,140	- 55,163	Sobrevuelo	35,868	55,717	44,151	51,695	De acuerdo con CORPAC, con las tarifas actuales no les <i>alcanzan para cubrir las necesidades operativas poniendo en riesgo la seguridad operacional; por lo que no se pueden ni se podrán realizar las inversiones programadas en navegación aérea.</i> Al respecto, debe indicarse que las tarifas de aeronavegación que ha calculado Ositrán se han calculado mediante la metodología de Costo de Servicio, empleando la información que CORPAC ha remitido y que se encuentra sustentada. Esta metodología permite cubrir los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos) en que incurre CORPAC para producir los servicios que brinda. Es decir, las tarifas que ha calculado Ositrán permitirán a CORPAC cumplir con las proyecciones de costos operativos y programas de inversión considerados. Por lo señalado, las tarifas calculadas por Ositrán permiten la sostenibilidad de los servicios materia de la presente revisión tarifaria; por lo tanto, no es correcto afirmar que las mencionadas tarifas no permitirán a CORPAC realizar las inversiones programadas. En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de CORPAC.</u>	
SERVICIOS	2021	2022	2023	2024																									
Snar Nacional	- 43,796	- 41,048	- 55,312	- 55,292																									
Snar Internacional	15,762	32,512	19,690	26,058																									
Aproximación	- 46,527	- 47,971	- 54,140	- 55,163																									
Sobrevuelo	35,868	55,717	44,151	51,695																									

⁷³ Cabe precisar que este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, en la Audiencia Pública del 18 de febrero de 2025; y, mediante el Oficio N° GG.261.2025.O/6 CORPAC.

	<i>costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil.</i> <i>- Debería de existir un equilibrio entre los intereses respectivos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea por un lado y de los operadores de aeronaves y los usuarios finales por el otro.</i>	
27	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
27.1	En la Audiencia Pública, llevada a cabo el 18 de febrero de 2025, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA consultó si las inversiones que se realizan con presupuesto directo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se incluyen dentro de las tarifas.	A respecto, y tal como se indicó en la sección VI.1, la metodología de Costo de Servicio busca garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, a fin de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo En consecuencia, el programa de inversiones que se considera en la determinación de las tarifas es aquel que será financiado con recursos propios de CORPAC, excluyéndose las inversiones o parte de estas que serán financiadas con transferencias; dado que no representan una salida de dinero propio. Por lo expuesto, <u>se da por atendida la consulta de IATA.</u>
28	Comentario: Asociación de Transporte Turístico Aéreo de Nazca	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador

28.1

Mediante Carta S/N recibida el 7 de marzo de 2025 ADDTAN señaló que las tarifas planteadas por el Ositrán para el SNAR nacional son excesivas en el aeródromo de Nazca. Asimismo, precisan que, dado que las operaciones que realizan las aeronaves de su asociación en su mayoría son de aeronaves con un peso máximo de despegue menor a 2 toneladas, el cobro de las tarifas debería ser proporcional a su peso. En particular señalan:

“En el ítem de "Hasta 10 TM", aplicar el factor de tarifa proporcionalmente al Peso Máximo de Despegue - PMD de cada aeronave, conforme se detalla en el siguiente cuadro para los dos tipos de aeronave con que cuentan nuestras asociadas, en donde para efectos demostrativos utilizaremos un recorrido de 100 km aproximado que es el recorrido del circuito de vuelo, obteniendo el siguiente cobro comparativo”

SNAR Nacional	Peso	UNIDAD COBRO: kilómetro recorrido	DE Por	FACTOR	MONTO A PAGAR ENUS \$
Cessna 172	1,134 kg	100		0.08	8.00
Cessna 207	1.650 kg	100		0.10	10.00

(*) Cargo mínimo igual a US \$ 5.00

En primer lugar, debe indicarse que las tarifas relacionadas al servicio de SNAR Nacional se cobran por tonelada según el tamaño de la aeronave (definido por el Peso Máximo de Despegue - PMD), de acuerdo con los siguientes rangos:

- Hasta 5,7TM
- Más de 5,7TM a 10TM
- Más de 10TM a 35TM
- Más de 35TM a 70TM
- Más de 70TM a 105TM
- Más de 105 TM
- Cargo mínimo de operación

Como se observa, el menor rango es para aeronaves de hasta 5,7 toneladas y no de 10 toneladas como ADDTAN señala. Así, la estructura tarifaria actual del SNAR Nacional ya contempla las diferencias que existen entre los distintos tamaños de las aeronaves. Para mayor detalle puede revisarse el tarifario vigente de CORPAC⁷⁴.

Finalmente, debe precisarse que las tarifas se determinan considerando las características del mercado, pero no se estiman tarifas diferenciadas para usuarios particulares, porque eso iría en contra del principio de no discriminación.

Por lo expuesto, **se desestima el comentario de ADDTAN.**

⁷⁴ Disponible en <https://www.gob.pe/institucion/corpac/colecciones/5906-tarifario-corpac-s-a>.