

**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: 07/11/2025
16:26:50 -0500**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0013-2025-CD-OSITRAN**

Lima, 07 de noviembre de 2025

VISTO:

El Informe "Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A." de fecha 08 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 y su exposición de motivos; y,

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, establece 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 de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917 (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), establece que el Ositrán tiene como misión 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; con el fin de 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;

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

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/11/2025 16:14:37 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/11/2025 15:56:15 -0500Visado por:
CHOCANO PORTILLO, JAVIER
EUGENIO MANUEL JOSE
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/11/2025 11:10:40 -0500

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

Presidencia del Consejo Directivo

Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento 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° 012-2022-CD-OSITRAN (publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de abril del 2022), rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN (publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de abril de 2022), se aprobaron las tarifas de los diversos servicios aeroportuarios provistos en los aeropuertos y aeródromos de Cusco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de mayo de 2024, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de los servicios aeroportuarios referidos en el párrafo precedente. 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 el Oficio GG.474.2024.O/6, recibido 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 aprobada por medio del Oficio N° 00199-2024-GRE-OSITRAN, notificado a CORPAC el 21 de junio de 2024;

Que, el 26 de agosto de 2024, CORPAC presentó su propuesta tarifaria a través de la Carta GAJ.002.2024.O;

Que, el 18 de diciembre de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N° 00084-2024-PD-OSITRAN, se aprobaron las tarifas provisionales para los servicios aeroportuarios brindados por CORPAC (Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V) en los valores que se encontraban vigentes a dicha fecha; estableciéndose que dichas tarifas entrarán en vigencia el 01 de enero de 2025 y culminarán con la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas establecidas por el Organismo Regulador;

Que, el 17 de enero de 2025, mediante el Memorando N° 00020-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Propuesta: Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A” (en adelante, Propuesta Tarifaria del Regulador), así como la propuesta de resolución del Consejo Directivo

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

Presidencia del Consejo Directivo

que aprueba la revisión tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la mencionada propuesta;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN, de fecha 20 de enero de 2025 se aprobó la 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, su exposición de motivos y de la relación de documentos que sustentan la Propuesta Tarifaria del Regulador, 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 con fecha 24 de enero de 2025, otorgando a los interesados un plazo de veinticinco (25) días hábiles para formular sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador; y, encargando a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria a la audiencia pública para que el Regulador exponga la Propuesta Tarifaria del Regulador, de conformidad con lo establecido en los artículos 23, 24 y 25 del RETA;

Que, el 07 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° 0026-2025-PD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2025 y sustentada en el Informe Conjunto N° 00055-2025-PD-OSITRAN, se amplió el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador concedida por la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN, a treinta (30) días hábiles. Este plazo venció el 07 de marzo de 2025;

Que, el 24 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 Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA, entre otros;

Que, mediante el Memorando N° 00100-2025-GRE-OSITRAN del 22 de abril de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A”, 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;

Que, mediante el proveído de 24 de abril de 2025, en virtud del numeral 28.3 del artículo 28 del RETA, 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);

Que, mediante el Memorando N° 00115-2025-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 máximas de los servicios aeroportuarios 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

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

Presidencia del Consejo Directivo

el proyecto de resolución tarifaria correspondiente y su exposición de motivos; ello, a fin de que sea puesto a consideración de la Presidencia Ejecutiva, de conformidad con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF, en tanto no se tenía certeza de cuándo se tendría el *quorum* para que el Consejo Directivo sesione válidamente;

Que, 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 mediante el Oficio N° 00209-2025-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 aeroportuarios 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° 00226-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, y su respuesta fue remitida mediante la Carta N° 0082-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. La consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00228-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto;

Que, a través de la Carta N° 0082-2025-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° 008-2025-PD-OSITRAN, que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador;

Que, mediante el Memorando N° 00165-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A” de fecha 08 de agosto 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 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;

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, corresponde que el Consejo Directivo apruebe los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar CORPAC, por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2027, procediéndose a emitir la resolución correspondiente;

Que, luego de la evaluación respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial,

Corpac S.A." de fecha 08 de agosto de 2025, sus anexos y los demás documentos de vistos, constituyéndolos 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 máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A." de fecha 08 de agosto de 2025 y sus anexos;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar los nuevos niveles de Tarifas Máximas que debe aplicar la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., por los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, los cuales se mantendrán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2027, según el siguiente detalle:

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco	Nasca	Grupo V
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,60	n.a.	3,73
TUUA Internacional	USD/Pasajero	12,79	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,24	5,11	2,56
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,21	1,10	0,85
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,76	1,15	0,90
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,88	1,20	0,94
Más de 105 t	USD/t	2,95	1,23	0,96
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	20,46	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,80	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,60	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	4,85	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	4,96	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,25	0,12	0,06
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,05	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,52	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,09	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	38,37	n.a.	n.a.

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

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 2°.- Establecer que las Tarifas Máximas indicadas en el artículo 1° precedente entrarán en vigencia en un plazo máximo de tres (03) días hábiles contados a partir del día siguiente hábil de la fecha de notificación de la presente resolución a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., para lo cual la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A. deberá previamente cumplir con las disposiciones establecidas en el numeral 49.5 del artículo 49 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

Artículo 3°.- Disponer que las Tarifas Máximas establecidas en el artículo 1° se reajustarán anualmente por la inflación, considerando para ello la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.

Artículo 4°.- Notificar la presente resolución, su exposición de motivos, el Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A.” de fecha 08 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 su exposición de motivos en el Diario Oficial El Peruano. Asimismo, disponer la difusión de los documentos antes mencionados y la del Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A.” de fecha 08 de agosto de 2025 y sus anexos, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

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: 2025157011

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

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

Asimismo, la referida resolución otorgó un plazo de treinta (30) días hábiles para que la Entidad Prestadora presente su propuesta tarifaria, plazo que fue ampliado mediante el Oficio N° 00199-2024-GRE-OSITRAN por treinta (30) días hábiles adicionales a solicitud de CORPAC.

Con fecha 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° GAJ.002.2024.O, la Entidad Prestadora presentó su propuesta tarifaria "Propuesta Tarifaria a las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC".

El 25 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 00245-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para que las Gerencias presenten la propuesta tarifaria para los servicios aeroportuarios de CORPAC (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador). Dicha ampliación de plazo fue concedida mediante el Memorando N° 0692-2024-GG-OSITRAN de fecha 26 de noviembre de 2024.

Mediante la Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00207-2024-IC-OSITRAN, se establecieron las tarifas provisionales para los servicios aeroportuarios provistos por CORPAC (Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V), cuya vigencia inició el 01 de enero de 2025 y culminará con la entrada en vigencia de las nuevas tarifas máximas establecidas por el Organismo Regulador

El 21 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 008-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Diario Oficial El Peruano y en el portal web institucional del Ositrán. Dicha resolución fue notificada a CORPAC y al MTC mediante los Oficios N° 0043 y 0044-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, la mencionada resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2025.

El 03 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° 0055-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó la ampliación de plazo solicitada por CORPAC, siendo el plazo total para la recepción de comentarios de treinta (30) días hábiles. Dicha resolución fue notificada a CORPAC y al MTC mediante los Oficios N° 00147 y 00148-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de febrero de 2025.

Cabe señalar que, en el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria se recibieron los comentarios de CORPAC, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA, entre otros.

De acuerdo con lo establecido en el numeral 28.1 del artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador, prorrogables por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 21:23:37 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN
JUNIOR MISSAEL FIR 42295947 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 20:13:01 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Daysi Melina FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 19:11:28 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 19:04:14 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 18:51:37 -0500

el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución antes indicado y la matriz de comentarios realizados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador.

Adicionalmente, en virtud del numeral 28.3 del artículo 28 del RETA, una vez recibido documento indicado en el párrafo precedente, la Gerencia General puede ordenar que, en un plazo de quince (15) días hábiles, se realicen actuaciones complementarias.

El 22 de abril de 2025, mediante el Memorando N° 00100-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe "Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A."

Mediante proveído del 24 de abril de 2025, en virtud del numeral 28.3 del artículo 28 del RETA, 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).

Mediante el Memorando N° 00115-2025-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 máximas de los servicios aeroportuarios 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 de la Presidencia Ejecutiva, de conformidad con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF, en tanto no se tenía certeza de cuándo se tendría el *quorum* para que el Consejo Directivo sesione válidamente;

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 mediante el Oficio N° 00209-2025-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 no considera que la aprobación de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios configure una situación de emergencia.

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.

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 aeroportuarios 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° 00226-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, y su respuesta fue remitida mediante la Carta N° 0082-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. La consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00228-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto.

A través de la Carta N° 0082-2025-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° 008-2025-PD-OSITRAN, que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador.

Mediante el Memorando N° 00165-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac S.A” de fecha 08 de agosto 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 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.

A fin de que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios materia de la presente revisión tarifaria y garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo, en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN – que sustentó el inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria – se propuso emplear la metodología de costo de servicio prevista en el RETA. De acuerdo con dicha metodología, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda.

En línea con ello, las Tarifas en el Informe Tarifario 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 el Informe Tarifario:

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

sido estimado en 7,49%. Cabe indicar que para su estimación se ha considerado un ratio de apalancamiento en el que la empresa no mantiene deuda, por lo que las inversiones en capital se financian enteramente con recursos propios.

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

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco	Nasca	Grupo V
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,60	n.a.	3,73
TUUA Internacional	USD/Pasajero	12,79	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,24	5,11	2,56
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,21	1,10	0,85
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,76	1,15	0,90
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,88	1,20	0,94
Más de 105 t	USD/t	2,95	1,23	0,96
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	20,46	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,80	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,60	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	4,85	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	4,96	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,25	0,12	0,06
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,05	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,52	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,09	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	38,37	n.a.	n.a.

Considerando que las tarifas se encuentran expresadas en dólares reales, estas deberán ser indexadas anualmente por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*. Además, considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2027, las Tarifas Máximas tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027.

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

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025
21:09:02 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025
21:23:09 -0500



INFORME

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por: ZEGARRA ROMERO
Jose Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/08/2025 09:07:28 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 21:49:48 -0500

Visado por:
CALDAS CABRERA, DAYSI MELINA
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 20:28:06 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN
JUNIOR MISRAEL FIR 42295947 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 20:12:57 -0500

Lima, 08 de agosto de 2025

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/08/2025 20:02:04 -0500

Índice

Resumen Ejecutivo	5
I. ANTECEDENTES	10
II. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE.....	18
II.1. De la función reguladora del Ositrán.....	18
II.2. Del procedimiento establecido en el RETA.....	21
III. ALCANCE DE LA REVISIÓN TARIFARIA.....	25
III.1. Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros	25
III.2. Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Uso de Mangas.....	26
IV. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA	26
IV.1. Estructura Tarifaria de los Servicios Materia de Revisión	26
IV.2. Revisión Tarifaria de la TUUA correspondiente al Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca.	31
V. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC	33
V.1. Identificación de los servicios.....	33
V.2. Fundamentos de la solicitud.....	34
V.3. Metodología utilizada y propuesta.....	34
V.3.1. Horizonte de Tiempo	34
V.3.2. Moneda.....	34
V.3.3. Proyección de la demanda	34
V.3.4. Proyección de ingresos	37
V.3.5. Proyección de costos operativos	41
V.3.6. Base de capital estimada	41
V.3.7. Impuestos	44
V.3.8. Tasa de descuento (WACC).....	44
V.3.9. Flujos de Caja.....	45
V.3.10. Propuesta tarifaria	46
V.3.11. Reajuste por inflación	47
VI. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR AETAI	48
VI.1. Consideraciones previas	48
VI.1.1. Disponibilidad de efectivo y ejecución de Inversiones	48
VI.1.2. Gasto Personal y CAPEX propuestos por CORPAC	48
VI.1.3. Incentivos para invertir de CORPAC	49
VI.2. Propuesta de Modelo de Fijación Tarifaria	50
VI.2.1. Tarifa TOPEX _t	50
VI.2.2. Tarifa CAPEX _t	50
VI.3. Componentes del Modelo de Fijación Tarifaria.....	51
VI.3.1. Demanda del Servicio	51
VI.3.2. Proyección de ingresos de AIVA	52
VI.3.3. Costos de Operación y Mantenimiento	52
VI.3.4. Activos	54
VI.3.5. Consumo de Capital Fijo (CKF) No Ejecutado	56
VI.3.6. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)	56
VI.4. Determinación de las Tarifas de los Servicios Aeroportuarios	57
VII. REVISIÓN DE LAS TARIFARIAS POR PARTE DE LAS GERENCIAS	58
VII.1. Metodología.....	58
VII.1.1. Sobre la propuesta metodológica propuesta por AETAI	61

Comentarios de AETAI	66
Evaluación de las Gerencias	66
Comentarios de ADDTAN	68
Evaluación de las Gerencias	69
Comentario de Latam Airlines	70
Evaluación de las Gerencias	71
VII.2. Supuestos generales considerados	71
VIII.2.1. Horizonte de tiempo	71
VIII.2.2. Moneda	74
VII.3. Proyección de demanda	75
VIII.3.1. Tendencias históricas	75
VIII.3.2. Proyecciones de tráfico	76
VII.4. Proyección de ingresos	78
VIII.4.1. Ingresos regulados	78
VIII.4.2. Ingresos de usuarios no atribuibles	78
VIII.4.3. Transferencias recibidas de LAP	79
Comentario de AETAI	82
Evaluación de las Gerencias	83
Comentario de CORPAC	88
Evaluación de las Gerencias	88
Comentario de la Sra. Jackeline Lucero Zevallos	89
Evaluación de las Gerencias	89
VII.5. Proyección de ingresos netos	91
VII.6. Costos operativos	91
Comentarios CORPAC	93
Evaluación de las Gerencias	94
VIII.6.1. Gastos de personal	100
Comentarios de CORPAC	104
Evaluación de las Gerencias	108
Comentarios de AETAI	114
Evaluación de las Gerencias	115
VIII.6.2. Mantenimiento	117
VII.7. Base de capital e inversiones	118
VIII.7.1. Base de capital existente	118
Comentario de la empresa Translita	121
Evaluación de las Gerencias	121
VIII.7.2. Inversiones proyectadas	124
Comentario de CORPAC	125
Evaluación de las Gerencias	125
VII.8. Impuestos	126
VII.9. Tasa de descuento	127
VII.10. Flujo de caja	127
VII.11. Propuesta tarifaria	129
VII.11.1. Niveles máximos de las Tarifas	129
VII.11.2. Reajuste tarifario por inflación	130
VIII. CUESTIÓN FINAL	131

IX. CONCLUSIONES	132
X. RECOMENDACIÓN	134
Relación de documentos que sustentan la propuesta.....	136
ANEXO I CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL	138
ANEXO II ESTIMACIÓN DEL SALDO POR CKF NO EJECUTADO	151
ANEXO III.....	155
MATRIZ DE COMENTARIOS RECIBIDOS A LA PROPUESTA TARIFARIA DEL REGULADOR	
155	

Resumen Ejecutivo

I. Antecedentes

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

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

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

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

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

El 26 de agosto de 2024, mediante el Oficio GAJ.002.2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria.

El 21 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 008-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados a CORPAC y al MTC mediante los Oficios N° 0043 y 0044-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, 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° 00025-2026-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0055-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó la ampliación de plazo solicitada por CORPAC. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados a CORPAC y al MTC

mediante los Oficios N° 00147 y 00148-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 19 de febrero de 2025.

En el marco del presente procedimiento de revisión tarifaria se recibieron los comentarios de CORPAC, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA, entre otros.

I. Propuesta Tarifaria de CORPAC

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

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

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

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

II. Servicios Materia de revisión tarifaria

a) Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros

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

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

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

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

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

El servicio de **Aterrizaje y Despegue (A/D)**, comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura en la calle de rodaje y plataforma, así como de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas.

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

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

Por su parte, el servicio **de mangas**, que únicamente se presta en el aeropuerto de Cusco, provee de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

III. Metodología y supuestos utilizados para la revisión tarifaria

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

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

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

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

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

- Se desarrolla un flujo de caja económico que comprende a los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, y uso de mangas (solo en el aeropuerto de Cusco). En este se incluye como parte de los ingresos, de acuerdo con la estructura de déficit operativo, una parte de las transferencias que LAP otorga a COPRAC por el concepto de TUUA internacional.

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

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

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco	Nasca	Grupo V
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,60	n.a.	3,73
TUUA Internacional	USD/Pasajero	12,79	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,24	5,11	2,56
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,21	1,10	0,85
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,76	1,15	0,90
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,88	1,20	0,94
Más de 105 t	USD/t	2,95	1,23	0,96
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	20,46	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,80	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,60	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	4,85	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	4,96	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,25	0,12	0,06
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,05	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,52	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,09	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	38,37	n.a.	n.a.

n.a.: No aplica

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

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

I. ANTECEDENTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷

Terminales aéreos de Jaén, Jauja, Huánuco, Rioja, Yurimaguas, Ilo, Chimbote

29. El 13 de diciembre de 2024, mediante los Oficios 290-296-2024-GRE-OSITRAN, a efectos de poder contar con los mayores elementos de juicio para la elaboración de la Propuesta Tarifaria, se solicitó a AERONASCA PERU S.A.C., AIR MAJORO S.A., AVIANCA PERÚ S.A., JETSMART AIRLINES S.A., LATAM AIRLINES PERU S.A., SKY AIRLINES PERU S.A.C.y STAR UP S.A.C remitir las proyecciones de demanda que estiman tendrán entre el periodo 2024-2027.
30. El 13 de diciembre de 2024, mediante el Oficio N° 4637-2024-MTC/19.02, el MTC dio respuesta a la solicitud de información referida al proceso de Licitación del Tercer Grupo de Aeropuertos requerida mediante el Oficio N° 00307-2024-GG-OSITRAN.
31. El 27 de diciembre de 2024, mediante el Oficio GCAF.GF.042.2024.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00272-2024-GRE-OSITRAN.
32. El 02 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN, se efectuó un requerimiento de información a CORPAC, relacionado con sobre base de activos, activos intangibles, información de OPEX entre otros.
33. El 02 de enero de 2025, mediante Carta S/N LATAM AIRLINES PERU S.A, dio respuesta a la solicitud remitida mediante el Oficio N° 0294-2024-GRE-OSITRAN
34. El 06 de enero de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.003.2025.O/6, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información efectuado mediante el Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN.
35. El 06 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN, se efectuó un requerimiento de información a CORPAC, referido a la demanda de servicios aeroportuarios para el año 2024 de los aeropuertos de Cusco, Nazca y Grupo V.
36. El 06 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0007-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de tres (3) días hábiles adicionales para dar respuesta al Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN.
37. El 08 de enero de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.004.2025.O/6, CORPAC solicitó una ampliación de plazo de diez (10) hábiles para dar respuesta al requerimiento de información efectuado mediante el Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN.
38. El 08 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0008-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó a CORPAC una ampliación de plazo de tres (2) días hábiles adicionales para dar respuesta al Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN.
39. El 10 de enero de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.007.2025.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 0004-2025-GRE-OSITRAN.
40. El 15 de enero de 2025, mediante Carta N° 013-2025-APN/GG AERONASCA PERU S.A.C., dio respuesta a la solicitud remitida mediante el Oficio N° 0290-2024-GRE-OSITRAN
41. El 15 de enero de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF.008.2025.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 0002-2025-GRE-OSITRAN.
42. El 17 de enero de 2025, mediante Memorando N° 00020-2025-GRE-OSITRAN, se remitió a la Gerencia General el Informe: "Propuesta: Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A." (en adelante, Propuesta Tarifaria del Regulador) elaborado 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.

43. El 21 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, través de 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 (25) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador.
44. Mediante Oficios N° 0043-2025-PD-OSITRAN y N° 0044- 2025-PD-OSITRAN recibidos el 22 de enero de 2025, se notificó a CORPAC, y al MTC, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN.
45. 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.
46. 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.
47. 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.
48. El 17 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0026-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00055-2025-PD-OSITRAN, se aprobó la modificación del artículo 4 de la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-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.
49. Mediante Oficios N° 0147-2025-PD-OSITRAN, y N° 0148-2025-PD-OSITRAN del 18 de febrero de 2025, se notificó a CORPAC y al MTC, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0026-2025-PD-OSITRAN.
50. El 24 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.
51. Mediante los Oficios N° GG.203.2025.O/6 y N° GG.204.2025.O/6, de fechas 19 de febrero y 3 de marzo de 2025, CORPAC remitió sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
52. Mediante Carta S/N, del 06 de marzo de 2025, la Asociación de Operadores Aéreos de Nasca (en adelante, ADDTTAN), remitió comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
53. El 7 de marzo de 2025, mediante correo electrónico dirigido a info@ositran.gob.pe, se recibió la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, a través de la cual la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, remitió comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
54. El 7 de marzo de 2025, mediante correo electrónico dirigido a info@ositran.gob.pe, se recibió la Carta S/N, a través de la cual la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú - IATA, mediante el cual manifiesta su respaldo a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, precisando que, confían en que estos ajustes contribuirán al fortalecimiento del sector aeronáutico y facilitarán un entorno más competitivo y accesible para todos los actores.

55. El 7 de marzo de 2025, mediante correo electrónico dirigido a info@ositrان.gob.pe, la empresa Translita remitió comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
56. El 26 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 0179-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó información a CORPAC referida al gasto y el laudo arbitral, mencionados en sus comentarios a la Propuesta Tarifario del Ositrán.
57. El 27 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 0082-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General ampliación de plazo de quince (15) días hábiles para presentar el informe tarifario.
58. El 28 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.022.2025.O CORPAC solicitó ampliación de plazo de siete (7) días adicionales para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 0179-2025-GRE-OSITRAN.
59. El 28 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 0180-2025-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo para presentar la propuesta tarifaria solicitada mediante el Memorando N° 00080-2025-GRE-OSITRAN.
60. El 31 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 0181-2025-GRE-OSITRAN, se le otorgó un plazo adicional de tres (3) días hábiles para que CORPAC remita la información solicitada mediante el Oficio N° 0179-2025-GRE-OSITRAN.
61. El 4 de abril de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 0179-2025-GRE-OSITRAN.
62. El 11 de abril de 2022, mediante correo electrónico dirigido a info@ositrان.gob.pe, la Sra. Jackeline Lucero Zevallos remitió un comentario a la Propuesta Tarifaria del Regulador⁸.
63. El 22 de abril de 2025, mediante Memorando N° 00100-2025-GRE-OSITRAN, se remitió a la Gerencia General el Informe: "Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A." (en adelante, Informe Tarifario del Regulador) elaborado 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.
64. El 24 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN - Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC - el cual no presentó observaciones a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC.
65. Con proveído del 24 de abril de 2025, sobre la base del artículo 28.3 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, 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 como parte del Proceso de Revisión Tarifaria.
66. El 25 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 0191-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó información a CORPAC referida a los ingresos de usuarios no atribuibles.
67. El 30 de abril de 2025, mediante el Oficio N° GCAF.GF.031.2025.O, CORPAC dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 0191-2025-GRE-OSITRAN.

⁸ 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 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.

68. El 13 de mayo de 2025, se llevó a cabo una reunión en la que participaron representantes de CORPAC y del Ositrán, con el fin de absolver algunas consultas referidas a la información remitida mediante los Oficios N° GG.203.2025.O/6, N° GG.204.2025.O/6 y sobre la Contabilidad Regulatoria 2024.
69. En aplicación del artículo 28 del RETA, el 19 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00115-2025-GRE-OSITRAN, se elevó a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios 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.
70. El 20 de mayo de 2025, mediante el Memorando N° 00295-2025-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° 00115-2025-GRE-OSITRAN.
71. 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 consulte a CORPAC si, en este caso, se configura una situación de emergencia que requiera su avocación.
72. Por intermedio del Oficio N° 00209-2025-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 aeroportuarios constituye una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidencia Ejecutiva.
73. 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 al plazo concedido mediante el Oficio N° 00209-2025-GRE-OSITRAN a fin de atender el requerimiento contenido en este.
74. 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° 00209-2025-GRE-OSITRAN.
75. El 6 de junio de 2025, mediante el Oficio GCAF.GF. 033.2025.O, CORPAC dio respuesta al Oficio N° 00209-2025-GRE-OSITRAN, indicando que la aprobación de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios no constituye una situación de emergencia que requiere la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva.
76. 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 Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA si consideran que la aprobación de tarifas máximas de los servicios aeroportuarios brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva.
77. El 23 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00226-2025-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 aeroportuarios configuraba una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidencia Ejecutiva.
78. El 24 de junio de 2025, mediante la Carta N° 0082-2025-GG/AETAI (2025086555), AETAI manifestó su posición respecto a lo consultado mediante el Oficio N° 00226-2025-GRE-OSITRAN.

79. El 27 de junio de 2025, mediante el Oficio N° 00228-2025-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 aeroportuarios configuraba una situación de emergencia que requiera la avocación de la Presidenta Ejecutiva. No obstante, IATA no emitió opinión al respecto.

II. MARCO LEGAL Y NORMATIVO APLICABLE

II.1. De la función reguladora del Ositrán

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

“Artículo 7°.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

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

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

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

(...)”

[El énfasis es nuestro.]

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

85. En cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39 del ROF del Ositrán, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; mientras que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17 de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
86. Cabe indicar que el numeral 6 del artículo IV⁹ 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.
87. La definición de ITUP contemplada en el RETA se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el inciso m) del artículo 1 del REGO¹⁰, 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 regional¹¹.

⁹ "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".

¹⁰ 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.

¹¹ Asimismo, la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley de Creación del Ositrán, en cuya línea se encuentran tanto el literal m) del artículo 1 del REGO como el numeral 6 del artículo IV del RETA, señala expresamente la infraestructura que no se encuentran bajo competencia del Ositrán, según se cita a continuación:

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

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

88. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 4¹² del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, según el citado artículo, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. En contrapartida, de acuerdo con el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
89. 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.
90. En esa línea, el artículo 11 del RETA¹³ 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.
91. 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

¹² **“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”.

¹³ **“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.”

efectos, la revisión podrá ser de oficio o a pedido de la Entidad Prestadora, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA.

II.2. Del procedimiento establecido en el RETA

92. En el Capítulo IV del Título II del RETA se especifican las disposiciones aplicables al procedimiento de fijación y revisión tarifaria de oficio. En particular, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4¹⁴ del RETA; es decir, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia. La resolución que aprueba el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Además, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora.
93. Según el artículo 30 del RETA, cuando el Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de oficio de revisión tarifaria, también establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA¹⁵. El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
94. En el presente caso, debe tenerse en cuenta que la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, aprobó los nuevos niveles de tarifas máximas que debe aplicar CORPAC para los servicios aeroportuarios que presta en los aeródromos y aeropuertos de Cuzco, Nasca y aquellos comprendidos en el Grupo V, cuya vigencia culminó el 31 de diciembre de 2024.
95. Por ello, con fecha 24 de mayo de 2024, a través de la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN¹⁶, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se realizó el análisis de las condiciones de competencia que registran aquellos mercados donde se ofertan y demandan los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, uso de mangas y uso de terminal aéreo, determinándose que CORPAC no enfrenta competencia en la prestación de dichos servicios. En consecuencia, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de dichos servicios.

¹⁴ **"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."

¹⁵ **"Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y revisión tarifaria (...)"**

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

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

¹⁶ A dicha fecha no existía *quorum* en el Consejo Directivo para que este sesione. Así, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del ROF, en base a la justificación contenida en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se verificó una situación de emergencia que ameritaba la avocación de la Presidencia Ejecutiva y, en consecuencia, este órgano aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria.

96. La Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN fue notificada al MTC con fecha 28 de mayo de 2024, a través del Oficio N° 00216-2024-PD-OSITRAN. Además, fue notificada a CORPAC con fecha 28 de mayo de 2024, a través del Oficio N° 00215-2024-PD-OSITRAN; cabe resaltar que el artículo 2 de la citada resolución otorgó a esta Entidad Prestadora un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de notificada la resolución, para que presente su propuesta tarifaria. Asimismo, con fecha 29 de mayo de 2024, la resolución antes mencionada fue publicada en el Diario Oficial El Peruano.
97. El 19 de junio de 2024, mediante el Oficio GG. 474.2024.O/6, CORPAC solicitó se prorrogue el plazo para la presentación de su propuesta tarifaria por treinta (30) días hábiles adicionales. Esta ampliación fue otorgada mediante el Oficio N° 00199-2024-GRE-OSITRAN del 21 de junio de 2024. El 26 de agosto de 2024, CORPAC presentó su propuesta tarifaria a través de la Carta GAJ.002.2024.O.
98. Conforme a lo establecido en el artículo 31 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles – prorrogables por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles –, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador), adjuntando la información indicada en el artículo 20 del RETA¹⁷. En el presente caso, considerando que, mediante el Memorando N° 00307-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó una ampliación del plazo de treinta (30) días hábiles para presentarle la Propuesta Tarifaria del Regulador; el referido plazo venció el 17 de enero de 2025.
99. Con fecha 17 de enero de 2025, mediante el Memorando N° 00020-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la Propuesta Tarifaria del Regulador.
100. Según lo señalado en el numeral 19.2 del artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados desde el día siguiente de recibida la Propuesta Tarifaria del Regulador para remitirla al Consejo Directivo. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días hábiles de recibido el mencionado informe, el Consejo Directivo dispone la publicación de la propuesta de revisión tarifaria del Ositrán.
101. Según lo previsto en el numeral 20.2 del artículo 20 del RETA, la resolución mediante la cual el Consejo Directivo aprueba el informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Regulador debe ser publicada en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:
 - a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
 - b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
 - c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
 - d) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente (s).
 - e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.

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.

(...)”

102. Además, según lo previsto en el numeral 20.3 del artículo 20 del RETA, en la misma fecha en que se publica el proyecto de resolución que aprueba la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Diario Oficial El Peruano, el Ositrán publica en su portal institucional el informe que sustenta dicha propuesta.
103. Respecto al plazo dentro del cual se reciben comentarios relativos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el artículo 21 del RETA señala que no podrá ser menor a quince (15) días hábiles ni mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
104. Asimismo, según el artículo 22 del RETA, dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios, se realiza la audiencia pública. En ella, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la Propuesta Tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados.
105. De otro lado, según el numeral 27.1 del artículo 27 del RETA, las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de los Usuarios podrán solicitar audiencias privadas con funcionarios del Ositrán, a fin de que se absuelvan consultas respecto al procedimiento tarifario que corresponda, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento. Por ello, el numeral 27.2 del artículo 27 del RETA ha establecido que las audiencias privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior al vencimiento del plazo para recepción de comentarios de los interesados.
106. En el presente caso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, mediante la mencionada resolución, la Presidencia Ejecutiva dispuso la publicación del citado informe en el portal institucional del Ositrán, 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 veinticinco (25) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, y, finalmente, 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 en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2025.
107. Respecto al plazo para comentarios concedido por la Resolución de Presidencia N° 0008-2025-PD-OSITRAN, debe indicarse que, el artículo 4 de dicha resolución fue modificado mediante la Resolución de Presidencia N° 0026-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00055-2025-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.
108. De acuerdo con lo establecido en el numeral 28.1 del artículo 28¹⁸ del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la

¹⁸ **“Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán**

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

a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final.

b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.

c) Matriz de los comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.

(...)”.

propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables por quince (15) días hábiles¹⁹, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución antes indicado y la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.

109. 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, presente el informe que sustenta la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios de CORPAC vencía inicialmente el 22 de abril de 2025.
110. En el presente caso, el 22 de abril de 2025, mediante el Memorando N° 00100-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General, entre otros documentos, el informe que sustenta la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.
111. 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.
112. 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).
113. Considerando las actuaciones complementarias solicitadas por la Gerencia General, mediante el Memorando N° 00115-2025-GRE-OSITRAN, se elevó a la Gerencia General, entre otros documentos, el Informe “Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios 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.
114. De acuerdo con el numeral 28.2 del artículo 28²¹ del RETA, una vez que se realicen las

¹⁹ Cabe precisar que el 28 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 0180-2025-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo para presentar la propuesta tarifaria solicitada mediante el Memorando N° 00080-2025-GRE-OSITRAN.

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**

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.

115. 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 a 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° 209-2025-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 aeroportuarios no constituye una situación de emergencia que justifique la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva.
116. Adicionalmente, 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 Asociación Internacional de Transporte Aéreo Sucursal de Perú – IATA si consideran que la aprobación de tarifas máximas de los servicios aeroportuarios brindados por CORPAC configura una situación de emergencia que amerite la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva. La consulta a AETAI se efectuó mediante el Oficio N° 00226-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, al respecto, AETAI manifestó su posición por intermedio de la Carta N° 0082-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. De otro lado, la consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00228-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto.

III. ALCANCE DE LA REVISIÓN TARIFARIA

117. De acuerdo con la Resolución de Presidencia N° 0029-2024-PD-OSITRAN, los servicios materia del presente procedimiento de revisión tarifaria para el Aeropuerto de Cusco, el Aeródromo de Nasca²³ y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V, son:
- Servicios al pasajero: Uso del terminal de pasajeros²⁴.
 - Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas.

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

118. De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC²⁵ (en adelante, MCR), estos servicios comprenden lo siguiente:
- Servicio de salvamento y extinción de incendios
 - Seguridad aeroportuaria
 - Circuito cerrado de televisión
 - Carritos para el transporte de equipajes
 - Servicio de transporte de pasajeros

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.

²³ En línea con lo estipulado en la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, en el Aeródromo de Nasca no es aplicable el cobro de la TUUA por parte de CORPAC.

²⁴ Por el cual se cobra una Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA).

²⁵ Versión 3.2, febrero 2017, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.

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

119. De acuerdo con el Tarifario de CORPAC, estos servicios ofrecen los medios que permiten la asistencia de los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque²⁶.

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

120. El servicio de **Aterrizaje y Despegue (A/D)**, comprende la provisión de la pista de aterrizaje y rodadura en la calle de rodaje y plataforma, así como de los servicios relacionados al despegue y aterrizaje de las aeronaves, control de movimiento de plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, *taxiways* y plataformas).
121. Además, comprende los primeros 90 minutos de estacionamiento de las aeronaves en la rampa o en cualquier otro lugar designado por CORPAC; y, adicionalmente, para aquellas aeronaves en operación nocturna, este servicio provee iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje.
122. En cuanto al servicio de **estacionamiento**, de acuerdo con el MCR, este consiste en la provisión y mantenimiento del área de estacionamiento para las aeronaves o bien hangares donde además pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves. Asimismo, se considera servicio de estacionamiento al periodo por encima de los noventa (90) minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue en el que el avión está estacionado.²⁷
123. Por su parte, el servicio **de mangas**, que únicamente se presta en el aeropuerto de Cusco, provee de puentes de embarque o mangas que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar pasajeros. Así, de acuerdo con el MCR, este servicio incluye la provisión de infraestructura y servicios para facilitar la conexión directa de pasajeros entre las aeronaves y la terminal.

IV. CUESTIONES PREVIAS SOBRE EL PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA

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

124. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador aprobó los niveles de Tarifas Máximas que debía aplicar CORPAC para los servicios de aeronavegación y los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos bajo su administración.
125. De esta manera, para definir la estructura de tarifas, se establecieron seis unidades de

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

²⁷ De acuerdo con el MCR, también podrían incluirse los servicios encargados de garantizar la seguridad de las operaciones en el espacio físico destinado al estacionamiento de las aeronaves.

negocio (en adelante, UN). La primera UN fue conformada por los servicios de aeronavegación, pues constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria, mientras que las otras cinco UN fueron constituidas por grupos de aeropuertos.

126. Los objetivos de dicha revisión tarifaria fueron los siguientes:

- a) Establecer los nuevos niveles de Tarifas Máximas;
- b) Separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos económicos;
- c) Cubrir los costos de los servicios aeronáuticos para ciertas unidades de negocio;
- d) Reducir las distorsiones creadas por la diferenciación de las tarifas entre vuelos nacionales e internacionales; y,
- e) Hacer explícitos los subsidios entre servicios y entre aeropuertos para aquellas unidades de negocio que no cubren sus costos, pero que cumplen un rol social en la economía del país.

127. En cuanto a la estimación de los costos económicos, se consideraron aquellos recursos necesarios para la producción de los servicios aeroportuarios, es decir, los costos operativos; para ello se aplicó el mecanismo de costeo por actividades, el cual permite a la empresa asignar sus costos basados en la causalidad del gasto y determinar con mayor transparencia el subsidio que requieren los servicios aeronáuticos que cumplen un rol subsidiario.

128. Al respecto, en concordancia con el principio de equidad, y con la finalidad de asegurar un subsidio transparente, cuantificable e identificable, se aplicó el siguiente procedimiento para el tratamiento de los subsidios cruzados entre unidades de negocio:

- i) Se dividieron los aeropuertos en grupos en función de la demanda para que aquellos que presentan mayor tráfico cubran sus costos en la medida de lo posible;
- ii) Se consideraron dos categorías de tarifas que corresponden a vuelos nacionales e internacionales; y,
- iii) Se consideró, dentro de los ingresos, un porcentaje de la Retribución al Estado generada por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), a fin de cubrir las operaciones de la red aeroportuaria administrada por Corpac²⁸.

129. Respecto a la determinación de los servicios aeroportuarios, los aeropuertos fueron clasificados en los Grupos I, II, III y IV, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN que las tarifas propuestas para el Grupo V serían las mismas que se proponen para el Grupo IV.

130. Cabe subrayar que la sexta unidad de negocio o Grupo V estuvo integrada por 36 aeródromos que registraban escaso o nulo movimiento, lo cual no les permitía cubrir sus costos de operación, pero que cumplían una función social (ver Tabla 1).

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

Unidad de Negocio (UN)	Clasificación	Aeropuerto	Pasajeros Anuales
2	Grupo I	Cusco	Alrededor de 700 000

²⁸ Sobre este aspecto, cabe precisar que de acuerdo con el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh, a partir del tercer año de Vigencia de la Concesión, el 80% del monto mínimo de la Retribución se destinaría a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por Corpac, mientras que el 20% restante sería destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCh. Luego, a través de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCh, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se agregó un último párrafo a la cláusula 5.23 de dicho contrato (referida a la ampliación del Aeropuerto), estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el mencionado numeral 10.3 de las Bases.

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. En ese sentido, para la formulación de la propuesta tarifaria, en concordancia con el principio de sostenibilidad, se elaboraron flujos de caja para cada Unidad de Negocio, en los cuales se incluyeron los ingresos, los costos y el plan de inversiones, y se calcularon diferentes niveles de costo de capital para descontar los flujos de caja correspondientes, incorporando con ello un nivel de riesgo de acuerdo con las Unidades de Negocio definidas²⁹.
132. Empleando dicha metodología, se comprobó la sostenibilidad en el caso del Grupo I (Cusco). No obstante, en el caso de los Grupos II, III y IV, la demanda individual de los aeropuertos que los conformaban no era suficiente para generar ingresos que permitieran cubrir sus costos operativos; es decir, las tarifas calculadas para cada uno de los referidos grupos no permitían por sí solas obtener un VAN positivo. Bajo ese contexto, considerando que la Concesión del AIJCh estableció la transferencia de ingresos por el 50% de la tarifa de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional a favor de CORPAC, y que este es el conector del negocio aeroportuario, se determinó que debe tener libertad para asignar y gestionar dichos recursos de la mejor manera posible.
133. Bajo dicho contexto, se debe precisar que dada la sostenibilidad de la UN del Grupo I, esta fue analizada sin considerar las transferencias generadas por la concesión del AIJCH.
134. Así, a efectos de determinar las tarifas razonables del resto de UN para el caso de los servicios aeroportuarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos comprendida por los Grupos II, III y IV, bajo los siguientes tres (03) escenarios:
- **Escenario 1:** Se consideró la sumatoria de los ingresos por tarifas, costos e inversiones de los aeropuertos que conforman la canasta aeroportuaria, incluyendo además los ingresos provenientes del AIJCh por el 50% de la tarifa de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional.
 - **Escenario 2:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 1, y se incluyó además como parte de los ingresos, las transferencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) equivalentes al 21% de la Retribución mínima que Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) paga al Estado. Asimismo, se hizo explícito el subsidio encubierto a las actividades militares y policiales, y se consideró un cronograma de reducción de costos administrativos de 50% en un periodo de cinco (05) años.
 - **Escenario 3:** Se consideraron los mismos supuestos del escenario 2, pero modificando el porcentaje de la Retribución mínima, el cual pasaría de 21% a

²⁹ Para ello, se calculó una misma tasa de costo promedio ponderado del capital (WACC, por sus siglas en inglés) para los servicios de aeronavegación y el Grupo I, y a partir de esta se agregaron una, dos y tres desviaciones estándar para los Grupos II, III y IV, respectivamente. De esta manera, se consideró un WACC de 11% para descontar los flujos de caja correspondientes a las Unidades de Negocio del Grupo I y de los servicios aeronavegación, 13% para el Grupo II, 14% para el Grupo III, y 16% para el Grupo IV.

51%. Asimismo, se incorporaron los costos totales e inversiones de los aeropuertos de escaso o nulo movimiento (Grupo V), no considerados por la consultora *Curry & Brown*³⁰ y proyectadas por Corpac hasta el año 2008.

135. De la evaluación de los escenarios del flujo de caja global para los mencionados Grupos II, III y IV, se detectó que la viabilidad del negocio estaba asegurada en los escenarios 2 y 3, al presentar un VAN positivo. Es decir, la sostenibilidad de dichos grupos dependía de los ingresos provenientes del AIJC y de las transferencias del MTC.³¹
136. En ese orden, las tarifas establecidas para los Grupos II, III y IV fueron:
- i) En el caso de la TUUA nacional e internacional, igual para los tres grupos.
 - ii) En el caso de A/D nacional, iguales para los Grupos II y III, e inferiores para el Grupo IV.
 - iii) En el caso de A/D internacional, diferentes en los tres grupos; siendo las tarifas más altas en el Grupo I y más bajas en el Grupo IV.
 - iv) Las tarifas correspondientes al Grupo IV fueron aplicadas también al Grupo V.
137. A continuación, se muestra la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios, aprobada por el Regulador en el año 2004.

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

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

NA: No aplicable.

³⁰ Estudios realizados por la firma consultora *Curry & Brown* en el marco de la preparación del plan maestro para la entrega en concesión de los aeropuertos regionales, por encargo de Proinversión.

³¹ Cabe indicar que los niveles tarifarios para dichos grupos fueron ajustados de tal manera que la transferencia del Estado a Corpac fuera la mínima, teniendo en cuenta que el Estado debía efectuar pagos para realizar la expropiación de terrenos para la ampliación del AIJC.

Fuente: Informe "Revisión de Tarifas de los servicios regulados que provee CORPAC S.A." aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Actividades de carácter permanente:

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

Actividades de carácter circunstancial:

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

mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN³², rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN³³, se aprobaron las tarifas de los mencionados servicios, disponiéndose que las mismas se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2024.

145. Cabe precisar que, en la revisión tarifaria del 2022, señalada previamente, se mantuvo la estructura tarifaria de los servicios aeroportuarios prevista mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

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

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

“124. Como se explicó en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en el marco de la evaluación de procedencia de la solicitud presentada por CORPAC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos cursó diversos requerimientos a la DGAC, a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y al mismo solicitante, con el fin de recabar información sobre la titularidad legal para la explotación del Aeródromo de Nazca. Ello, considerando que, de acuerdo con la información que se tenía disponible a la fecha de la evaluación de procedencia de la solicitud, mediante Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 de fecha 30 de abril de 2010, la DGAC dispuso que la explotación, operación, equipamiento y conservación del mencionado aeródromo estará a cargo de CORPAC, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99, hasta que concluya su proceso de transferencia a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre.

(...)

147. En conclusión, a partir de la información antes citada, en primer lugar, se colige que CORPAC tiene la titularidad legal para explotar el aeródromo de Nazca, en virtud de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 emitida por la DGAC, según el cual “la explotación, operación, equipamiento y conservación del Aeródromo María Reiche Neuman de la ciudad de Nasca, estará a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A., de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 99 hasta que concluya el proceso de transferencia del citado Aeródromo a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre”.

148. Al respecto, como se ha evidenciado, en virtud del principio de Verdad Material contenido en el artículo 1.11 del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, se cursaron diversos requerimientos a la DGAC a fin de que informe si la titularidad otorgada en virtud de la Resolución Directoral N° 141-2010-MTC/12 habría quedado sin efecto; debiendo resaltarse que en ninguna oportunidad la DGAC ha señalado que ello haya ocurrido. Por el contrario, debe reiterarse que CORPAC ha señalado que, a la fecha, tiene la titularidad para explotar el aeródromo de Nazca en virtud de la mencionada Resolución Directoral. Además, debe recordarse que la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, previo al acto de inicio del presente procedimiento, manifestó que el proceso de transferencia del referido aeródromo a que se refiere dicha resolución aún no ha concluido.

149. En segundo lugar, sobre la base de las declaraciones efectuadas por CORPAC a través de la Carta N° GG.880. 2021.O/5, se advierte que dicha entidad no brinda servicios de uso del Aeródromo de Nazca. Por el contrario, ha declarado que dichos servicios son brindados por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, por los cuales cobra el concepto

³² Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de abril del 2022.

³³ Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de abril del 2022.

de Tasa Turística o Derecho de Uso Aeroportuario en virtud de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017, lo cual también ha sido manifestado por CORPAC en el proceso judicial anteriormente reseñado. Adicionalmente, cabe señalar que, en el marco del citado proceso judicial, en atención a los límites de la representación del entonces Alcalde de la Municipalidad Distrital de Vista Alegre y la Escritura Pública suscrita por él y por CORPAC, **uno de los puntos controvertidos y en discusión es si se respetó o no la exclusividad del cobro de la tasa turística; siendo este un tema cuya resolución corresponde a la sede judicial y, por ende, excede el objeto del procedimiento de revisión tarifaria en curso.**

150. Por las consideraciones antes expuestas, **para efectos del presente procedimiento, se revisarán las tarifas aplicables en el aeródromo de Nazca (Estacionamiento, Aterrizaje y Despeque); no obstante, corresponde excluir del presente procedimiento la TUUA aplicable a dicho aeródromo, y en línea con ello, ya no será aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN**”.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

147. Se observa que, de la evaluación de la información remitida por la DGAC y CORPAC en el marco del proceso de fijación tarifaria, referida a la estructura de cobro y operación del aeródromo de Nazca, se decidió excluir la TUUA aplicable a dicho aeródromo y en línea con ello ya no sería aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.
148. Ahora bien, como parte del Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN³⁴, por medio de los Oficios N° 00181-2024-GRE-OSITRAN^{35, 36} y N° 00182-2023-GRE-OSITRAN³⁷, dirigidos al MTC y CORPAC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán consultó si CORPAC había dejado de contar con la autorización para explotar determinados aeródromos y aeropuertos, entre ellos, el aeródromo de Nazca, comprendidos en el alcance de la Resolución de Consejo Directivo N° 0012-2022-CD-OSITRAN y que, asimismo, indique si alguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia³⁸.
149. Así, a través del Oficio N° GG.012.2024.O, del 10 de enero de 2024, CORPAC respondió el Oficio N° 00238-2023-GRE-OSITRAN, confirmando que mantiene la condición de explotador de los aeródromos y aeropuertos mencionados en dicho oficio y que ninguno de ellos se encuentra en proceso de transferencia.

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

35 Notificado el 03 de enero de 2024.

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

37 Notificado el 03 de enero de 2024.

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

150. Del mismo modo, mediante el Oficio N° 0386-2024-MTC/12.04, recibido el 30 de mayo de 2024, el MTC remitió una lista con el detalle de los aeródromos que han sido clausurados mediante Resolución Directoral. Además, a través del señalado oficio, el MTC indicó que no se ha llevado a cabo ningún proceso de transferencia.
151. Por lo expuesto, considerando que el MTC y CORPAC informaron, entre otros, que CORPAC mantiene la condición de explotador del aeródromo de Nasca, en virtud del principio de Verdad Material³⁹ contenido en el artículo 1.11 del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, se puede colegir que a la fecha se mantiene el mismo estado situacional identificado en el anterior proceso de fijación tarifaria.
152. Por tanto, manteniendo el criterio establecido en la revisión tarifaria de Servicios Aeroportuarios de CORPAC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, para efectos del presente procedimiento, se revisarán las tarifas aplicables en el aeródromo de Nazca (Estacionamiento, Aterrizaje y Despegue); no obstante, corresponde mantener la exclusión del presente procedimiento de la TUUA aplicable a dicho aeródromo.

V. PROPUESTA TARIFARIA DE CORPAC

153. Tal como fue anotado líneas arriba, mediante el Oficio N° GG.002.2024.O/6, CORPAC remitió su propuesta tarifaria de servicios aeroportuarios (en adelante, Propuesta Tarifaria de CORPAC), los cuales son prestados en el aeropuerto de Cusco, y los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V⁴⁰, asimismo, dicha Propuesta desarrolla los siguientes puntos:
- (i) La identificación de los servicios;
 - (ii) Los fundamentos de la solicitud, y
 - (iii) Metodología utilizada y propuesta.
154. Al respecto, cabe preciar que, de acuerdo con la Propuesta Tarifaria de CORPAC, dicha entidad prestadora opera tres tipos de aeropuertos con características distintas. Al respecto, señala: *“En primer lugar, opera el aeropuerto de Cuzco, el aeropuerto con más operaciones comerciales después del de Lima antes de la pandemia en el Perú. En segundo lugar, opera el aeropuerto de Nazca, un aeropuerto con muchas operaciones (de hecho, era el tercer aeropuerto con más operaciones a nivel nacional antes de la pandemia) pero que obedecen en su gran mayoría a vuelos turísticos y no vuelos de enlace entre dos aeropuertos. En tercer lugar, opera 16 aeropuertos y aeródromos en ciudades pequeñas.”*
155. Sobre la base de dicho aspecto, a continuación, se expondrá los principales argumentos desarrollados por CORPAC para uno de los puntos señalados previamente:

V.1. Identificación de los servicios.

156. Sobre el particular, CORPAC argumenta que los servicios que requieren una revisión tarifaria son:
- Tarifa Única por uso de Aeropuerto (TUUA).
 - Aterrizaje y despegue

39 **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.

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

- Estacionamiento de aeronaves
- Mangas de abordaje

V.2. Fundamentos de la solicitud.

157. Sobre el particular, CORPAC señala como fundamento de la revisión tarifaria que las tarifas vigentes de los servicios aeroportuarios de CORPAC fueron fijadas en el año 2022 por el Regulador, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, mediante la cual dispuso la vigencia de las tarifas hasta el 31 de diciembre del 2024, en ese sentido corresponde presentar la propuesta tarifaria a fin de cumplir con lo dispuesto en las resoluciones citadas.
158. Asimismo, CORPAC señala que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante, IATA), en su informe de diciembre de 2023⁴¹ señaló que para el año 2024 se desarrollaría una consolidación económica para la industria de la aviación, señalando además que la resiliencia del sector ha ayudado a las aerolíneas a volver con fuerza a los niveles de conectividad anteriores a la pandemia. Sin embargo, a pesar de que la velocidad de recuperación de la industria es extraordinaria, también ha afectado cuatro años de crecimiento. Es así que, a partir del 2024, su pronóstico apunta a patrones de crecimiento más normales, tanto para el sector de pasajeros como para el de carga.

V.3. Metodología utilizada y propuesta

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

V.3.1. Horizonte de Tiempo

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

V.3.2. Moneda

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

V.3.3. Proyección de la demanda

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

⁴¹ <https://www.iata.org/contentassets/b4cc9013a14c4a1e877728246de9738f/2024-01-31-02-sp.pdf>

Tabla 3: Incremento de la demanda según servicio prestado (periodo 2024-2027)

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.4. Proyección de ingresos

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

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

A. Proyección de ingresos regulados

168. A partir de la demanda estimada para el periodo 2024-2027, CORPAC señala que los ingresos regulados se obtienen multiplicando las cantidades por el respectivo nivel tarifario; así, dichos ingresos corresponden a los usuarios atribuibles de los aeropuertos administrados por CORPAC como Cusco, Nasca y aeródromos del grupo V; siendo que, a partir del 2024 en adelante, se consideran las tarifas resultantes al aplicar el porcentaje de variación que hace que el VAN del flujo de caja sea cero.

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

Servicio	Ingresos Regulados Proyectados			
	2024	2025	2026	2027
TUUA nacional	11 294 576	12 047 516	12 851 653	13 710 511
TUUA internacional	986 151	1 045 315	1 108 026	1 174 502
Aterrizaje y despegue nacional	7 084 910	7 571 233	8 091 223	8 647 224
Hasta 10 t	233 881	249 655	266 499	284 507
Más de 10 t hasta 35 t	100 133	104 272	108 601	113 114
Más de 35 t hasta 70 t	1 117 933	1 192 749	1 272 667	1 358 038
Más de 70 t hasta 105 t	5 632 964	6 024 557	6 443 456	6 891 565
Más de 105 t	-	-	-	-
Aterrizaje y despegue internacional	524 239	555 673	588 993	624 312
Hasta 10 t	593	617	642	667
Más de 10 t hasta 35 t	3 168	3 356	3 553	3 764
Más de 35 t hasta 70 t	12 288	13 021	13 798	14 625
Más de 70 t hasta 105 t	508 190	538 679	571 000	605 257
Más de 105 t	-	-	-	-
Estacionamiento nacional	4 963	5 298	5 656	6 039
Hasta 10 t	3 650	3 896	4 159	4 440
Más de 10 t hasta 35 t	68	71	74	77
Más de 35 t hasta 70 t	228	243	259	277
Más de 70 t hasta 105 t	1 017	1 088	1 164	1 245
Más de 105 t	-	-	-	-
Estacionamiento internacional	81	86	90	96
Hasta 10 t	12	13	13	14
Más de 10 t hasta 35 t	3	3	3	3
Más de 35 t hasta 70 t	7	7	7	8
Más de 70 t hasta 105 t	59	63	67	71
Más de 105 t	-	-	-	-
Uso de Mangas	544 940	583 047	623 840	667 504
Total ingresos regulados	20 439 860	21 808 167	23 269 481	24 830 187

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

B. Proyección de Ingresos usuarios no atribuibles

169. Para la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles, CORPAC define dos tipos de usuarios que hacen uso de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC: aquellos que pagan la Tarifa regulada por cada uno de los servicios aeroportuarios, denominados “usuarios atribuibles” y los que pagan un monto menor por dichos servicios denominados

“usuarios no atribuibles”.

170. Así, sobre la base de los ingresos históricos por servicios a usuarios no atribuibles, para el cálculo de la proyección, CORPAC distribuyó los ingresos facturados por las mencionadas dos tarifas entre los distintos servicios que las conforman, tomando como referencia la participación anual de cada uno de estos servicios en los ingresos regulados (es decir, aquellos provenientes de los usuarios atribuibles).
171. De esta manera y tomando en consideración de la tasa de crecimiento proyectada para el aeródromo de Nasca, CORPAC proyectó los ingresos no atribuibles, según lo siguiente:

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

C. Proyección de transferencias del AIJC

172. CORPAC afirma que, de acuerdo con lo establecido en el anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJC, todos los servicios de aeronavegación se encuentran bajo la dirección y responsabilidad de CORPAC. Asimismo se establece que:
- LAP facturará el 100% de los servicios de aterrizaje y despegue a los usuarios del aeropuerto, y entregará a Corpac el 50% de los montos facturados, que conforme al Contrato de Concesión le corresponden; y,
 - LAP facturará el 100% de la TUUA internacional a los usuarios del aeropuerto, y entregará a Corpac el 20% de los montos facturados que, conforme al marco contractual, le corresponden.
173. De esta manera, afirma que, siguiendo el criterio adoptado en la última revisión tarifaria, en el presente caso, CORPAC consideró la distribución de las transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional como parte de los ingresos de CORPAC en el flujo de caja. Para tal efecto, proyectó las transferencias recibidas por LAP para el periodo 2024-2027 y sobre dichos montos se aplicó el 20% de la distribución del TUUA Internacional.
174. Posterior a dicho procedimiento, CORPAC aplicó una distribución de dichos ingresos entre aeropuertos, para lo cual consideró el criterio de distribución de transferencia mediante la distribución de los costos de pista y rodadura.

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.5. Proyección de costos operativos

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.6. Base de capital estimada

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

A. Base de capital existente

181. De acuerdo con la Propuesta tarifaria de CORPAC, a fin de determinar la base inicial de activos, consideró los valores registrados en la contabilidad regulatoria del año 2023. Así, de acuerdo con la información del libro de activos fijos, Corpac posee activos relacionados a los servicios aeroportuarios, y activos que son compartidos entre los servicios de navegación aérea y los aeroportuarios (en adelante, activos mixtos).

182. Así, para el caso de los activos mixtos que no son terrenos, CORPAC considera un 50% para los servicios aeroportuarios; mientras que para el caso de los terrenos, CORPAC considera la cantidad de metros cuadrados para la asignación de costos (*cost driver*).
183. Sobre la base de lo expuesto, CORPAC estima que el stock de activos fijos asociados a los servicios aeroportuarios prestados en los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de CORPAC asciende a S/ 233,464 millones en el año base (2023).

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

B. Inversiones proyectadas

185. De acuerdo con la Propuesta tarifaria de CORPAC, para determinar las inversiones proyectadas, inicialmente se determinó dentro del programa de inversiones aquellas destinadas a los servicios aeroportuarios para el periodo 2024-2027, las cuales ascendieron a S/ 76 324 824.

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

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

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

187. Considerando que los flujos de caja se encuentran expresados en dólares americanos, CORPAC aplicó el tipo de cambio real proyectado para el periodo 2024-2027 sobre los montos estimados de inversión. De esta manera, en la siguiente tabla se muestran las inversiones en dólares reales, así como su depreciación.

Tabla 17: Proyección de inversiones y depreciaciones 2024-2027 (USD reales)

Tipo de Activo	2024	2025	2026	2027
Total inversiones aeroportuarias	2 287 215	2 772 266	2 860 858	4 557 555
Edificaciones y construcciones	1 546 075	2 159 216	1 602 536	2 972 817
Maquinaria y equipo	741 140	613 050	1 258 322	1 094 713
Vehículos	-	-	-	490 025
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Equipos de informática	-	-	-	-
Total depreciación	151 418	320 684	526 643	882 760
Edificaciones y construcciones	77 303,73	185 264,54	265 391,36	414 032,21
Maquinaria y equipo	74 114,02	135 419,01	261 251,21	370 722,53
Vehículos	-	-	-	98 004,96
Muebles y enseres	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-
Equipos de informática	-	-	-	-

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

“EL PROGRAMA DE GASTOS DE CAPITAL 2024 – 2027

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

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

está a continuación:

Gastos de Capital no ligados a Proyectos

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

Comprende la renovación y/o adquisición de equipos requeridos para la operatividad de los servicios brindados en las instalaciones aeroportuarias bajo la administración de CORPAC S.A., tales como sistema integral de cobranzas TUUA, butacas, faja transportadora de equipajes y teleindicadores, entre otros. El monto de la inversión será ejecutado en el período 2024-2027.

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

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

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

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

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

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

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

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

V.3.7. Impuestos

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

V.3.8. Tasa de descuento (WACC)

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

Tabla 18: Costo promedio ponderado de capital (WACC)

Parámetro	Valor	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,86%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2023 (Damodaran)
ERP	6,80%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2023 (Damodaran)
Beta Desapalancada	0,490	Beta desapalancado SWISS Economics y AENA
D/E	0,00	EE.FF. CORPAC, en el 2023 CORPAC no se endeudo
Beta apalancado	0,490	
Riesgo país	1,83%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2020-2023)
Costo de patrimonio (USD)	10,0%	
Apalancamiento	0,00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda (USD)	0,6%	EE.FF. CORPAC
Impuesto (Tasa efectiva)	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. COF)
WACC nominal (USD)	10,0%	
Inflación	2,64%	Inflacion proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
WACC real (USD)	7,19%	
WACC real (soles)	7,53%	

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.9. Flujos de Caja

191. En propuesta tarifaria de CORPAC se señala que para el cálculo del flujo de caja se consideraron los siguientes supuestos:

- Se elaboró un flujo de caja económico que comprende al aeropuerto de Cusco, el aeródromo de Nazca y los aeródromos que forman parte del Grupo V.
- Un horizonte de cuatro años (2024-2027) con año base 2023, en que las tarifas revisadas entrarán en vigor desde el 2025.
- Flujos de ingresos y egresos expresados en dólares americanos a precios constantes.
- Se incluye dentro de los ingresos, las transferencias realizadas por LAP a Corpac por concepto del 20% de la recaudación de la TUUA internacional.
- Sobre el plan de inversiones calculado, se aplicó un factor de ajuste del 62.2 % que refleja la ejecución real de las inversiones respecto de lo presupuestado entre los años 2024-2027.
- Se utiliza el método de depreciación lineal de los activos. Se incluyen las contribuciones que se realiza a Ositrán.
- La tasa de descuento empleada es el costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos en soles, en términos reales, el cual asciende a 7.19%.

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

Tabla 19: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (USD reales)

Año	2023	2024	2025	2026	2027
Total de ingresos		32 834 892	34 822 983	36 935 073	39 179 097
Ingresos regulados		20 439 860	21 808 167	23 269 481	24 830 187
TUUA		12 280 728	13 092 830	13 959 679	14 885 013
Nacional		11 294 576	12 047 516	12 851 653	13 710 511
Internacional		986 151	1 045 315	1 108 026	1 174 502
Aterrizaje y despegue		7 609 148	8 126 906	8 680 216	9 271 536
Nacional		7 084 910	7 571 233	8 091 223	8 647 224
Internacional		524 239	555 673	588 993	624 312
Estacionamiento		5 044	5 384	5 746	6 134
Nacional		4 963	5 298	5 656	6 039
Internacional		81	86	90	96
Mangas		544 940	583 047	623 840	667 504
Transferencias AJCh		12 393 391	13 013 060	13 663 713	14 346 899
Usuarios no atribuibles		1 641	1 756	1 879	2 010
Aporte por regulación		328 349	348 230	369 351	391 791
Ingresos netos		32 506 543	34 474 753	36 565 723	38 787 306
Costos de operación		24 393 250	26 147 437	27 299 527	28 373 029
Suministros y Materiales		209 922	216 181	222 595	229 017
Gastos de Personal		17 113 199	18 635 839	19 537 910	20 388 747
Servicios de terceros excepto mantenimiento		4 451 914	4 584 664	4 720 677	4 856 871
Mantenimiento		635 073	668 475	715 479	734 860
Depreciación de activos		-	-	-	-
Amortización de Intangibles		-	-	-	-
Seguros y tributos		1 963 126	2 021 664	2 081 640	2 141 696
Otros Costos		20 018	20 614	21 226	21 838
Costos de operación incrementales		-	14 465	42 066	42 019
Inversión					
Activo inicial	61 329 113				
Inversiones del periodo		2 287 215	2 772 266	2 860 858	4 557 555
Recuperación de la inversión					64 427 246
Impuestos		1 987 061	2 007 858	2 262 247	2 574 155
Flujo de caja	(61 329 113)	3 839 017	3 547 192	4 143 091	67 709 813
TIR	7,19%				
VAN	\$0				
WACC	7,19%				
Incremento tarifario	7,36%				

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.10. Propuesta tarifaria

193. Considerando lo expuesto previamente, CORPAC señala que la variable que cierra el modelo, es decir, la que logra que el VAN de cada flujo de caja económico sea igual a cero, es la tasa de variación de las tarifas revisadas respecto de las vigentes, que para la propuesta tarifaria de CORPAC asciende a 7,36%.
194. En ese sentido, la propuesta tarifaria de CORPAC propone las siguientes tarifas para el periodo 2024 al 2027:

Tabla 20: Tarifas propuestas por CORPAC

Servicios aeroportuarios	Moneda / Unidad	Tarifa Cusco	Tarifa Nazca	Tarifa Grupo V
		Propuesta CORPAC	Propuesta CORPAC	Propuesta CORPAC
		2024	2024	2024
TUUA Nacional	USD/Pasajero	5,55	-	4,50
TUUA Internacional	USD/Pasajero	15,43	-	-
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	12,36	6,16	3,09
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,66	1,33	1,03
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,33	1,38	1,08
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,48	1,45	1,14
Más de 105 t	USD/t	3,56	1,48	1,16
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	24,69	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4,58	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	5,55	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,85	-	-
Más de 105 t	USD/t	5,99	-	-
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,30	0,15	0,08
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,08	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,09	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,62	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,11	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,14	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,15	-	-
Más de 105 t	USD/h	0,15	-	-
Uso de Mangas	USD/h	46,30	-	-

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3.11. Reajuste por inflación

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

VI. PROPUESTA TARIFARIA ELABORADA POR AETAI

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

VI.1. Consideraciones previas

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

VI.1.1. Disponibilidad de efectivo y ejecución de Inversiones

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

VI.1.2. Gasto Personal y CAPEX propuestos por CORPAC

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

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

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

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

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

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

(...)

Gastos en Personal	AIJCH-LAP			AIVA-CORPAC		
	2006	2022	2023	2006	2022	2023
Total Gastos Personal (en USD)	6,050,000	17,214,000	20,609,000	1,428,181	8,459,437	9,306,984
Número Total de Trabajadores	317	725	868	36	113	119
Salario Promedio (USD)	1,590	1,979	1,979	3,306	6,229	6,519
CORPAC en comparación a LAP				108%	215%	229%

	2006	2022	2023
Número Trabajadores en AIVA	36	113	119
PAX Total AIVA	909,041	2,857,820	3,004,412
Pasajeros por Trabajador-mes	2,104	2,104	2,104

	2006	2022	2023
Número Trabajadores en LAP	317	725	868
PAX Total LAP	6,038,922	18,622,646	21,259,016
Pasajeros por Trabajador-mes	1,588	2,141	2,041

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

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

VI.1.3. Incentivos para invertir de CORPAC

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

208. En ese sentido, afirma que el modelo de determinación de las tarifas utilizado por el Regulador genera los siguientes incentivos en CORPAC:

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

El Regulador fija las tarifas reconociendo los adicionales al salario justificando que estos fueron aprobados por el FONAFE. Sin embargo, y como ha quedado en evidencia, este

esquema salarial no está generando ninguna eficiencia o beneficio a los usuarios de los servicios que presta CORPAC. Por el contrario, incentiva el proceso de “desinversión” de CORPAC es decir “a menor inversión, los trabajadores hacen menos esfuerzo y la utilidad de ellos se incrementa”.

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

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

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

209. Sobre la base de lo expuesto, AETAI concluye que el modelo actual de revisión tarifaria de CORPAC incentiva el comportamiento oportunista de la empresa, es decir, le incentiva a:
- (i) Revalorizar activos obsoletos para compensar la menor ejecución presupuestal.
 - (ii) La “revalorización” de activos obsoletos le permite obtener tarifas que le sirven a CORPAC pagar los “beneficios adicionales.
 - (iii) Incentiva a que CORPAC solicite en cada revisión tarifaria nuevas y mayores prestaciones salariales para sus trabajadores porque sabe que en la revisión tarifaria, el Regulador le reconocerá el 100% de los mismos, bajo el argumento de que fueron aprobados por FONAFE.

VI.2. Propuesta de Modelo de Fijación Tarifaria

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

VI.2.1. Tarifa TOPEX_t

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

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

Donde:

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

VI.2.2. Tarifa CAPEX_t

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

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

VI.3. Componentes del Modelo de Fijación Tarifaria

VI.3.1. Demanda del Servicio

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

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

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3.2. Proyección de ingresos de AIVA

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

VI.3.3. Costos de Operación y Mantenimiento**A. Gastos de personal**

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

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

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

B. Costos Incrementales

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

C. Los demás costos

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

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

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3.4. Activos

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

Tabla 23 AETAI: Valor de Activo Base

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 24 AETAI: Depreciación del Activo Base

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 26 AETAI: Depreciación de activos de las inversiones proyectadas

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

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

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

Parámetro	Tasa de descuento OPEX	Tasa de descuento CAPEX	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,86%	4,86%	Bonos T-bonds EE.UU - Periodo 1928-2023 (Damodaran)
ERP		6,80%	Mercados capitales EE.UU - Periodo 1928-2023 (Damodaran)
Beta Desapalancada		0,490	Beta desapalancado SWISS Economics y AENA
D/E		0,00	EE.FF. CORPAC, en el 2023 CORPAC no se endeudo
Beta apalancado		0,490	
Riesgo país		1,83%	Índice de bonos de mercados emergentes para Perú (Prom. 12 meses: 2020-2023) (BRCP)
Costo de patrimonio (USD)	4,86%	10,02%	
Apalancamiento		0,00%	EE.FF. CORPAC
Costo de deuda (USD)	0	0,62%	EE.FF. CORPAC
Impuesto (Tasa efectiva)	0	33,03%	Impuesto a la renta (29,5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)
WACC nominal (USD)	4,86%	10,02%	
Inflación	2,64%	2,64%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)
WACC real (USD)	2,16%	7,19%	
WACC real (soles)	2,49%	7,53%	

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. REVISIÓN DE LAS TARIFARIAS POR PARTE DE LAS GERENCIAS

235. Acorde con lo descrito en los antecedentes del presente informe, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN, las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios de CORPAC, fijadas mediante dicha resolución, se encontrarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.
236. En este contexto, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC en el Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos comprendidos en el Grupo V.
237. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0085-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00207-2024-IC-OSITRAN, se establecieron las tarifas provisionales para los servicios aeroportuarios provistos por CORPAC (Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V).
238. El 21 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 008-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el Diario Oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Regulador y documentos anexos. Dicha resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados a CORPAC y al MTC mediante los Oficios N° 0043 y 0044-2025-PD-OSITRAN; además, la resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2025.
239. Así, en línea con lo expuesto en los antecedentes del presente Informe, como parte del procedimiento de revisión tarifaria se presentaron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
240. En el marco de expuesto, a continuación se exponen la metodología y los supuestos considerados para la formulación de los nuevos niveles máximos de las tarifas de la Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V; y, Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V. Asimismo, se analizan los comentarios recibidos a efectos de determinar las tarifas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC que son materia de revisión.

VII.1. Metodología

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

“Artículo 16. Metodologías

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

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

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

(...)

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

[El subrayado es nuestro.]

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

“(...)

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

- i) El costo por asignar es el costo total de proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como los costos de mantenimiento, explotación, dirección y administración. En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, esos costos pueden compensarse con ingresos no aeronáuticos.
- ii) En general, no deberían cobrarse derechos por el suministro de instalaciones y servicios que los explotadores de aeronaves y otros usuarios del aeropuerto, incluyendo los usuarios finales, no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicio de acuerdo con el plan regional de navegación aérea.
- iii) Solo deberían incluirse aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales, y debería excluirse el costo de las instalaciones o edificios exclusivamente alquilados u ocupados, por los cuales se cobren derechos aparte.
- iv) Si bien los aeropuertos deben registrar sus costos con un nivel de detalle suficiente para facilitar las consultas, la transparencia y la vigilancia económica, en determinadas circunstancias puede resultar conveniente reagrupar las bases de costos a los fines de la fijación de los derechos. Tal agregación habrá de seguir un criterio lógico y mantener la transparencia, y acompañarse de las salvaguardias que pudieran corresponder para favorecer las consultas y, siempre que sea posible, los acuerdos con los usuarios, de modo de evitar que se discrimine entre los usuarios al fijar los derechos.
- v) Debería considerarse una asignación de costos respecto al espacio o instalaciones utilizados por las autoridades gubernamentales.
- vi) La proporción de los costos asignables a las diversas categorías de usuarios, incluyendo las aeronaves de Estado, debería determinarse de manera equitativa, a fin de que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad.

- vii) Los costos relativos al control de aproximación y de aeródromo deberían identificarse separadamente.
- viii) Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos superiores a la totalidad de los gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos generales, administrativos, etc.), y así obtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir financiamiento eficiente en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructuras aeroportuarias nuevas o ampliadas y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.
- ix) No debería tenerse en cuenta la capacidad de pago del usuario antes de haberse calculado y distribuido debidamente todos los costos en forma objetiva. En esa etapa, debería tomarse en consideración la capacidad contributiva de los Estados y de las comunidades en cuestión, quedando entendido que, si así lo desea, todo Estado o autoridad fiscal puede recuperar menos de sus costos totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos.
- x) A discreción del Estado, los costos directamente relacionados con las funciones de vigilancia (de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y económica) de los servicios aeroportuarios pueden incluirse en la base de costos del aeropuerto."

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

245. En esa línea, dado que se busca que la Entidad Prestadora se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios, estas Gerencias consideran que la metodología más apropiada para la revisión de las tarifas es la de costo de servicio.
246. Efectivamente, de acuerdo con el Anexo II del RETA, la metodología de Costo de Servicio "consiste en establecer el nivel tarifario de la empresa regulada de forma que le permita cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda". La siguiente ecuación sintetiza la metodología de costo de servicio

Ecuación 1

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

Donde:

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

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

Ecuación 2

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

Donde:

VI : Es el valor de los activos con los que la empresa cuenta al momento de la revisión para la prestación de los servicios regulados.

VR : Es el valor residual de dichos activos al final del horizonte de tiempo considerado.

FCE_t : Representa el flujo de caja económico de la empresa esperado en el periodo t .

r : Es la tasa de retorno equivalente al costo promedio ponderado de capital (WACC).

VII.1.1. Sobre la propuesta metodológica propuesta por AETAI

1. Sobre el Flujo de Caja Único propuesto por las Gerencias

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

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

Unidad de Negocio (UN)	Clasificación	Aeropuerto	Pasajeros Anuales
2	Grupo I	Cusco	Alrededor de 700 000
3	Grupo II	Arequipa e Iquitos	Alrededor de 300 000

4	Grupo III	Chiclayo, Juliaca, Nazca, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Tarapoto y Trujillo	Más de 100 000
5	Grupo IV	Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Tarma y Tumbes	Juntos concentraban alrededor del 4% del tráfico de la red aeroportuaria administrada por CORPAC.
6	Grupo V	36 aeródromos	Escaso o nulo movimiento.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

254. Cabe precisar que, dados los procesos de licitación llevados a cabo por el Estado Peruano, a la fecha, CORPAC mantiene la administración del Grupo I (AIVA), el aeródromo de Nasca que pertenecía al Grupo III y el Grupo V.
255. Dicho ello, como parte del análisis de dicho procedimiento se estableció que el Grupo I por sí mismo presentaba sostenibilidad operativa independiente, por lo cual, para la determinación de sus tarifas no se consideró alguna parte de las transferencias de LAP; mientras que la sostenibilidad del resto de aeropuertos solo se logró a través de la considerar como ingresos las transferencias directas del Estado a CORPAC, como consecuencia de los ingresos por la retribución que percibe el Estado de la concesión del AIJC.
256. Efectivamente, para el caso de los Grupos II, III y IV, se determinó que la demand individual de los aeropuertos que los conformaban no generaba los ingresos suficientes para cubrir sus costos operativos, por ello, a efectos de determinar la tarifa razonable por cada grupo que cumpla con los principios tarifarios, se evaluó la sostenibilidad del flujo de caja económico de una canasta de aeropuertos que comprendiera los tres grupos mencionados, tal como se cita a continuación:

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

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

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

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria CORPAC - 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

258. Sobre la base de la información expuesta se puede rescatar que tanto para el caso de los servicios aeroportuarios regulados (Pista y rodadura, Mangas y TUUA) como para el caso del total de los Estados Financieros Regulatorios, el Aeropuerto Velasco Astete presenta sostenibilidad operativa; mientras que el Aeródromo de Nasca y los aeródromos del Grupo V siguen presentando déficit operativo.
259. Por tanto, considerando los criterios establecidos en el procedimiento de fijación tarifaria del año 2004, en el supuesto que se optara por una revisión por flujo de caja separado, como propone AETAI para el caso del AIVA, dado su sostenibilidad operativa, no le correspondería recibir parte de las transferencias que LAP le otorga a CORPAC⁴².
260. Por ese motivo, en opinión de estas Gerencias, siguiendo el criterio previsto en revisiones tarifarias anteriores, es recomendable la agrupación en un único flujo de caja, de manera que se cubra parte del déficit y que posteriormente junto la asignación de transferencias, se posibilite el acceso a los servicios públicos aeronáuticos de la mayor cantidad de usuarios por razones de interés público, tal como fue previsto en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.

2. Sobre el esquema de incentivos tarifarios propuestos por AETAI

261. Por otro lado, como se expuso en la sección VI del presente informe, AETAI propone partir las tarifas de los servicios regulados aeroportuarios en dos partes. De esta manera, propone dos flujos de caja y dos tarifas, una que cubra los costos de operación y mantenimiento (OPEX) y a otra tarifa que cubra las inversiones (CAPEX), considerando hitos de inversión por año, sobre la base del Plan de Inversión de CORPAC, siendo que solo en el caso de cumplirse cada hito se activaría la tarifa CAPEX.
262. 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”.
263. 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””.
264. Sobre el particular, como se ha reiterado en anteriores revisiones tarifas el Regulador el presupuesto aprobado por FONAFE es el punto de partida para el análisis dado que pues ello permite razonablemente concluir que CORPAC podrá afrontar los gastos respectivos. Sin embargo, otro aspecto es el de categorías comprendidas en el gasto personal, el cual abordará con mayor detalle más adelante en el presente informe, en la sección referida a gastos de personal.
265. Es importante hacer dicha diferenciación, dado que flujo de caja cubre el gasto de personal independientemente del nivel de inversión que se proponga, aspecto que también se cumple en su propuesta de fijación de tarifas en dos partes propuesto por AETAI.

⁴² Tal como se explicó en la sección VI del presente informe, en la Propuesta Tarifaria de AETAI sí se considera parte de las transferencias de LAP como ingresos para el Flujo de Caja del AIVA. En particular, se consideran transferencias por USD 4 528 248, USD 4 963 237, USD 5 310 664 y USD 5 682 410, para los años 2024, 2025, 2026 y 2027, respectivamente.

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.

266. Ahora, sin perjuicio de lo anterior, en referencia a los incentivos de inversión, es importante añadir que el actual modelo de revisión tarifaria contempla dos aspectos relacionados con la inversión implementada por CORPAC: (i) el ajuste de las inversiones sobre la base del porcentaje de ejecución de periodos previos y (ii) el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); siendo que con el primero se busca reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora en su propuesta de inversión para los periodos proyectados, considerando su comportamiento histórico, mientras que con el segundo se devuelve a valor presente las inversiones que fueron contempladas en la revisión tarifa anterior y que finalmente no se ejecutaron, disminuyendo la base de activos considerada en la revisión actual. Dichos ajustes permiten interiorizar en el modelo el actuar de CORPAC con relación a la ejecución de las inversiones, ello sin afectar la sostenibilidad de la operación y prestación de servicios, dado que en todo periodo se reconoce el grado de inversión que se realiza.
267. 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.
268. 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.
269. 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)⁴³ “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”.
270. En esa línea, en la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, se señala lo siguiente:

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

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

*“Cabe precisar que para acceder a la tarifa TCAPEXt, CORPAC **debe lograr los HITOS de inversión en cada uno de los años**. Por ejemplo, el HITO 1 se corresponde con la inversión que debe ejecutar CORPAC en los servicios regulados del AIVA en el año 2024. En caso se verifique el cumplimiento, **entonces, en el año 2025, CORPAC cobrará la tarifa OPEXt más***

⁴³ Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A Manual for Regulators - IBRD/EDI(05)/E21/1999:1

la tarifa CAPEXt. Cuando CORPAC no cumple con los HITOS de inversión sólo puede cobrar la tarifa TOPEXt (Ver Cuadro N°21.1 y N°21.2).

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

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

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

272. 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.
273. 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.
274. 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.
275. 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 una 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.
276. 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.
277. 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.
278. Por tanto, en opinión de estas Gerencias, lo más razonable es mantener la estructura tarifaria que se aplicó en la revisión tarifaria previa (2022); esto es, se realice un flujo de caja único que incluya tanto los costos Opex y Capex proyectados, del AIVA, Aeródromo de Nasca y los aeródromos del Grupo V, con el fin de determinar la variación de las tarifas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC.

Comentarios de AETAI

279. Mediante el documento denominado “Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeroportuario en Aeropuerto Internacional Velazco Astete (AIVA) de CORPAC”, remitido mediante la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente:

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

Evaluación de las Gerencias

280. Mediante los **comentarios 1 y 2**, AETAI señala que considerando que la ejecución de inversiones por parte de CORPAC en el periodo 2022-2024 muestra un nivel de ejecución del 24,6%, sería conveniente que el Ositrán revaluara la posibilidad de dividir la tarifa en dos partes (TOPEX y TCAPEX), con el fin de incentivar la ejecución de las inversiones programadas por parte de CORPAC.
281. Sobre el particular, cabe precisar que el único aspecto que expone AETAI con objeto de solicitar la revaluación de la propuesta tarifaria y fijar una tarifa en dos partes es la baja ejecución de inversiones realizada por CORPAC. Sin embargo, cabe resaltar que dicho aspecto fue analizado ampliamente en la Propuesta Tarifaria del Regulador, tal como se evidencia a continuación:

“(…)

216. Ahora, sin perjuicio de lo anterior, en referencia a los incentivos de inversión, es importante añadir que el actual modelo de revisión tarifaria contempla dos aspectos relacionados con la inversión implementada por CORPAC: (i) el ajuste de las inversiones sobre la base del porcentaje de ejecución de periodos previos y (ii) el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); siendo que con el primero se busca reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora en su propuesta de inversión para los periodos proyectados, considerando su comportamiento histórico, mientras que con el segundo se devuelve a valor presente las inversiones que fueron contempladas en la revisión tarifa anterior y que finalmente no se ejecutaron, disminuyendo la base de activos considerada en la revisión actual. Dichos ajustes permiten interiorizar en el modelo el actuar de CORPAC con relación a la ejecución de las inversiones, ello sin afectar la sostenibilidad de la operación y prestación de servicios, dado que en todo periodo se reconoce el grado de inversión que se realiza.
217. La propuesta planteada por AETAI, por su parte, puede poner en riesgo es la sostenibilidad del servicio y su prestación a los usuarios. En efecto, bajo el enfoque propuesto por AETAI, teniendo asegurados los costos operativos y con una menor cantidad de recursos (en caso no se llegue a las metas de inversión), los activos adquiridos que no reciban contraprestación por no llegar a la meta prevista se pueden financiar inicialmente con el efectivo de caja, pero a largo plazo no se tendrán los recursos necesarios para invertir, afectándose la restación de los servicios.
218. En ese marco, es importante considerar que la aplicación de la propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y gestión regulatoria. En efecto, en primer lugar, se debe tener en cuenta que las revisiones tarifarias, deben considerar, entre otros, los principios de sostenibilidad, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, la equidad, como principios base para el cálculo de las tarifas.

219. Así, cabe señalar que en el artículo V del RETA se establece que el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a diferentes principios, estando entre ellos la sostenibilidad de la oferta como el fin de que el nivel tarifario permita cubrir los costos económicos de la prestación del servicio. En esa línea, de acuerdo con Green, Richard Pardina y Martin Rodriguez (1999)⁴⁴ “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”.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

282. Tal como se explicó en el Propuesta Tarifaria del Regulador, la metodología desarrollada en el proceso de revisión tarifaria contempla dos aspectos que interiorizan la problemática relacionada con la ejecución de las inversiones 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 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 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.
283. Lo expuesto se ve reflejado claramente en la presente revisión tarifaria. Efectivamente, tal como se desarrolla en la sección “VIII.7.4 Inversiones proyectadas” del presente Informe, con base al 24,6% de ejecución de inversiones reportado por CORPAC en el periodo 2022-2024, se ha aplicado un ajuste por eficacia de ejecución de las inversiones, equivalente a dicho porcentaje. Ello significa que el valor efectivo de las inversiones consideradas en el flujo de caja económico para la determinación de las tarifas de los servicios aeroportuarios representa el 24,6% del valor de las inversiones que CORPAC propone realizar entre el 2025 al 2027.
284. Por otro lado, es importante resaltar nuevamente que la propuesta de AETAI pone en riesgo es la sostenibilidad del servicio y su prestación a los usuarios. En efecto, tal como se desarrolla en el acápite “**Sobre el esquema de incentivos tarifarios propuestos por AETAI**” del presente Informe, el modelo propuesto por AETAI podría afectar seriamente la sostenibilidad del proyecto, en la medida que no se tendrían los recursos suficientes derivados de las tarifas para enfrentar las inversiones necesarias para la operación de los aeropuertos y aeródromos a cargo de CORPAC.
285. También se indicó que las revisiones tarifarias deben considerar, entre otros aspectos, los principios de sostenibilidad, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura y la equidad, como principios base para el cálculo de las tarifas.
286. Asimismo, 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 tardar⁴⁵ y la validación de estos últimos puede culminar a mediados de año.
287. Bajo ese escenario, 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

⁴⁴ Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A Manual for Regulators - IBRD/EDI(05)/E21/1999:1

⁴⁵ El numeral 6.1 del MCR 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.

consecuencia, la nueva tarifa de CORPAC tendría un rezago. Además, como se señaló, 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.

288. Por tanto, en consideración de los argumentos presentados en los párrafos precedentes, **se desestiman los comentarios 1 y 2 de AETAI.**
289. Con relación al **comentario 3**, AETAI señala que es importante que CORPAC evalúe la posibilidad de un convenio de Estado con el fin de facilitar la contratación de un PMO para, la pronta ejecución de sus inversiones y de esta manera agilizar el proceso de adquisición de equipos y renovación de infraestructura.
290. Sobre el particular, tal como es señalado por la propia AETAI, la evaluación de la implementación de un mecanismo como el PMO es una evaluación que debe realizar la misma CORPAC o las Entidades relacionadas a esta (como FONAFE o MTC), siendo importante precisar que la implementación de dicho mecanismo escapa del ámbito del presente proceso de revisión tarifaria y no forma parte de las competencias asignadas por ley al Ositrán.
291. Por lo expuesto, **se desestima el comentario 3 de AETAI.**

Comentarios de ADDTAN

292. Mediante Carta S/N recibida el 06 de marzo de 2025, la Asociación de Transporte Turístico Aéreo de Nasca (en adelante, ADDTAN) comentó lo siguiente:

- i) ADDTAN señala que en el caso del aeródromo de Nazca se establecieron tarifas por el servicio de Navegación Aérea en Ruta y el servicio de Aterrizaje y despegue (A/D). Para el caso de las tarifas de aterrizaje y despegue, refiere que están mal planteadas porque no se ha considerado las características de operación del Aeródromo de Nasca, un aeródromo que es el que mayor número de operaciones tiene de entre los aeropuertos administrados por CORPAC S.A., pero que la casi totalidad de sus operaciones se realiza con aeronaves con capacidad de dos (02) o seis (06) pasajeros y con menos de 2 TM de Peso Máximo de Despegue - PMD.

Así, indica que los asociados de ADDTAN suman 15 aeronaves, de las cuales 02 son para dos (02) pasajeros y otras 13 para seis (06) pasajeros y todas con un peso inferior a los 2,000 kilogramos o dos (2) toneladas.

- ii) ADDTAN manifiesta que se categorizó al Aeródromo de Nasca dentro de un Grupo de Aeropuertos (Grupo III) que no le es pertinente. En este grupo varios de ellos tienen categoría internacional que, están concebidos para operaciones totalmente diferentes a las realizadas en Nasca, cuentan con características técnicas también diferentes y, sin embargo, están regulados por un mismo criterio tarifario.

Así, ADDTAN pone como ejemplo, que la pista principal del Aeródromo de Nasca es de Tratamiento Superficial y que solo puede recibir avionetas, según información proporcionada por CORPAC, hecho que lo hace diferente a cualquier aeropuerto de este Grupo III.

ADDTAN indica que las operaciones en el Aeródromo de Nasca son servicios de transporte aéreo especial en actividades de turismo, es decir, parten de un punto de origen, efectúan un sobrevuelo para retomar al mismo punto de origen.

Prácticamente no se da un servicio de transporte aéreo entre Nasca y otros aeropuertos y menos ingresan aeronaves de gran porte.

Según ADDTAN, el tipo de operación desarrollado en el Aeródromo de Nasca difiere de las operaciones realizadas en otros aeropuertos, en términos de volumen, de tipo de aeronaves, de servicios que ofrece el aeródromo, etc.

Por tanto, para ADDTAN, el Aeródromo de Nasca por sus especiales características de no ser certificado por la DGAC y las operaciones realizadas en él, merece un tratamiento especial y específico.

- iii) ADDTAN manifiesta que el Aeródromo de Nasca es un aeródromo que tiene significativas limitaciones que no justifican un cobro por un cargo por A/D de estas proporciones.

La propuesta de ADDTAN es que se revise a la baja el servicio de A/D, pues es excesivo. La propuesta sería que para el caso del Aeródromo de Nasca se establezcan cargos fijos de despegue nacional y de aterrizaje nacional ascendentes USD 2,00. En particular, citan la siguiente definición del servicio de aterrizaje y despegue:

"El servicio de aterrizaje y despegue (A/D) considera la provisión de la infraestructura y servicios aeroportuarios para la atención de la nave que aterriza en el aeropuerto. Este servicio incluye principalmente la pista de aterrizaje, la calle de rodaje, la plataforma de estacionamiento de las aeronaves, el servicio de extinción de incendios y de seguridad".

Según manifiesta ADDTAN, el Aeródromo de Nasca no cuenta con pista principal apropiada, ni con un servicio de rescate acorde a lo estipulado por las normas OACI, que son de antigua data. Asimismo, en la citada Exposición de Motivos, ya se preveía que el *"establecimiento de un cargo afecta a las aeronaves pequeñas; cabe recordar que Nasca concentra la mayor proporción de éstas en el país, que sirven, en su mayoría, a los turistas que visitan las líneas de Nasca"*, pero al parecer esta previsión solo habría quedado en el plano declarativo.

Evaluación de las Gerencias

293. Respecto al **comentario i)**, ADDTAN señala que las tarifas para el caso del Aeródromo de Nazca están mal planteadas debido a que sus operaciones se realizan con aeronaves con capacidad de dos a seis pasajeros y con menos de 2 TM de peso.
294. Sobre el particular, conforme a lo señalado previamente, se debe resaltar que las tarifas relacionadas al servicio de Aterrizaje y despegue (A/D) se cobran por tonelada según el tamaño de la aeronave (definido por el Peso Máximo de Despegue - PMD), ello con excepción de las naves con un PMD de hasta 10TM, las cuales pagan un cargo fijo por operación.
295. En ese sentido, las operaciones señaladas por ADDTAN entran dentro del rango específico de naves menores a 10TM, por lo cual tiene un cobro diferenciado a las aeronaves de mayor envergadura, siendo que estos pagan una tarifa conforme al número de operaciones realizadas.
296. Por lo expuesto, **se desestima el comentario i) de ADDTAN.**
297. Respecto al **comentario ii)**, referido a que el Aeródromo de Nasca se clasificó dentro de un Grupo de Aeropuertos (Grupo III) que no le es pertinente, cabe precisar que el 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes doce (12)

aeropuertos: Cajamarca, Chachapoyas, Huaraz, Iquitos, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes, Pisco, Chiclayo y Piura.

298. Por otro lado, el 05 de enero de 2011, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes cinco (05) aeropuertos: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
299. Así, posterior a dichos procesos de licitación, Nazca quedo como el único aeropuerto del Grupo III que está a cargo de CORPAC, por lo cual carece sentido considerar o no a Nazca de dicha categorización para el caso particular de la revisión de las tarifas por parte del Regulador, sobre todo teniendo en cuenta que bajo el mismo procedimiento se fijan tarifas de los aeródromos el Grupo V, que fueron clasificados con una menor envergadura.
300. Por otro lado, también se debe señalar que el método utilizado en el presente procedimiento de revisión tarifaria es el flujo de caja, en ese sentido la variación de las tarifas se determina en razón del flujo de pasajeros y por tanto los ingresos y costos que presentan los aeropuerto o aeródromo.
301. Por lo expuesto, **se desestima el comentario ii) de ADDTAN.**
302. Respecto al **comentario iii), ADDTAN** manifiesta que el Aeródromo de Nasca es un aeródromo que tiene significativas limitaciones que no justifican un cobro por un cargo por A/D, siendo que no cuenta con pista principal apropiada, ni con un servicio de rescate acorde a lo estipulado por las normas OACI, que son de antigua data.
303. Sobre el particular, conforme a lo desarrollado en la parte metodológica del presente informe, el método utilizado para el proceso de revisión tarifaria es la de Costo de Servicio, el cual 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, con lo cual se incluyen todos los costos, así como, otros ingresos como las transferencias por parte de LAP. En ese sentido, como parte de la evaluación se recoge el comportamiento de la CORPAC con relación a las inversiones.
304. Efectivamente, como se ha mencionado anteriormente, la metodología desarrollada en el proceso de revisión tarifaria contempla dos aspectos que interiorizan la problemática relacionada con la ejecución de las inversiones 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 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. En ese sentido, la metodología propuesta sí contempla la situación y comportamiento de CORPAC, ello se ve reflejado en razón que el presente informe establece una reducción de las tarifas sobre las propuestas por CORPAC.
305. Por lo expuesto, **se desestima el comentario iii) de ADDTAN.**

Comentario de Latam Airlines

306. 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

307. Sobre el particular, se debe resaltar que en línea con lo establecido en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN que sustentó la resolución de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, la metodología utilizada corresponde a la de Costo de Servicio. Así, el Anexo II del RETA indica que el flujo de caja descontado es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo este enfoque regulatorio:

200. Asimismo, el referido Anexo indica que el flujo de caja descontado es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo este enfoque regulatorio, debido a que las inversiones tienen una duración en el tiempo que abarca varios años, por lo que deben considerarse también los ingresos y los costos para varios años. Así, el nivel tarifario se obtiene de manera indirecta mediante la construcción de flujos de caja económicos, de modo que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos).

201. De esta manera, en atención al objetivo de sostenibilidad, el nivel tarifario resultante genera un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero. Así, considerando un horizonte de tiempo de N periodos, la regla del valor actual neto dicta que el valor del negocio (V) debe ser igual al valor presente de los flujos de caja esperados, es decir:

Ecuación 2

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

Donde:

VI : Es el valor de los activos con los que la empresa cuenta al momento de la revisión para la prestación de los servicios regulados.

VR : Es el valor residual de dichos activos al final del horizonte de tiempo considerado.

FCE_t : Representa el flujo de caja económico de la empresa esperado en el periodo t.

r : Es la tasa de retorno equivalente al costo promedio ponderado de capital (WACC).

(...)"

[El subrayado es nuestro.]

308. Como se puede observar, la fórmula de flujo de caja descontado de la Propuesta Tarifaria del Ositrán muestra que se incluye un valor de recuperación de la inversión (VR); en ese sentido, los activos no se deprecian totalmente durante el periodo de evaluación del flujo de caja, sino que hay un valor de recuperación al final de dicho periodo, el cual se representa como un flujo de recursos positivo en el flujo de caja.

309. Con lo expuesto, se da por atendida la consulta realizada por el representante de Latam Airlines.

VII.2. Supuestos generales considerados

VIII.2.1. Horizonte de tiempo

310. Para la presente revisión tarifaria, se propone que el periodo de vigencia de las tarifas sea desde el año 2025 hasta la finalización del año 2027, de esta manera, el año 2024 se considera como año base para la determinación del flujo de caja económico.

311. La razón de considerar la finalización del periodo de vigencia hasta el fin del año 2027 se debe a la incertidumbre de la administración y operación del AIVA y de varios de aeródromos comprendidos en el Grupo V. Efectivamente, en la actualidad el Estado Peruano se encuentra en proceso de promoción de la inversión privada del “Tercer Grupo de Aeropuertos”, el cual comprende la modernización, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los terminales aéreos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote y Yurimaguas, que comprende la ubicación de los aeródromos del Grupo V. Adicionalmente, dicho proceso de promoción también incluye la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero, el cual se encuentra actualmente en construcción.
312. Al respecto, de acuerdo con la última versión del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas 2024-206 (en adelante, IMIAPP 2024-2026)⁴⁶, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, Proinversión) se encuentra desarrollando el proyecto del **Tercer Grupo de Aeropuertos** mediante la modalidad de asociación público privada, según se muestra a continuación:

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

(...)

25. Tercer Grupo de Aeropuertos

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

(...)

⁴⁶ https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/app/IMIAPP_MTC_2024.pdf

Proyecto APP N° 31: Tercer Grupo de Aeropuertos

Nombre del Proyecto	TERCER GRUPO DE AEROPUERTOS
Modalidad	Asociación Público Privada
Origen	Iniciativa Estatal
Clasificación	Autofinanciado
Descripción del objeto del proyecto y beneficiarios	
El proyecto del Tercer Grupo de Aeropuertos tiene como objetivo incrementar la conectividad aérea. El proyecto consiste en la modernización, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los aeropuertos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Chinchero ubicado en Cusco, a efectos de desarrollar servicios aeroportuarios eficientes y seguros y fomentar la participación del sector privado y de esta manera promover las actividades aeronáuticas en el país. Beneficiarios: 6,287,404	
Principales componentes	- La modernización (de las instalaciones del lado tierra como terminales de pasajeros y otros), el mejoramiento (de la infraestructura del lado aire como pistas de aterrizaje, pistas de taxeo, plataforma de estacionamiento de aeronaves y otros, en los Aeropuertos de Jauja, Jaén, Huánuco, Ilo, Rioja, Chimbote y Yurimaguas. - En particular, la infraestructura pública de cada proyecto es la siguiente: - El <u>Aeropuerto de Jauja</u> posee una pista de aterrizaje y/o despegue de 2,810 m de largo por 45 m de ancho, comprendida en una franja de 2,930 m de largo por 100 m de ancho. El aeropuerto se encuentra en condiciones operativas. - El <u>Aeropuerto de Jaén</u> dispone de una pista de aterrizaje de 2400 m de largo por 45 m de ancho pavimentado con losas de concreto (los primeros 300 m del umbral de pista sur) y el resto con asfalto en caliente - El <u>Aeropuerto de Huánuco</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente. - El <u>Aeropuerto de Ilo</u> cuenta con una pista de 2,500 m de largo por 45 m de ancho, con una superficie de rodadura a nivel asfalto en caliente. - El <u>Aeropuerto de Rioja</u> cuenta con una pista de 1,880 m de largo por 30 m de ancho, con superficie de rodadura a tratamiento asfáltico. - El <u>Aeropuerto de Chimbote</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con una superficie asfáltica en caliente. - El <u>Aeropuerto de Yurimaguas</u> cuenta con una pista de 1,800 m de largo por 30 m de ancho, con superficie asfáltica en caliente. - Operación y mantenimiento de los aeropuertos ubicados en Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote, Yurimaguas y del Aeropuerto Internacional de Chinchero.
Principales actividades de operación y mantenimiento	Las principales actividades de operación están relacionadas al cobro de Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), seguridad, servicios de aterrizaje y despegue y servicio de estacionamiento de aeronaves.

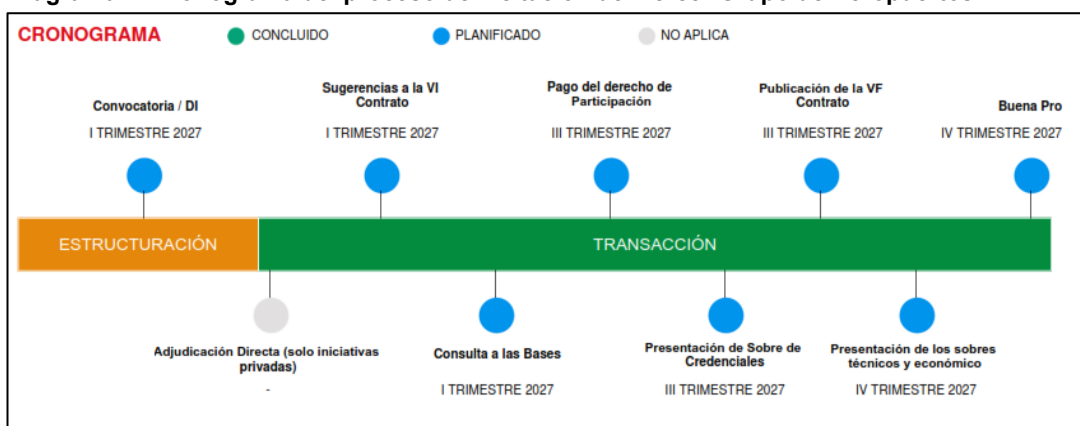
(…)"

313. Bajo ese panorama, mediante el Oficio N° 00307-2024-GG-OSITRAN del 05 de diciembre de 2024, se solicitó al MTC, entre otros, señalar cuáles son las fechas programadas para que se entregue la administración de los terminales aéreos de Jaén, Jauja, Huánuco, Rioja, Yurimaguas, Ilo, Chimbote, en el marco del proceso llevado a cabo por Proinversión,

asimismo, precisar cuál sería el destino del AIVA una vez que inicien las operaciones del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero.

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

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



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

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

VIII.2.2. Moneda

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

(2022), se han empleado las proyecciones de tipo de cambio e inflación que se detallan en la siguiente tabla.

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

Indicador1/	Fuente	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Estados Unidos								
Inflación anual, CPI (%)	BLS (2021-24);		8,00%	4,12%	2,99%	1,85%	2,05%	2,10%
CPI (prom anual)	WEO (2025-27)	270,97	292,65	304,70	313,80	319,62	326,18	333,04
CPI US (Base 2021)		100,00	108,00	112,45	115,81	117,95	120,37	122,91
Perú								
Inflación anual, IPC (%)	INEI (2021-24);		8,46%	3,24%	1,96%	1,95%	2,32%	2,18%
IPC Lima Met (Diciembre)	MEF (2025-27)	100,00	108,46	111,97	114,17	116,40	119,10	121,70
IPC PE (Base 2021)		100,00	108,46	111,97	114,17	116,40	119,10	121,70
Tipo de cambio (\$ por USD)								
TC nominal (promedio anual)	SBS (2021-24);	3,88	3,83	3,74	3,75	3,79	3,80	3,80
TC real	MEF (2025-27)	3,88	3,82	3,76	3,81	3,84	3,84	3,84

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

Fuentes:

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

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

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

VII.3. Proyección de demanda

VIII.3.1. Tendencias históricas

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

325. Sobre la base de lo indicado, en línea con el criterio seguido en la anterior revisión tarifaria del Ositrán (2022), las proyecciones de demanda consideran solo a los usuarios atribuibles. En tal sentido, de la información de tráfico remitida mensualmente por CORPAC a través de los Formatos de Declaración Estadística se separaron todas aquellas operaciones correspondientes a vuelos militares y de instrucción, a fin de estimar la demanda proveniente de vuelos comerciales.

VIII.3.2. Proyecciones de tráfico

326. Considerando el horizonte de tiempo propuesto para la presente revisión tarifaria, se requiere determinar la demanda de los servicios aeroportuarios bajo evaluación para el periodo 2025 al 2027, por lo cual, el punto de partida es contar con la demanda efectiva del año base 2024, para lo cual, se tomó como información principal aquella correspondiente a la información histórica reportada por CORPAC mediante la Declaración Estadística del Ositrán.
327. Para la proyección de demanda para el periodo 2025 al 2027, se utilizó la información del año base 2024 y se aplicó una tasa decrecimiento anual para los años 2025, 2026 y 2027, según la siguiente fórmula:

Ecuación 3

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

Donde

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

328. Sobre el particular, para la determinación de la tasa de crecimiento esperada, θ_t , se tomaron las tasas de crecimiento planteadas en la Propuesta tarifaria de CORPAC, siendo que la Propuesta Tarifaria de AETAI también las considera para el caso del AIVA.

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

329. Se debe precisar que las tasas de crecimiento propuestas son cercanas a las reportadas históricamente en los años previos a la pandemia del Covid-19. Así, entre el año 2017 y 2019, la tasa de crecimiento promedio anual para pasajeros nacionales del AIVA fue del 7%, mientras que para el caso del Aeródromo de Nasca fue 6%. Respecto a los aeródromos del Grupo V, entre los años 2017 y 2019 se reportó una tasa de crecimiento de 15%, sin embargo, a diferencia de los otros aeropuertos que reportaron crecimientos importantes y sostenidos en la demanda de pasajeros entre los años 2022 al 2024, el comportamiento de pasajeros embarcados en los aeródromos del Grupo V mostró un comportamiento irregular, presentando en el 2022 un crecimiento de 68%, pero para los años 2023 y 2024 caídas de 10% y 15%, respectivamente.

330. Sobre la base de la demanda 2024 y considerando las tasas de crecimiento antes señaladas, la siguiente tabla muestra a demanda proyectada de pasajeros embarcados para el periodo 2025 al 2027⁴⁷.

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

Unidad		2025	2026	2027
CUSCO				
Nacional	Pasajero	2 177 401	2 329 818	2 492 904
Internacional	Pasajero	73 497	77 906	82 580
GRUPO V				
Nacional	Pasajero	230 196	239 404	248 979

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

331. A continuación, se calculó el número de pasajeros por operación (en el caso de las naves con un PMD de hasta 10TM) y el número de pasajeros por tonelada (en el caso de naves con un mayor PMD) para el año 2024. A partir de dicho ratio y de las proyecciones de pasajeros, se estimó la demanda de aterrizaje y despegue para el periodo 2025 al 2027. Del mismo modo, la demanda por el servicio de estacionamiento se ha proyectado considerando como base las proyecciones de aterrizaje y despegue, y teniendo en cuenta el porcentaje de naves que permanecen estacionadas por más de 90 minutos.

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

Servicio / Rango de PMD	Unidad	Tráfico proyectado		
		2025	2026	2027
CUSCO				
Aterrizaje y Despegue nacional				
(>0-10)	Operación	1 877	2 060	2 204
(>10-35)		1 047	724	776
(>35-70)	TM	352 646	375 435	401 715
(>70-105)		1 894 124	2 089 360	2 235 614
(>105)		-	-	-
Aterrizaje y Despegue internacional				
(>0-10)	Operación	28	29	31
(>10-35)		765	811	860
(>35-70)	TM	1 278	1 354	1 436
(>70-105)		103 523	109 734	116 317
(>105)		-	-	-
NAZCA				
Aterrizaje y Despegue nacional				
(>0-10)	Operación	34 903	37 862	40 512
(>10-35)		-	-	-
(>35-70)	TM	-	-	-
(>70-105)		-	-	-
(>105)		-	-	-
GRUPO V				
Aterrizaje y Despegue nacional				
(>0-10)	Operación	6 207	6 888	7 163
(>10-35)		91 980	96 803	100 675
(>35-70)	TM	54 529	59 657	62 044
(>70-105)		64 066	69 870	72 665
(>105)		-	-	-

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

⁴⁷ Cabe precisar que mediante la Carta S/N del 02 de enero de 2025 y la Carta 013-2025-ANP/GG del 15 de enero de 2025, Latam Airlines Perú S.A. y Aeronasca Peru S.A.C, respectivamente, remitieron sus estimaciones de demanda para el periodo 2005-2027, sin embargo, considerando que no se cuenta con información de resto de usuarios, se optó utilizar la tasas propuestas tasas de crecimiento de CORPAC y AETAI.

332. En cuanto al servicio de mangas, sobre la base de la demanda para en el año 2024, se proyectó la demanda de los siguientes años (2025 al 2027) considerando las mismas tasas de crecimiento que para los pasajeros embarcados.

Tabla 36: Proyección de demanda del servicio de mangas

Servicio	Unidad	Tráfico proyectado		
		2025	2026	2027
CUSCO				
Aterrizaje y Despegue nacional	h	12 910	13 813	14 780

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VII.4. Proyección de ingresos

VIII.4.1. Ingresos regulados

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

VIII.4.2. Ingresos de usuarios no atribuibles

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

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

335. En la siguiente tabla se muestran los ingresos facturados por CORPAC por la prestación de servicios aeroportuarios y de aeronavegación a los usuarios no atribuibles.

Tabla 37: Ingresos procedentes de los usuarios no atribuibles (miles de USD sin IGV), 2019-2024

Fuente de ingresos	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Operaciones de carácter permanente y circunstancial	16,47	24,26	19,01	15,56	5,51	10,49
Vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC	9,95	8,05	7,91	5,95	5,63	4,99

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

336. En vista de ello y en línea con el criterio seguido en la anterior fijación tarifaria del Ositrán (2022), en los flujos de caja de la presente propuesta tarifaria se incluyen aquellos ingresos correspondientes a los usuarios no atribuibles. De esta manera, se reconoce su

contribución dentro de la cadena de actividades asociadas a la prestación de servicios, destacándose que las tarifas pagadas por dichos usuarios se encuentran en un régimen de subsidios y, por tanto, no son sostenibles por sí solas.

337. A tal efecto, para determinar los ingresos de los usuarios no atribuibles correspondientes a los servicios aeroportuarios se distribuyeron los ingresos facturados por CORPAC por las mencionadas dos tarifas entre los distintos servicios que las conforman, tomando como referencia la participación anual de cada uno de estos servicios en los ingresos regulados (es decir, aquellos provenientes de los usuarios atribuibles). El resultado se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 38: Ingresos procedentes de los usuarios no atribuibles (miles de USD sin IGV), 2019-2024

Fuente de ingresos	Servicios que comprende	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Operaciones de carácter permanente y circunstancial	SNAR Nacional	3,10	4,11	3,74	2,77	0,93	1,74
	SNAR Internacional	5,56	6,22	4,60	4,19	1,55	2,99
	Aproximación	1,17	1,46	1,31	1,25	0,56	1,08
	Sobrevuelo	5,95	11,82	8,78	6,68	2,20	4,06
	Pista y Rodadura	0,68	0,63	0,58	0,68	0,26	0,62
Vuelos de prueba y/o entrenamiento aplicable solo en los aeropuertos de uso público administrados por CORPAC	SNAR Nacional	6,23	5,33	5,26	3,50	2,99	2,53
	Aproximación	2,35	1,89	1,84	1,58	1,80	1,56
	Pista y Rodadura	1,37	0,82	0,81	0,87	0,83	0,89

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

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

338. En ese orden de ideas, la proyección de ingresos por usuarios no atribuibles para el periodo 2025-2027 se realizó tomando como base los ingresos asignados al servicio de Pista y Rodadura (el cual comprende a su vez los servicios de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves) en el año 2024, y considerando las mismas tasas de crecimiento de embarque de pasajeros. El resultado se muestra en la siguiente tabla.

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

Servicio	2025	2026	2027
Pista y rodadura	1,62	1,73	1,85
Total	1,62	1,73	1,85

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.4.3. Transferencias recibidas de LAP

339. 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%.
340. Al respecto, cabe precisar que en la última revisión tarifaria del Ositrán (2022), siguiendo el criterio establecido en la fijación tarifaria Ositrán (2017)⁴⁸, 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.
341. 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

⁴⁸ Aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD/OSITRAN.

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 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.]

342. 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.
343. 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.
344. 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 2024⁴⁹.

⁴⁹ Cabe precisar que, conforme a lo desarrollado en el acápite **“VII.6. Costos Operativos”** del presente Informe, con relación a la Contabilidad Regulatoria 2024, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria y el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC, a la fecha se cuenta con la información validada referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC.

Tabla 40: Resultados operativos de los servicios regulados de CORPAC, 2024 (S/.)

		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, 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

345. Se observa que, en el año 2024, 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.
346. 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 67% del déficit corresponde a los servicios de aeronavegación, mientras que el 33% restante corresponde a los servicios aeroportuarios, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 41: Participación de la pérdida operativa total de los servicios regulados con déficit, por tipo de servicio, año 2024

Tipo de servicio	Déficit Operativo (S/.)	Part %
Aeronavegación	-136 745 146	67%
Aeroportuario	-67 779 510	33%
Deficit total	-204 524 657	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

347. Por otro lado, en el 2024, se reportaron los siguientes ingresos provenientes de las transferencias de LAP.

Tabla 42: Transferencias de LAP a CORPAC, 2024

Fuente de Transferencia	Transferencias del AIJC (S/.)	Part %
50% A/D Concesión J.Chavez	69 172 489	45%
20% TUUA Int. Concesión J.Chavez	83 563 833	55%
Total	152 736 322	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC, año 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

348. 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.
349. Así, en el caso de las transferencias provenientes de Aterrizaje y Despegue, estas se destinan íntegramente a los servicios de aeronavegación, en tanto que en el caso de las transferencias provenientes de la TUUA Internacional, se propone asignar el 33% de las transferencias a los servicios de aeronavegación, y el 67% 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.

350. En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de asignación propuestos. Como se puede apreciar, a manera de ilustración, para el año 2024 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. Así, se obtiene que para la presente revisión tarifaria se la asignará el 61% de los ingresos provenientes de las transferencias de la TUUA Internacional de LAP a los servicios Aeroportuarios.

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

Tipo de servicio \ Fuente de transferencia	50% A/D Concesión J.Chavez	20% TUUA Int. Concesión J.Chavez	Asignación al déficit 2023	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.

351. Ahora, corresponde determinar el valor de las transferencias de LAP proyectadas para el periodo 2025-2027 a fin de establecer el valor de los ingresos que serán asignados a los servicios aeroportuarios e incorporados en el flujo de caja, ello considerando los porcentajes mostrados en la tabla previa. Cabe precisar que, conforme a los resultados de la asignación por fuente de transferencia, para el presente proceso de revisión tarifaria solo corresponde proyectar las transferencias de LAP por TUUA internacional.
352. Al respecto, en el Propuesta Tarifaria del Regulador para la proyección de transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional, para el periodo 2025-2027 se aplicó una tasa de variación constante de 7% anual, sobre el valor de las transferencias estimadas para el 2024 (expresadas en USD debido a que esa es la moneda de la tarifa de TUUA Internacional), siendo que dicha tasa reflejaba 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).
353. Sobre el particular, AETAI presentó comentarios referidos a las proyecciones de las transferencias provenientes de LAP por concepto de TUU internacional.

Comentario de AETAI

354. Mediante el documento denominado "Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeroportuario en Aeropuerto Internacional Velazco Astete (AIVA) de CORPAC", remitido adjunto a la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, del 07 de marzo de 2025, AETAI señala lo siguiente:

"10. Se actualiza la tasa de crecimiento con la que se proyecta las transferencias que AIJCH realiza a CORPAC, en función, de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de transferencia.

11. De esta forma, se proyecta el 20% de la TUUA internacional, que es la transferencia que realiza el AIJCH a CORPAC, la cual será asignada el 63% a los servicios aeroportuarios. (Ver Cuadro N° 1).

	Cuadro N° 1: Proyecciones de Transferencia del AIJCH a CORPAC						
	2.021	Historico 2.022	2.023	2.024	2025	2026	2027
Ingresos por Pasajeros Internacionales	36,336,510	83,490,428	98,795,675	111,492,656	127,910,677	145,380,443	157,297,495
Var% anual esperada del tráfico PAX Internacional					15%	14%	8%
Transferencias a Corpac 20%	7,267,302	16,698,086	19,759,135	22,298,531	25,582,135	29,076,089	31,459,499

(...)"

[El subrayado es nuestro.]

Evaluación de las Gerencias

355. AETAI señala que, para el caso de la proyección de las transferencias de LAP provenientes de la TUUA internacional, se debe actualizar las tasas de crecimiento conforme a las proyecciones de pasajeros del AIJC utilizadas en el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia.
356. Al respecto, se debe mencionar que mediante el la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, del 28 de marzo de 2025⁵⁰, se aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el AIJC, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.
357. En ese marco, cabe resaltar que en lo referente a la proyección de pasajeros del nuevo terminal de del AIJC, el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” señala lo siguiente:

“282. Bajo dicho contexto, 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. Sobre ello, en la medida que las proyecciones efectuadas en dicho Plan Maestro representan la mejor información disponible a la fecha, en la presente Propuesta Tarifaria se utilizarán dichas proyecciones para la estimación de la TUUA de Transferencia. Cabe señalar que esta información también ha sido utilizada por LAP en su Propuesta Tarifaria”.
358. Por lo expuesto y en línea con lo desarrollado en el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se considera razonable utilizar las tasas de crecimiento de pasajeros previstas en el Plan Maestro del AIJC, ello debido a que estas representan las mejores proyecciones disponibles respecto al tráfico esperado en el AIJC.
359. En ese sentido, **se recoge el comentario de AETAI sobre utilizar las tasas de crecimiento de pasajeros empleadas en la Fijación tarifaria de la TUUA de transferencia.**
360. Por lo descrito, conforme a la información prevista en la en el Plan Maestro del AIJCH, en la siguiente tabla se muestra las tasas de crecimiento de los pasajeros que pagaran TUUA internacional para el periodo 2025 - 2027⁵¹

Tabla 44: Tasas de crecimiento de pasajeros que pagan TUUA internacional en el AIJC

⁵⁰ Publicada en el diario el Peruano el 29 de marzo de 2025.

⁵¹ Cabe precisar que para la estimación de las tasas se tomó en consideración la proyección de pasajeros de salida internacional y los pasajeros DOM-INT, considerando que principalmente todos los pasajeros de estas categorías pagan TUUA internacional.

	2025	2026	2027
Tasa de crecimiento de pasajeros que pagan TUUA internacional	11,8%	13,9%	8,5%

Fuente: Oficio N° 206-2024-MTC/12.08 y Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, remitidos en el marco del proceso de “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

361. Ahora considerando, la asignación a de las transferencias para el caso de los servicios aeroportuarios y las tasas de crecimiento de pasajeros mostradas previamente, a continuación, se presentan las proyecciones de las transferencias de LAP por TUUA internacional⁵².

Tabla 45 Transferencias del AIJC por concepto del 20% de la TUUA Internacional, 2024-2027 (S/.)

	2024	2025	2026	2027
20% TUUA Internacional de AIJC	83 563 833			
Var % anual esperada del tráfico PAX internacional		11,8%	13,9%	8,5%
20% de transferencias proyectadas de AJC		93 388 982	106 409 277	115 425 975

Fuente: CR CORPAC y Oficio N° 206-2024-MTC/12.08 remitido en el marco del proceso de “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

362. Obtenida la base, para determinar el valor de las transferencias por TUUA Internacional que le corresponde a los servicios aeroportuarios materia de la presente revisión tarifaria, cabe traer a colación lo propuesto por CORPAC con relación al procedimiento para la distribución de las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional. Así, se observa que previo a la asignación de los montos de transferencias al flujo de caja de los aeropuertos y aeródromos bajo análisis, CORPAC presenta una distribución de participación de las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional sobre la base de la participación de los aeropuertos o aeródromo donde presenta costos de operación relacionados a pista y rodadura, según se muestra a continuación:

⁵² Cabe precisar que las transferencias por concepto del 20% de la TUUA Internacional del 2024 se obtuvieron de la Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Tabla 46: Distribución del 20% de las Transferencias de TUUA Internacional, según aeropuerto, propuesta por CORPAC

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

Fuente: Propuesta de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

365. Un aspecto relacionado fue analizado en la anterior revisión tarifaria del Ositrán del año 2022. En efecto, en el informe de revisión tarifaria⁵³ se estableció lo siguiente en referencia a las Transferencias de LAP por concepto de TUUA internacional:

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

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

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

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

366. Cabe precisar que mediante la referida Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN⁵⁴, el Regulador aprobó el inicio de la revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC. De esta manera, se desprende que en la anterior revisión tarifaria de servicios aeroportuarios se estableció que los costos identificados en el AIJC debían ser evaluados en el marco del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC.
367. Por tanto, como parte del presente análisis es importante traer a colación lo desarrollado en el Informe de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo realizada por el Regulador en el 2022, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN⁵⁵. En la sección VI del referido informe se establece lo siguiente con relación al tratamiento de costos operativos de pista y rodadura ven los que incurre CORPAC en el AIJC.

“530. No obstante, dado que de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de CORPAC la empresa incurre en costos en el AIJCh bajo el concepto de “Pista y Rodadura” por las actividades vinculadas con al aterrizaje, despegue y movimiento de aeronaves

⁵³ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2022-CD-OSITRAN, rectificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2022-CD-OSITRAN,

⁵⁴ Publicada el 10 de noviembre de 2021, y sustentada en el Informe Conjunto N° 000138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

⁵⁵ Publicada en el diario oficial El Peruano el 10 de julio de 2022.

en tierra que realiza en dicho terminal, y por las cuales no realiza cobro alguno a los usuarios; para efectos de asignar las transferencias al Flujo Aproximación se procederá a **descontar previamente un monto por concepto de los gastos incurridos en "Pista y Rodadura" en el AIJCh, de modo que las transferencias destinadas a cubrir los costos de la prestación del servicio de Aproximación serán netas de "Pista y Rodadura" en el AIJCh.**

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

Tabla 47: Gasto promedio por concepto de "Pista y Rodadura", 2018-2023 (miles de USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

373. Sobre el particular, cabe mencionar que CORPAC y el Sra. Jackeline Lucero Zevallos, presentaron comentarios sobre la determinación de los costos por concepto de "Pista y Rodadura" de CORPAC presente en aeropuertos concesionados diferentes al AIJC para el periodo 2025-2027, conforme a lo siguiente:

Comentario de CORPAC

374. Mediante el documento denominado “Pliego de comentarios a Ositrán respecto al informe: “propuesta: revisión tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A.”, remitido a través del Oficio GG.204.2025.O/6, recibido el 03 de marzo de 2025, CORPAC señala lo siguiente:

“5 RESPECTO A LAS TRANSFERENCIAS RECIBIDAS POR LAP

Respecto al desarrollo para el cálculo de las transferencias netas, se tiene observaciones, toda vez que para el análisis de las transferencias proyectadas para los servicios aeroportuarios 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 2018-2023, y manteniendo ese costo como proyección para los años 2025-2027 (costo igual para los años 2025 al 2027 lo que es imposible e irreal), sin embargo, esta proyección no sería coherente dado que se utilizan dos criterios distintos para la proyección de las transferencias netas, debiendo ser el mismo criterio a fin de tener una proyección más realista.

De acuerdo con el comportamiento histórico de los costos 2018-2024 y tomando en consideración que se deberían tomar estos años dado que reflejan un comportamiento postpandemia más realista, el crecimiento promedio de los costos para los años 2025- 2027 debería ser, en promedio, 6.53% adicional por cada año.

Tabla 5.3 Promedio de gastos CORPAC asociados a Pista y Rodadura en el AIJCH

Categoría	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	
Gasto operativo promedio por concepto de Pista y Rodadura en aeropuertos Concesionados distintos al AIJCh	3,804,984	3,855,861			3,136,258	3,786,385	3,741,989	3,665,095
Variación por periodos		2019/2018				2022/2023	2023/2024	
Variación anual		1.34%				20.73%	-1.17%	6.53%

Fuente: CORPAC

[El resaltado es nuestro]

(...)

Evaluación de las Gerencias

375. Como se observa, CORPAC considera que no es adecuado que la proyección de los gastos operativos de pista y rodadura permanezca constante en el periodo 2025-2027; sino que debe aplicarse la tasa promedio de crecimiento de los gastos de pista y rodadura en el periodo 2018 al 2023, la cual asciende a 6,53%.
376. Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideró el mismo criterio utilizado en el procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación del 2022, esto es, tomar como fijos los costos operativos de pista y rodadura, siendo que en dicho procedimiento CORPAC no presentó comentarios al respecto.
377. Sin perjuicio de ello, y tomando en consideración la información histórica de la contabilidad regulatoria, se observa que los costos de pista y rodadura de los aeropuertos concesionados (no incluyendo al AIJC), no han permanecido constantes. En ese sentido, se considera razonable suponer que los gastos de pista y rodadura no van a permanecer fijos en el periodo 2025-2029.
378. Sin embargo, se debe precisar que las tasas de crecimiento de los gastos operativos prepandemia muestran valores inferiores al 6,53%. Efectivamente, la misma tabla expuesta por CORPAC muestra que entre 2018 y 2019 el gasto operativo creció en 1,34%;

es el crecimiento observado en 2023 respecto de 2022 (20,73%) el que hace crecer el valor del crecimiento promedio.

379. En ese contexto, se colige las variaciones de gastos operativos son muy irregulares; asimismo, el mayor crecimiento del 2023 puede deberse a que aún se muestra un factor de recuperación posterior a la pandemia Covid 19, por lo cual, no se puede garantizar que las tasas elevadas se mantengan en los siguientes años.
380. Sin perjuicio de lo anterior, considerando que se habla de la proyección de los gastos relacionados a actividades aeroportuarias, la proyección de estos debe guardar relación con el análisis desarrollado en sección “**VII.6 Costos operativos**” del presente informe.
381. Así, en dicha sección se determinó las tasas de crecimiento de las partidas de gastos operativos aeroportuarios, por lo tanto, a fin de mantener la consistencia en el crecimiento de los gastos de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC, corresponde que se utilicen las tasas de crecimiento previstas en la referida sección para los gastos operativos relacionados a pista y rodadura en los aeropuertos concesionados.
382. En vista de lo expuesto, se acepta parcialmente el comentario de CORPAC, en la medida que se considera razonable que los gastos operativos de pista y rodadura crezcan durante el periodo 2025-2027; sin embargo, dicha tasa debe ser la misma utilizada para la proyección de los gastos operativos relacionados a servicios aeroportuarios que presta CORPAC.

Comentario de la Sra. Jackeline Lucero Zevallos

383. El 11 de abril de 2022, mediante correo electrónico, la Sra. Jackeline Lucero Zevallos remitió el siguiente comentario:

“Previo cordial saludo, les escribo porque me encuentro elaborando una investigación de los costos en el mercado aeronáutico en Latinoamérica. 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.

[El subrayado es nuestro.]

Evaluación de las Gerencias

384. Sobre el particular, cabe precisar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se estableció, en concordancia con el criterio desarrollado en Informe de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo realizada por el Regulador en el 2022, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N°

024-2022-CD-OSITRAN⁵⁶, que luego de proyectar las transferencias provenientes del LAP asignadas a los servicios aeroportuarios, se procede a descontar un monto por concepto de los gastos incurridos en “Pista y Rodadura” de los Aeropuertos Concesionados distintos al AIJC.

385. Asimismo, de acuerdo con lo descrito anteriormente, para la determinación de los gastos relacionados a pista y rodadura se tomó como base lo reportado en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, específicamente en el rubro gastos por aeropuerto. Ahora, de la revisión del detalle de gastos, se identificó que esta incluye las siguientes categorías: suministros y materiales, gastos de personal, servicios de terceros, mantenimiento, depreciación, amortización, seguros y tributos, y, otros costos.
386. Por otro lado, en el acápite “VIII.6.1.Gastos de personal” de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se establece lo siguiente en referencia al valor del gasto de personal:

*“301. En ese sentido, considerando que a la fecha se cuenta con el presupuesto aprobado para CORPAC para el año 2025 y que la información del gasto de personal del 2024 presentado por CORPAC difiere al del presupuesto aprobado por FONAFE, **se considera razonable utilizar el valor proyectado en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para el año 2025 como base para determinación del gasto de personal que serán incluidos en el flujo de caja**”.*

387. Como se puede observar, para la determinación del gasto del personal se toma en cuenta el valor del presupuesto total aprobado por FONAFE para el 2025. Asimismo, cabe precisar que, para la determinación del valor asignado a cada categoría de servicio (aeroportuario y aeronavegación), CORPAC presente el referido presupuesto según pertenezcan a los servicios aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos, siendo que, para el caso de los servicios aeroportuarios, el valor base se termina como la suma el total de lo asignado por CORPAC a servicios aeroportuarios y el 50% de lo asignado a mixtos. Del mismo modo, para la determinación del valor base de los servicios de aeronavegación, se suma el total de lo asignado por CORPAC a servicios de aeronavegación y el restante de 50% de lo asignado a mixtos⁵⁷.
388. Por tanto, el valor base el total de gastos de personal presupuestado para el 2025, ya está incluido como parte de los flujos de caja de la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios o de aeronavegación. En ese sentido, no se puede considerar la categoría de gasto de personal para el caso de los Aeropuertos Concesionados para ser cubiertos por las transferencias de LAP, dado que los gastos de dichos rubros ya están considerados en los flujos de caja y su inclusión llevaría una doble contabilidad.
389. Por otro lado, respecto a las categorías de gasto de depreciación, amortización, considerando que estos no representan desembolso de efectivo, en concordancia con el método de flujo de caja, tampoco corresponden a gastos que deban ser cubiertos por transferencias de LAP.
390. Sobre la base de lo desarrollado, **se recoge el comentario referido a las categorías de gastos**.
391. Ahora, sobre la base de los comentarios recogidos, en la siguiente tabla se muestran los gastos operativos relacionados a pista y rodadura para los aeropuertos concesionados (sin incluir a AIJC), y su proyección para el 2025-2027, que no incluye las categorías de gasto de personal, depreciación y amortización.

⁵⁶ Publicada en el diario oficial El Peruano el 10 de julio de 2022.

⁵⁷ Según lo descrito en la Propuesta de 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., aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN.

Tabla 48: Gastos de Pista y Rodadura de Aeropuertos Concesionados (miles de S/.)

	2018	2019	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Gastos operativos pista y rodadura	3 036	2 899	3 412	3 688	4 434	4 607	4 792	4 991

Nota: No incluye los gastos del AIJC, ni las categorías gasto de personal, depreciación y amortización del resto de aeropuertos concesionados.

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 49: Proyección de las transferencias de LAP a CORPAC, 2025-2027 (miles de USD)

	2025	2026	2027
Total de transferencias LAP po TUUA internacional proyectadas	24 311 191	27 706 168	30 077 030
Porcentaje de transferencias de LAP po TUUA internacional que le corresponde a servicios Aeroportuarios	60,6%		
Gasto operativo promedio por concepto de Pista y Rodadura en aeropuertos Concesionados distintos al AIJCh	1 211 429	1 211 429	1 211 429
Transferencias netas del AIJCh	13 514 508	15 570 937	17 007 031

Fuente: Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.5. Proyección de ingresos netos

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

Tabla 50: Proyección de ingresos netos, 2025-2027 (miles de USD)

	2 025	2 026	2 027
Ingresos regulados	19 661	21 176	22 610
Transferencias AIJCh	13 515	15 571	17 007
Usuarios no atribuibles	2	2	2
Aporte por Regulación	- 332	- 367	- 396
Ingresos Netos	32 845	36 382	39 223

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.6. Costos operativos

394. Para el caso de la proyección de los costos operativos de los servicios materia de revisión, cabe precisar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador, se tomó como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del año 2023, que era la información más actual y válida en dicho momento. De acuerdo con ello, las partidas de gasto que se consideran como costos operativos para efectos de la propuesta fueron:

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

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

Tabla 51: Distribución de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2023 (miles de USD)

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

396. Cabe señalar que en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, para los rubros de suministros y materiales, servicios de terceros, mantenimiento, seguros y tributos, y otros costos, se ha considerado un factor de incremento vegetativo de 3% anual, tomando como base los costos del año 2024⁵⁸. Al respecto, señala que los costos de CORPAC para los aeropuertos de Cuzco, Nasca y Grupo V han venido creciendo desde el año 2021 al 2023 a una tasa promedio superior al 10% para los rubros de mantenimiento, seguros y tributos, otros costos.
397. En lo que respecta a los costos de mantenimiento, adicionalmente a la proyección del crecimiento vegetativo, en la propuesta tarifaria de CORPAC se ha considerado una proyección de costos incrementales considerando los mantenimientos futuros por las nuevas implementaciones de proyecciones con relación a la construcción de torres de control, construcción de cercos perimétricos y cuarteles SEI. Del mismo modo, ha realizado sus proyecciones de gastos de personal con base en las necesidades y requerimientos para la prestación de dichos servicios.
398. Por otro lado, respecto a la Propuesta Tarifaria de AETAI, para la proyección de los costos operativos, se toma como base la Contabilidad Regulatoria del 2023 y para los siguientes años se ajusta en función de la inflación.
399. Ahora, cabe señalar que en la anterior revisión tarifaria, para el caso de los costos relacionados a los rubros de suministros y materiales, servicios de terceros, seguros y tributos, y otros costos, Ositrán consideró adecuado aplicar el supuesto planteado por CORPAC de proyectar los costos operativos mediante incrementos vegetativos anuales (2% anual), en la medida que los costos operativos no mostraban una relación en función de los supuestos considerados para las proyecciones de demanda, siendo que estas última presentaba tasas de crecimiento anual esperadas inusualmente elevadas y, por tanto, no era razonable considerar que los costos operativos se incrementarían en la misma proporción que la demanda.
400. De esta manera, sobre la base de lo descrito previamente, la Propuesta Tarifaria del Regulador consideró que para la presente revisión tarifaria tampoco es factible la estimación de los costos en proporción a la demanda, ello debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas en el periodo previo (para el caso del AIVA, por ejemplo, se observaron variaciones de 85% en 2022 y 35% en 2024) que no guardan relación con las variaciones históricas de los costos en dicho periodo. Efectivamente, de la información presentada en la tabla previa se observa que la actuación histórica de los mencionados

⁵⁸ Cabe mencionar que para determinar el valor del año 2024, CORPAC utilizó costos a julio de 2024 y lo duplicó para obtener su valor anual.

costos operativos, entre el 2019 y 2023 han mostrado comportamientos muy irregulares, siendo que para los años 2021 y 2022 mostraron caídas del 9% y 17% respectivamente, mientras que para el año 2021 se presentó un aumento del 28%.

401. Por tanto, considerando que a la fecha de elaboración del Propuesta Tarifaria del Regulador no se contaba con la información de la Contabilidad Regulatoria 2024 validada y por tanto información que permita determinar un valor de crecimiento confiable, para la estimación de los rubros de suministros y materiales, tributos y seguros, servicios prestados por terceros y otros costos, se aplicaron incrementos vegetativos anuales considerando una tasa de 2%, similar a la considerada en la revisión tarifaria anterior.

Comentarios CORPAC

402. Mediante el documento denominado “Pliego de comentarios a Ositrán respecto al informe: “propuesta: revisión tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A.”, remitido a través del Oficio GG.204.2025.O/6, recibido el 03 de marzo de 2025, CORPAC señala los siguientes puntos en lo relación a los costos operativos:

i) Sobre el año base para la proyección de los costos 2025 al 2027⁵⁹

403. CORPAC indica que 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 han incrementado los costos para los años 2025 -2027 con una tasa vegetativa del 2%. Sin embargo, sostiene que ya se cuenta con los costos de Enero – Diciembre del 2024, por lo que, a fin de reducir las estimaciones, el Regulador debe considerar el costo base del año 2024 para las proyecciones.

ii) Sobre tasa de crecimiento vegetativa de 2% de la partida de tributos y seguros⁶⁰

404. Al respecto, CORPAC indica que la partida de tributos y seguros comprende conceptos como seguros contra incendio, 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.
405. Así, sostiene que el rubro de seguros representa en promedio el 54% de los costos de la partida de seguros y tributos, estando compuesto a su vez -en caso de los servicios de pista y rodadura, mangas y TUUA- por seguros contra incendio, seguro de transportes, seguro de vehículos, seguro de deshonestidad y seguro de responsabilidad civil de aviación.
406. Adicionalmente, CORPAC precisa 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 por 546 días calendario para los servicios de navegación aérea, aeroportuarios y mixtos. Teniendo en consideración 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.
407. En ese sentido, CORPAC precisa 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

⁵⁹ Cabe precisar que en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025 la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, manifestó que la contabilidad regulatoria del año 2024 ha finalizado, se estará remitiendo al Regulador.

⁶⁰ Este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025.

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 tanto, la prima de seguro se incrementa anualmente en un porcentaje superior al 2%, contradiciendo la propuesta del crecimiento de la tasa vegetativa propuesta.

iii) Sobre tasa de crecimiento vegetativa de 2% de la partida de servicios prestados por terceros

408. Al respecto, CORPAC indica que existe una mala interpretación sobre el concepto de servicios prestados por terceros emitida por CORPAC, dado que esta partida integra costos como seguridad y vigilancia en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas, el servicio de limpieza, servicios por red IP (WAN), entre otros. En ese sentido, dado que los contratos se celebran con cierta periodicidad, resulta poco realista que dichos costos crezcan un 2% en el período 2025 al 2027, sobre todo considerando que los servicios de seguridad y vigilancia, limpieza, entre otros, siempre sufren incrementos ante nuevas negociaciones por factores externos como inflación, incremento de la remuneración mínima vital y/o ampliación por nuevas necesidades que requiere CORPAC.
409. Asimismo, precisa que para el caso de Cusco en el periodo 2021-2024 los costos de servicios prestados por terceros han crecido en promedio en 3,57%, para el caso de Nasca-6,89% y Grupo V - 6,14%. Ello debido principalmente al incremento del servicio de seguridad y vigilancia, servicio de red IP WAN, recibos por honorario, comunicaciones de datos y satelital, transporte de personal, entre otros.
410. Adicionalmente, en referencia al servicio de seguridad y vigilancia que incurre en los 29 aeropuertos a su cargo, CORPAC presenta el 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", el cual asciende a S/ 107 679 422,20, por el periodo de 1095 días calendarios.
411. Finalmente, CORPAC señala que dicho costo se ha incrementado en los últimos años 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

412. Con relación al **punto i), referido al año base para la proyección de los costos 2025 al 2027**, en primer lugar, conforme a lo señalado anteriormente, cabe recalcar que para la proyección de los costos operativos de los servicios materia de la presente revisión tarifaria en la Propuesta Tarifaria del Regulador se tomó como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del año 2023, que en dicho momento era la información validada más actual con la que se contaba.
413. En esa línea, cabe traer a colación algunos aspectos referidos al procedimiento a la aprobación de la Contabilidad Regulatoria. Así, se debe resaltar que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2015 y publicada en el diario oficial "El Peruano" con fecha 8 de mayo de 2015, se aprobó el Reglamento de Contabilidad Regulatoria, cuya finalidad es, entre otros, establecer las reglas que deben cumplir las Entidades Prestadoras para la preparación y presentación de los Informes de Contabilidad Regulatoria a fin de que estos constituyan una herramienta que facilite la actividad regulatoria que realiza el Ositrán.
414. Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN, de fecha 10 de febrero de 2017, se aprobó el MCR de CORPAC - Versión 3.2. – febrero 2017,

el cual fue notificado a CORPAC mediante Oficio N° 003-17-SCD-OSITRAN, de fecha 14 de febrero de 2017.

415. En ese contexto, se debe citar el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria en referente a la presentación y revisión de los informes de Contabilidad Regulatoria.

“Artículo 15.- Etapa 11: 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.

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

416. Al respecto, se observa que el proceso de presentación y revisión de los Informes de Contabilidad Regulatoria inicia con la presentación al Regulador del (i) 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, para que posterior a la evaluación respectiva, dicho proceso culmine con la conformidad por parte de la Gerencia General del Ositrán.
417. Ahora bien, acorde con lo señalado en los antecedentes del presente informe, el 24 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN (Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC), no advirtiéndose observaciones respecto a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC.
418. En ese sentido, sobre la base del Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN e Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN y en línea con el numeral 3 del artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria, a la fecha se cuenta con la información validada referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC.

419. Por lo expuesto, en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG⁶¹, dado que a la fecha se cuenta con información disponible del ejercicio 2024, se considera pertinente considerar dicha información como base para la proyección de los costos de operación 2025-2027.
420. Por lo expuesto, **corresponde aceptar y dar por atendido el comentario i) de CORPAC.**
421. Respecto al **punto ii), referido a la tasa de crecimiento vegetativa de 2% de la partida de seguros y tributos**, CORPAC señala que el 54% 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.
422. Con el objeto de analizar lo descrito por CORPAC, en primer lugar, es importante actualizar al cuadro de **“Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2023”** referido a la participación de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados en los aeropuertos materia de revisión, considerando la información de la Contabilidad Regulatoria 2024.

Tabla 52: Distribución de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2024 (miles de USD)

Categoría	2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Suministros y Materiales	279	2%	979	8%	485	4%	249	2%	258	2%	242	2%
Gastos de Personal	7 820	53%	5 540	47%	5 099	46%	6 454	49%	6 583	48%	6 790	45%
S. Prestados por Terceros	4 360	29%	4 070	34%	4 034	36%	4 632	35%	4 197	31%	4 630	31%
Mantenimiento de Activos	938	6%	639	5%	662	6%	645	5%	935	7%	864	6%
Tributos y Seguros	386	3%	435	4%	655	6%	1 002	8%	1 260	9%	2 152	14%
Otros Costos	1 007	7%	198	2%	250	2%	211	2%	380	3%	321	2%
Total	14 789	100%	11 862	100%	11 185	100%	13 193	100%	13 615	100%	14 999	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

423. La información expuesta muestra que, efectivamente, en el 2024, la partida de seguros y tributos presentó un aumento significativo en su valor pasando de USD 1 260 miles en el 2023 a USD 2 152 miles en el 2024, lo que representa un aumento de casi USD 1000 miles en un solo año. Este aumento contrasta con lo registrado en años anteriores, siendo que entre el 2019 y 2023 se presentó un crecimiento acumulado de USD 763 miles, esto significa que, en un solo año el gasto en seguros y tributos creció más que en el acumulado de los cinco años previos.
424. Sobre lo expuesto, con el fin de identificar los principales factores que llevaron al aumento de los gastos de la referida partida, en el siguiente cuadro se muestra el desagregado de gastos para el mismo periodo.

⁶¹ 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 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.

Tabla 53: Gastos operativos desagregados de la partida tributos y seguros 2019-2024 (miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Valor del gasto							Partic. Promedio
Seguros	170	195	374	656	958	1929	73%
Seguro contra incendio-todo riesgo	151	172	285	504	820	1601	60%
Otros seguros	19	24	89	152	138	328	13%
Otros	216	240	281	346	302	223	27%
Total tributos y seguros	386	435	655	1002	1260	2152	100%
Tasa de crecimiento anual							Crecim. Promedio
Seguro	15%	91%	76%	46%	101%		62%
Seguro contra incendio- todo riesgo	13%	66%	77%	63%	95%		60%
Otros seguros	25%	276%	71%	-9%	137%		77%
Otros	11%	17%	23%	-13%	-26%		0,6%
Total tributos y seguros	13%	50%	53%	26%	71%		41%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

425. Como se observa en el cuadro previo, es el rubro de seguros el que representa la mayor participación en la partida de tributos y seguros, con el 73% de participación promedio entre el 2019 y 2024, asimismo, es la partida con mayor tasa de crecimiento con el 62% de crecimiento promedio anual, mientras que el resto de los rubros crecieron apenas en 0,6% promedio anual.
426. Asimismo, cabe precisar que es el rubro de seguros el que explica el aumento del gasto de la partida de tributos y seguros, para el ejercicio 2024 este rubro aumentó su valor en USD 1 000 mil, mientras que los otros rubros disminuyeron en cerca de USD 80 mil. Por otro lado, de los tipos de seguros contratos por CORPAC, es el seguro contra incendio-todo riesgo el que presenta la mayor participación sobre toda la partida de tributos y seguros.
427. En ese contexto, con el objeto de sustentar el incremento en el valor del costo de los seguros para el ejercicio 2024, mediante el Oficio GG.204.2025.O/6 CORPAC remitió copia del "Contrato de Seguros patrimoniales para CORPAC S.A." por un monto ascendente a USD 17 739 205,19.
428. Por otro lado, respecto a las razones que motivaron el crecimiento en el valor de los contratos seguros, mediante el oficio señalado previamente, CORPAC señaló que ello se debe a la adquisición de nuevo equipamiento aeroportuario y, de otro lado que en caso de siniestros de estos equipos su reposición sea a nuevo. Así, se puede inferir tres aspectos principales que CORPAC señala influyeron en el aumento en el valor de los contratos de seguros, (i) el aumento de nuevos activos de la Entidad, (ii) el crecimiento del índice de siniestralidad y (iii) el aumento de la cobertura de reposición de activos a nuevos.
429. Al respecto, con relación al aumento de nuevos activos de CORPAC, si bien es cierto que un crecimiento en los activos generaría un aumento en la cobertura asegurable y por tanto un aumento en valor de los contratos de seguros, se debe señalar que las inversiones ejecutadas de CORPAC en el periodo del 2022-2024 representaron un valor anual de inversión de USD 1,85 millones. En ese sentido, si bien el aumento en el valor de los seguros puede verse influido por este crecimiento en los activos, dado su bajo nivel de inversión, que no se diferencia de años previos, este no puede ser el factor principal del crecimiento diferenciado para el ejercicio 2024.
430. Ahora, respecto al índice de siniestralidad, cabe mencionar que durante el periodo referido se presentaron incidentes de protestas que afectaron diversos activos de aeropuertos

regionales, como es el caso del Aeropuerto de Andahuaylas y el Aeropuerto Velazco Astete de Cusco administrados por CORPAC⁶², por tanto, estos aspectos si pudieron influir en el crecimiento del índice de siniestralidad y por tanto en el valor de los contratos de seguros.

431. Respecto a cobertura de reposición de activos a nuevos, cabe señalar que el 13 de mayo de 2025 se llevó a cabo una reunión en la que participaron representantes de CORPAC y del Ositrán, donde se realizaron consultas referidas al desarrollo e impacto de este aspecto en el costo de los seguros. Así, los representantes de CORPAC confirmaron que, en los últimos años, a raíz de los incidentes señalados en el párrafo previo, se está llevando a cabo un proceso de sinceramiento de cobertura de activos existente, con el objetivo de que este cubra el mayor porcentaje de la totalidad del valor de reposición de un equipo siniestrado y que este explica en mayor medida el incremento en los contratos de seguros.
432. Dicho ello, es claro que del análisis con la incorporación de Contabilidad Regulatoria 2024, se desprende claramente un aumento significativo en los gastos de seguros que no se tenía en periodos previos, por lo cual es razonable que se considere dicho aspecto como parte de la determinación del crecimiento de los gastos la partida de tributos y seguros.
433. Ahora, respecto a la determinación de la tasa de crecimiento a ser utilizada para la proyección, cabe precisar que CORPAC no remitió alguna propuesta a la tasa, solo argumentando que esta debía ser mayor al 2% de la tasa de crecimiento vegetativa.
434. En ese marco, en primer lugar cabe traer a colación lo descrito inicialmente en referencia a la determinación de las tasas de crecimiento, en razón de que no es factible la estimación de los costos en proporción a la demanda, ello debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas en los últimos años, así, a pesar de la incorporación de la información de la Contabilidad Regulatoria 2024, la información de años previos no permite tener una data histórica que permita utilizar dicha metodología como posible método para determinación el crecimiento de los gastos.
435. Por otro lado, tampoco es factible utilizar la tasa de crecimiento promedio anual histórica de 62%, dado que si bien el sinceramiento de coberturas de 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 en segunda media variaciones por el índice de siniestralidad.
436. 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 del costo de los seguros de todo el periodo analizado. 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, tal como se muestra a continuación:

⁶² Cabe señalar que los aeropuertos de Andahuaylas y Cusco sufrieron las consecuencias de actos vandálicos en el marco de las movilizaciones sociales que se vivieron en el Perú durante el mes de diciembre del año 2022. En caso del aeropuerto de Andahuaylas se dañó seriamente a la pista de aterrizaje y sus equipos, asimismo, incendiaron la sala de transmisores y la sala de combustible: <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.

Tabla 54: Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros (miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Prom. Valor	Valor al 2027	Tasa. Anual (25-27)
Seguro contra incendio- todo riesgo	151	172	285	504	820	1 601		2 344	13,6%
Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo	37	20	113	219	315	781	248		
Otros seguros	19	24	89	152	138	328		484	13,8%
Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo	3	5	65	63	- 13	190	52		

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

197. Así, considerando las tasas de crecimiento de seguros estimadas en el párrafo precedente y las tasas de crecimiento del resto de rubros⁶³ que componen la partida de Seguros y Tributos, la tasa de crecimiento promedio anual a ser usada para la proyección del gasto de la partida sería de 10,1% anual, conforme se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 55: Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros (miles de USD)

Sub Partida de Gasto	Parti. Promedio	Tasa. Anual (25-27)
Seguro contra incendio- todo riesgo	60%	13,6%
Otros seguros	13%	13,8%
Otros	27%	0,6%
Partida de Tributos y seguros	100%	10,1%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

437. Por lo desarrollado, **corresponde aceptar el comentario ii) de CORPAC referido a la tasa de crecimiento de la partida de tributos y seguros.**
438. Respecto al **punto iii), referido a tasa de crecimiento vegetativa de 2% de la partida de servicios prestados por terceros**, CORPAC señala que los contratos se celebran con cierta periodicidad, por lo cual, resulta poco realista que dichos costos crezcan un 2% en el período 2025 al 2027, sobre todo considerando que los servicios de seguridad y vigilancia, limpieza, entre otros, siempre sufren incrementos ante nuevas negociaciones por factores externos como inflación, incremento de la remuneración mínima vital y/o ampliación por nuevas necesidades que requiere CORPAC
439. En ese sentido, similar al análisis realizado en el comentario anterior, sobre la base de la información presentada en la “Tabla 52: Distribución de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2024 (miles de USD)”, a continuación, se muestra la información desagregada de la partida de servicios prestados por terceros.

⁶³ 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 período de análisis.

Tabla 56: Gastos operativos desagregados de la partida servicios prestados por terceros 2019-2024 (miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Valor del gasto							Partic. Promedio
Servicios de seguridad y vigilancia	2362	2390	2437	2459	2207	2494	55%
Fuerza eléctrica	216	194	215	256	284	277	6%
Transporte de personal	193	220	189	285	231	268	5%
Servicios de limpieza	216	261	234	283	315	264	6%
Servicio de red IP (WAN)	85	24	58	294	86	289	3%
Otros	1287	981	901	1055	1074	1039	24%
Total	4360	4070	4034	4632	4197	4630	100%
Tasa de crecimiento anual							Crecim. Promedio
Servicios de seguridad y vigilancia		1%	2%	1%	-10%	13%	1%
Fuerza eléctrica		-10%	11%	19%	11%	-3%	5%
Transporte de personal		14%	-14%	51%	-19%	16%	7%
Servicios de limpieza		21%	-10%	21%	11%	-16%	4%
Servicio de red IP (WAN)		-71%	137%	407%	-71%	235%	28%
Otros		-24%	-8%	17%	2%	-3%	-4%
Total		-7%	-1%	15%	-9%	10%	1,2%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

440. Como se puede observar, aun considerando la información del ejercicio 2024 la tasa de crecimiento promedio anual de la partida de servicios prestados es del 1,2% promedio anual, el cual es menor a la tasa vegetativa de 2% considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador.
441. Ahora, respecto al servicio de seguridad y vigilancia – que es el rubro con mayor participación de la partida (55% en promedio), si bien este creció en el 2024 con una tasa de 13%, en el 2023 disminuyó en -10% y los años anteriores mostramos tasas de crecimiento de entre 1% y 2% anual, asimismo el valor del 2024 (USD 2 494 miles) es similar al del 2023 (USD 2 459 miles), esto muestra que entre el 2022 y 2024 este rubro creció a una tasa promedio anual del 0,7%.
442. Para el caso del rubro de transporte de personal, este muestra tasas con mucha variabilidad en el periodo; por otro lado, respecto a los rubros de limpieza y fuerza eléctrica, estos decrecieron en el 2024 respecto al 2023 con tasas de -3% y -16% respectivamente.
443. En ese sentido, en línea con lo señalado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, en razón que el comportamiento de los gastos muestra un comportamiento muy irregular y que la información desagrega de los rubros de servicios prestados por terceros como el caso de seguridad y vigilancia no refleja un crecimiento importante de los costos, no se puede asumir que los mismos crecerán a una tasa superior al 2% promedio anual para el periodo comprendido entre el 2025 y 2027.
444. Por lo expuesto, **corresponde rechazar el comentario iii) de CORPAC, referida a la tasa de crecimiento de la partida de servicios prestados por terceros.**

VIII.6.1. Gastos de personal

445. Tal como fue señalado líneas arriba, la Propuesta Tarifaria de CORPAC incluyó una proyección de gastos de personal, la cual se encuentra desagregada por partidas presupuestarias y por tipo de servicio (según pertenezcan a los servicios aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos); en el caso de los costos mixtos, se consideró 50% para los

servicios aeroportuarios y 50% para aeronavegación. De acuerdo con dichas proyecciones, se identificó un incremento de 52% en los gastos de personal de los servicios materia de revisión para el año 2022, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 57: Proyección de gastos de personal de CORPAC, 2024-2027 (miles de soles)

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

Fuente: Propuesta Tarifaria de Corpac.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

446. Al respecto, en línea con el criterio seguido en la anterior revisión tarifaria Ositrán (2022), como punto de partida para la determinación de los gastos de personal, solo se considerarán las proyecciones de costos que cuenten con la aprobación del Directorio del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, FONAFE), conforme al marco legal vigente⁶⁴.
447. Acorde con ello, mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN⁶⁵, entre otros, se solicitó a CORPAC que remita la documentación que contenga la aprobación por parte del Directorio de FONAFE de los gastos de personal considerados en su propuesta tarifaria; asimismo, se solicitó que, de corresponder, actualice los datos relacionados a la proyección de personal remitido mediante su propuesta tarifaria. Por otro lado, se solicitó justifique el incremento de algunas categorías de gastos de personal.
448. Sobre el particular, mediante el Oficio GCAF.GF042.2024.O⁶⁶, CORPAC dio respuesta a la solicitud remitida mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN, desarrolló argumentos complementarios y remitió un nuevo formato Excel con la proyección de gastos de personal proyectado.
449. Al respecto, de los documentos remitidos por CORPAC, cabe traer a colación el Oficio N° 0400-2024-GPC-FONAFE, mediante el cual el Gerente Corporativo de Planeamiento y Control de Gestión de FONAFE hace de conocimiento a CORPAC que mediante Acuerdo de Directorio N° 0012024/012-FONAFE, se modificó el presupuesto de CORPAC para el año 2024. De acuerdo con dicho presupuesto aprobado, el gasto de personal de CORPAC asciende a S/. 218 089 mil, el cual es menor a los S/. 245 556 mil presentados en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para dicho año.
450. Asimismo, como parte de la documentación, también se remitió el Oficio N° 0484-2024-GPC-FONAFE, mediante el cual FONAFE hace de conocimiento a CORPAC el presupuesto aprobado para el ejercicio 2025. De acuerdo con dicho presupuesto, el gasto de personal de CORPAC aprobado para el 2025 asciende a S/. 255 923 mil.
451. En ese sentido, considerando que a la fecha se cuenta con el presupuesto aprobado para CORPAC para el año 2025 y que la información del gasto de personal del 2024 presentado por CORPAC difiere al del presupuesto aprobado por FONAFE, se considera razonable

⁶⁴ El literal a) del Artículo 10 del Reglamento de la Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, señala como una de las funciones del Directorio de FONAFE:

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

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

⁶⁵ Del 11 de diciembre de 2024.

⁶⁶ Recibido el 27 de diciembre de 2024.

utilizar el valor proyectado en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para el año 2025 como base para determinación del gasto de personal que serán incluidos en el flujo de caja.

452. Ahora bien, previo a la determinación de los valores de gastos de personal que serán utilizados en el flujo de caja, para el caso de los años 2026 y 2027, se debe analizar los sustentos presentados por CORPAC sobre los incrementos en los gastos de personal para dichos años. Así, conforme se expuso en la tabla previa, mediante su propuesta tarifaria CORPAC divide el gasto de personal en **dos categorías, (i) proyección de gasto de personal y (ii) gasto de personal adicional.**
453. Para cada una categoría, CORPAC presenta las necesidades de personal que sustentan sus respectivas tasas de crecimiento. De esta manera, para **la categoría de gasto de personal**, CORPAC indica lo siguiente:

“95. Es preciso indicar que mediante la ley de equilibrio financiero (Ley 31954)¹¹ se declara a CORPAC en proceso integral de reorganización por lo que la proyección del personal se realiza en base a esta reorganización con adecuación de un nuevo Cuadro de Asignación de Personal – CAP la cual forma parte de la nueva estructura organizativa de CORPAC.

96. Respecto a las nuevas necesidades del personal de seguridad y bomberos en los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A, esta institución tiene responsabilidad como operador de aeródromo de quince (15) sedes aeroportuarias, incluyendo el aeropuerto internacional de Cusco, ante ese hecho, somos responsables de servicios directos de la Corporación y que no pueden ser tercerizados por normativa nacional: Ley de Seguridad de la Aviación Civil No. 28404 y su Reglamento para el caso de los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria y Regulación Aeronáutica del Perú 314 para el caso de los Bomberos de Aeródromo, el número de personal mínimo por sede y por turno:

- *OFICIALES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA: Los oficiales requeridos por sede son SIETE (07) por turno y se sustentan en la siguiente distribución:*
 - *Inspección de ingreso a zona estéril 04*
 - *Ingreso a Plataforma 01*
 - *Ingreso a Dependencia ATS 01*
 - *Descansero*
- *BOMBEROS DE AERÓDROMO: Los bomberos de aeródromo requeridos por sede son SEIS (06) y se sustentan en la siguiente distribución:*
 - *Bombero para extinción del incendio 02*
 - *Bombero para rescate de personas 02*
 - *Bombero para manejo del vehículo y operación de computadoras. 01*
 - *Bombero descansero 01*

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

“ (...)

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

NECESIDADES DE LA GERENCIA CENTRAL DE AEROPUERTOS - ÁREA DE SEGURIDAD

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

Detalle	N°	N° Cantidad de Personal Proyectada				
		2023	2024	2025	2026	2027
Necesidades del Área de Seguridad - 2023	27	S/ 339,811	S/ 1,278,243	S/ 1,278,243	S/ 1,278,243	S/ 1,278,243
Necesidades del Área de Seguridad - 2024	40	S/ -	S/ 684,142	S/ 1,972,426	S/ 1,972,426	S/ 1,972,426
Necesidades del Área de Seguridad - 2025	40	S/ -	S/ -	S/ 684,142	S/ 1,972,426	S/ 1,972,426
Necesidades del Área de Seguridad - 2026	41	S/ -	S/ -	S/ -	S/ 701,246	S/ 2,021,737
Necesidades del Área de Seguridad - 2027	42	S/ -	S/ -	S/ -	S/ -	S/ 718,349
N° TOTAL DE NECESIDADES SEGURIDAD	190	S/ 339,811	S/ 1,962,385	S/ 3,934,811	S/ 5,924,341	S/ 7,963,181

NECESIDADES DE LA GERENCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

(...)"

455. Sin embargo, del sustento remitido por CORPAC, no se advierte algún documento que sustente la aprobación del personal señalado en las tablas presentadas. Por tanto, conforme al criterio establecido en la anterior revisión tarifaria Ositrán (2022), en la medida que las proyecciones realizadas por CORPAC no cuentan con una aprobación formal, se han considerado conveniente que la categoría de "proyección de gasto de personal" se estime teniendo en cuenta la misma tasa de 2% anual -crecimiento vegetativo- empleada para los demás rubros de gastos operativos, tomando como base el valor del gasto de personal establecido en la Propuesta Tarifaria de CORPAC para el año 2025.
456. Efectivamente, sobre la base del criterio seguido en la revisión tarifa anterior, se debe señalar que el Anexo II del RETA dispone que el punto de partida para la estimación de los costos operativos -dentro de los que se encuentra el gasto de personal- son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos *ad hoc* efectuados por el Regulador; remarcándose que **"no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados."**

457. Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material⁶⁷ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444⁶⁸, 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.
458. En ese orden, a efectos de formular las tarifas en el presente procedimiento de revisión tarifaria, no resulta suficiente que CORPAC alegue que tiene un déficit de personal que requiere ser cubierto para cumplir determinada normativa, pues el gasto de personal que se encuentra facultado a ejecutar está limitado por el presupuesto que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias.
459. Por otro lado, respecto a las categorías de gastos de personal, mediante el Oficio N° 00284-2021-GRE-OSITRAN se solicitó a CORPAC que justifique el incremento de algunas categorías de gastos de personal presentes en su propuesta tarifaria. Al respecto, mediante el Oficio GCAF.GF042.2024.O, CORPAC respondió que categorías de gasto como Asignación Familiar, Sobretiempo de 25% y 35%, representan derechos adquiridos por Ley; por otro lado, categorías como Compensación Económica Uniformes, Compensación Por Tiempo de Servicios Horas Libres y Feriados son derechos adquiridos a través de convenios colectivos. En ese sentido, sobre la base de los criterios utilizados en la anterior revisión tarifaria, estas categorías serán incluidas como parte del gasto de personal a ser considerado en el flujo de caja.
460. Sin embargo, mediante la misma comunicación, CORPAC señaló en referencia a los gastos por Vales de Prestaciones Alimentarias, que dicho concepto “se otorga a todos los trabajadores de la empresa como una liberalidad de la administración con el fin de velar por el bienestar de la canasta familiar (...)”. En ese sentido, en tanto que esta categoría de gasto es una liberalidad asumida por la administración CORPAC, se considera que dichos gastos no deben ser cubiertos para la tarifa regulada. En la misma línea, se considera pertinente retirar las categorías o rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales”, las cuales irían en el mismo sentido de los Vales de Prestaciones Alimentarias.

Comentarios de CORPAC

461. Mediante el documento denominado “Pliego de comentarios a Ositrán respecto al informe: “propuesta: revisión tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A.”, remitido a través del Oficio GG.204.2025.O/6, recibido el 03 de marzo de 2025, CORPAC señala los siguientes puntos en lo relación a los gastos de personal:

i) Sobre la tasa vegetativa del 2%

462. CORPAC señala que el incremento vegetativo de 2% planteado por el Regulador para los años 2026 y 2027, resulta insuficiente, toda vez que este porcentaje no refleja el crecimiento proyectado del tráfico aéreo ni la demanda real de personal especializado; asimismo, se estaría incumpliendo las regulaciones aeronáuticas RAP-107 y RAP-314.
463. Para sustentar dicha afirmación, CORPAC evalúa dos aspectos: (i) la implementación de una nueva escalara salarial y (ii) la contratación del personal aeroportuario - Bomberos SEI, Oficiales AVSEC y Oficiales de Fauna.

⁶⁷ “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.(...)”

⁶⁸ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

464. Respecto a la implementación de una nueva escala salarial, CORPAC señaló que esta se implementaría a partir de marzo de 2025, y que se encuentra incluida en la aprobación del presupuesto 2025, siendo el objetivo mejorar la retención del talento especializado en un entorno altamente exigente. Según señala, 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 adicionales⁶⁹.
465. Asimismo, CORPAC señala que la operación continua de los servicios aeroportuarios 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.
466. Finalmente, CORPAC resalta que la nueva escala salarial cuenta con marco presupuestal desde el mes de marzo a diciembre; por lo cual, para el año 2026, dicha aplicación será de carácter anual (enero a diciembre 2026), lo cual impactará en los nuevos ingresos de personal, lo que significa que el crecimiento vegetativo del 2% no sería aplicable e irreal.
467. Por otro lado, con relación a la contratación de personal, mediante el documento referido previamente, CORPAC señala que el marco presupuestal aprobado por FONAFE para el año 2025 contempla las contrataciones del personal aeroportuario (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC) a partir de los meses de octubre a diciembre del 2025 (tres meses), sin embargo, para los años 2026 y 2027 estas necesidades deben ser consideradas por todo el año (de enero a diciembre – 12 meses). Por tanto, los gastos de personal para los años futuros superan ampliamente los Gastos de Personal frente al 2% considerado por Ositrán⁷⁰.

“(…)

Ante ese escenario, considerando que FONAFE para el ejercicio 2025 aprobó mediante OFICIO N°0484-2024-GPC-FONAFE la contratación de 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC) desde el mes de octubre al mes de diciembre (solo 3 meses), para los ejercicios subsiguientes (2026 y 2027) el costo de estos trabajadores debe ser contemplado de manera anual, lo cual impacta considerablemente los Gastos de Personal, llegando a incrementarse hasta un 275.2% para el año 2026, tal como se evidencia en el siguiente cuadro:

Tabla 2.2 Muestra del Incremento de Gastos de Personal aprobado por FONAFE en el año 2025

Aprobación FONAFE	Ejercicio	Meses	N° de Personal	Marco Presupuestal	% Incremento año tras año
OFICIO N°0484-2024-GPC-FONAFE	2025	Oct-Dic	112	S/ 1,763,074	
	2026	Ene-Dic	112	S/ 6,615,497	275.2%
	2027	Ene-Dic	112	S/ 6,615,497	0.0%

Ante el crecimiento de la demanda de servicios aeroportuarios y aeronáuticos también es un factor determinante el incremento de personal, dado que, según estimaciones del IATA, se estima 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 en los servicios aeroportuarios.

Para atender esta creciente demanda, CORPAC S.A. ha segmentado sus necesidades de personal en diversas áreas críticas, tales como nuevos Oficiales AVSEC y Bomberos Aeronáuticos. La contratación de nuevo personal resulta esencial para garantizar la seguridad

⁶⁹ Cabe precisar que en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025 la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, manifestó que habrá una nueva estructura salarial este 2025.

⁷⁰ De acuerdo con lo manifestado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025, los aeródromos deben cubrir la brecha de bomberos y de oficiales AVSEC. Se requieren 162 oficiales AVSEC y CORPAC tiene 94. Se requieren 135 bomberos y CORPAC tiene 98. Si no se cubre la brecha se puede atentar contra la seguridad operacional de los aeródromos

y eficiencia de las operaciones, cumpliendo con los estándares requeridos por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

(..)”

468. Asimismo, CORPAC señaló que, en cumplimiento de la RAP 314 Apéndice 10, Gestión del Riesgo por fauna en aeródromos, el explotador de aeródromo debe contar con un oficial de control de fauna (OCF); en tal sentido, necesitan seis (6) OCF, para las sedes de Chimbote, Rioja, Juanjuí, Moquegua, Cusco, Rodríguez de Mendoza. En caso de no contar condicho personal, se estaría incurriendo en un incumplimiento a la normativa y, en caso de ser recurrente, la autoridad competente tiene la facultad de sancionar o multar a CORPAC S. A. Asimismo, en el aeropuerto Internacional de Cusco, se solicita dos (02) oficiales de control de fauna debido a la ampliación del servicio que se brinda desde las 05:00 a.m. hasta las 11 p.m.
469. CORPAC señala, además, que 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, 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.

ii) Sobre las categorías de gastos de personal

470. Al respecto, mediante el documento antes mencionado CORPAC evalúa las categorías de (i) bolsa de cierre y (i) vales de alimentos. Así, con relación a la **bolsa de cierre** CORPAC señala que esta categoría 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:

- **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.*
- **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**.*
- **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.

- **FONAFE (Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado)** 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)

- Esta aprobación responde a un análisis financiero integral que garantiza que la empresa pueda **cumplir con sus compromisos laborales sin afectar su viabilidad económica.**
- 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.

- Su planificación financiera, incluyendo la negociación colectiva, responde a parámetros internos y no puede ser restringida arbitrariamente por OSITRAN.

b) Afectación del principio de seguridad jurídica

- La negociación colectiva es un derecho reconocido constitucionalmente y una obligación para CORPAC S.A.

- 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.

- 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.

- 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.**

- 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.**

(...)"

471. Sobre la base de los argumentos expuestos, CORPAC concluye que:

1. 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.

2. 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.
 3. Por lo tanto, el Ositrán deberá considerarlo en el modelo tarifario, garantizando el cumplimiento del marco normativo y la estabilidad financiera de CORPAC.
472. Con relación a la categoría **vales de alimentos**, CORPAC señaló que esta constituye un beneficio esencial para los trabajadores de CORPAC S.A., diseñado para contribuir a su bienestar y mejorar su calidad de vida. Así, según señala, 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.
473. Asimismo, señala que 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, afirma 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 S.A.

Evaluación de las Gerencias

474. Con relación al comentario **i) referido a tasa vegetativa del 2%**, como se señaló, CORPAC indica que dicha tasa resulta insuficiente en la medida que se ya se aprobó por parte de FONAFE el incremento de la escala salarial a partir de marzo de 2025. Asimismo, señala que FONAFE también aprobó la contratación de personal aeroportuario - Bomberos SEI y Oficiales AVSEC y la necesidad de Oficiales de Fauna.
475. Al respecto, dado que la contratación de nuevo personal y la implementación de una nueva escala salarial representan un impacto directo en las proyecciones de gastos de personal, en aplicación del principio de verdad material en el Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, mediante el Oficio N° 00179-2024-GRE-OSITRAN, entre otros puntos, se le solicitó a CORPAC lo siguiente:

“Al respecto, cabe precisar que el Oficio N°0484-2024-GPC-FONAFE mediante el cual se comunica la aprobación del presupuesto para el año 2025, solo muestra de manera agrega las categorías del presupuesto aprobados por el Directorio de FONAFE, tal como se muestra a continuación:

Egresos	742,586,688
De Operación	467,475,519
Gasto Integrado de Personal	300,870,511
Gasto de Personal	255,923,338
Sueldos y Salarios	168,102,757
Bonificaciones	28,957,141
Indemnización por Cese de Relación Laboral	0
Incentivo por Retiro Voluntario	13,100,000
Participación de trabajadores	700,000
Tributos	30,446,117
De Capital	275,111,169
Transferencias (Egresos)	0
Financiamiento (Servicio de Deuda)	0
Saldo Final	0
Resultado Económico	-247,745,857

Fuente: Oficio N° N°0484-2024-GPC-FONAFE.

En tal sentido, se solicita:

- **Remitir los documentos vinculados al presupuesto referido, donde se precise y se pueda verificar que la aprobación por parte FONAFE incluye la contratación de los 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC), así como su fecha de contratación prevista.**

- **Del mismo modo, se solicita remita la documentación donde se pueda verificar el incremento o modificación de escala salarial, así como su fecha de aplicación.**

(...)

- **Remitir la documentación mediante el cual se verifique la aprobación por parte de FONAFE de la contratación los oficiales de control de fauna mencionados en la cita previa.**

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

476. En respuesta, mediante el Oficio N GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC dio respuesta a las consultas realizadas mediante el Oficio N° 00179-2024-GRE-OSITRAN. Así, en referencia al incremento de la escala salarial, CORPAC señaló lo siguiente:

- De acuerdo con el informe de aprobación del plan operativo y presupuesto desagregado 2025 de CORPAC S.A, 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 tanto, mediante Oficio N° GG-272-2025 de fecha 03-04-2025, CORPAC remitió la información correspondiente a los requisitos sobre la nueva estructura salarial a FONAFE⁷¹.

477. Al respecto, de la revisión del numeral 8.3.2 de la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial⁷² al cual hace referencia CORPAC, se detalla 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.]

478. Como se puede observar, el numeral 8.3.2 establece que las empresas que requieran la implementación de una nueva escala salarial deben solicitar la aprobación y/o modificación de su escala remunerativa, adjuntando determinados requisitos, entre ellos el análisis de impacto y disponibilidad presupuestal.

⁷¹ 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

⁷² 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.

198. En ese sentido, contrariamente a lo afirmado por CORPAC, no es suficiente que el presupuesto aprobado para el ejercicio 2025 contemple la posibilidad de modificación de la escala salarial, sino que también requiere de una aprobación específica por parte del Directorio de FONAFE, siendo que recién a través del Oficio N° GG-272-2025 de fecha 03-04-2025 se remitió al FONAFE los documentos para solicitar dicha modificación.
479. En ese sentido, considerando que la solicitud fue remitida el 03 de abril, tampoco es correcta la afirmación de CORPAC de que la nueva escala salarial se implementó a partir de marzo de 2025. Por tanto, considerando que aún no se cuenta con la aprobación por parte de Directorio de FONAFE, a la fecha CORPAC no cuenta con una nueva escala salarial, ni tampoco se tiene certeza de la fecha de su implementación.
480. Ahora, respecto a la documentación que sustente la contratación de los 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC), así como su fecha de contratación prevista, CORPAC señaló lo siguiente:

“(..)

La contratación de las 112 personas se encuentra sustentada en el presupuesto aprobado mediante el Oficio 0484-2024-GPC-FONAFE; la información cuantificada y desagregada se encuentra en el informe de aprobación del plan operativo y presupuesto desagregado 2025 de CORPAC S.A, aprobado mediante de acuerdo de directorio 001.2589.2024-Aprobacion POI y Presupuesto desagregado 2025, por lo que se adjuntan los documentos de sustento.

1. INFORME SD.180.2024.I-AD - ACUERDO DE DIRECTORIO N° 001.2589.2024.pdf

2. ACUERDO 001.2589.2024. - Aprobación POI y Presupuesto desagregado 2025.pdf

3. INFORME DE APROBACIÓN DEL PLAN OPERATIVO Y PPTO DESAGREGADO 2025 FINAL.pdf

Por otro lado, respecto a la fecha de contratación prevista, se tiene programado el ingreso del nuevo personal para el mes de octubre 2025.

(...)”

481. De la revisión de la documentación remitida por CORPAC, similar al caso de la implementación de la nueva escala salarial, si bien está referido en el POI y Presupuesto desagregado 2025 una probable fecha de contratación de personal, este no cuenta aún con la aprobación de FONAFE.
482. Asimismo, cabe traer a colación lo señalado por CORPAC en el marco del proceso de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios del 2022. Así, mediante correo electrónico de fecha 27 de enero de 2022, CORPAC remitió el Oficio N° GG.073.2022.O/6, a través del cual formuló los siguientes comentarios:

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

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

(...)

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

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

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

(...)"

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

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

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

"

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

En ese sentido, Ositrán no puede desconocer los gastos de personal proyectados para el periodo 2023 y 2024 en razón a los argumentos expuestos en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas del Perú. Reiteramos que FONAFE solo aprueba los

presupuestos en forma anual de acuerdo a su normativa, por el contrario, estarían poniendo en riesgo la operatividad de los Aeropuertos por la falta de dotación de dicho personal.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

483. Conforme puede observarse, en el 2022 CORPAC también señaló que en el dicho año se requería un total de 168 oficiales de seguridad aeroportuarios y 137 bomberos de aeródromos, sin embargo, en dicha fecha se tenía contratado un menor número y, por tanto, hay un personal faltante de 101 oficiales y 61 bomberos. Asimismo, indicó que dicha falta de personal se registra desde el año 2017. Sin embargo, considerando que en el presente proceso de revisión tarifaria CORPAC señala que requiere la contratación de 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC), se puede inferir que entre el 2022 y 2024 no se cumplió con las contrataciones previstas por CORPAC.
484. En ese sentido, por lo mostrado y contrariamente a lo que afirma CORPAC, no cuenta con una fecha certera de la contratación del personal de Bomberos SEI y Oficiales AVSEC.
485. Respecto a contratación de oficiales de control de fauna, mediante el Oficio GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC señaló que este se encuentra previsto para el ejercicio 2026. Asimismo, manifestó que el proceso de formulación del presupuesto se encuentra de acuerdo con la directiva de FONAFE para el mes de mayo del presente año, el mismo que será aprobado en los meses octubre a diciembre del año 2025. Asimismo, señaló que la dotación de los Oficiales de Fauna es de cumplimiento normativo regulatorio para los servicios aeroportuarios de los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A. Sin embargo, CORPAC no ha remitido alguna información que permita establecer con certeza la contratación del personal referido.
486. Por lo expuesto, cabe reiterar que 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; remarcándose que “no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados”.
487. Así, en línea con el principio de verdad material⁷³ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁷⁴, 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.
488. En ese orden, 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.
489. Por tanto, teniendo en cuenta que CORPAC no ha presentado la aprobación de FONAFE de su nueva escala salarial, de la contratación de Bomberos SEI, Oficiales AVSEC y oficiales de control de fauna, en el marco de los establecido en la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial, dichos aspectos no pueden considerarse en las proyecciones del gasto de personal de los años 2026-2027.

⁷³ “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.(...)”

⁷⁴ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

490. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario i) referido a tasa vegetativa del 2%.**
491. Con relación al **comentario ii) referido a las categorías de gastos de personal**, en referencia a la **bolsa de cierre**, se advierte que CORPAC argumenta que su pago 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.
492. 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.
493. 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.
494. 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.
495. 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.
496. 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.
497. Respecto a la categoría de **vales de alimentación**, CORPAC cuestiona el no incluirlos dentro de los gastos de personal considerados en el Propuesta Tarifaria del Ositrán⁷⁵. Al respecto, en el numeral 310 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

“310.Sin embargo, mediante la misma comunicación, CORPAC señaló en referencia a los gastos por Vales de Prestaciones Alimentarias, que dicho concepto “se otorga a todos los trabajadores de la empresa como una liberalidad de la administración (...)” En ese sentido, en tanto que esta categoría de gasto es una liberalidad asumida por la

⁷⁵ Cabe precisar que en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025 la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del área de costos y tarifas de CORPAC, manifestó que los vales y prestaciones alimentarias no se han incrementado en más de diez (10) años.

administración CORPAC, se considera que dichos gastos no deben ser cubiertos para la tarifa regulada. En la misma línea, se considera pertinente retirar las categorías rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales”, las cuales irían en el mismo sentido de los Vales de Prestaciones Alimentarias

[El subrayado es nuestro.]

498. Como se observa, la propuesta Tarifaria del Ositrán indica 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; esto debido a que dichos beneficios corresponden a liberalidades de la gestión de CORPAC y por tanto no son parte de la normativa laboral vigente.
499. Así, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario ii) referido a las categorías de gastos de personal.**

Comentarios de AETAI

500. Mediante el documento denominado “Comentarios a la Propuesta Tarifaria de Servicios de Aeroportuario en Aeropuerto Internacional Velazco Astete (AIVA) de CORPAC”, remitido mediante la Carta N° 0031-2025-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), 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. Como bien se dice en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se trata de “liberalidades” que la empresa entrega a sus trabajadores y que podrían ser financiados con la caja que generan anualmente, como consecuencia del bajo nivel de ejecución presupuestal.

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.

Evaluación de las Gerencias

501. 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 portuarios ⁷⁶.
502. 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. En ese sentido, señala que la regulación no debe aceptar conceptos remunerativos no relacionados con la productividad del servicio.
503. Al respecto, tal como se ha señalado anteriormente, de acuerdo con lo establecido en el RETA, bajo la metodología de Costo 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. En ese sentido, 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.
504. Adicionalmente, y como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, 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; ello en razón de que el mismo CORPAC señaló que estos son entregados como una liberalidad de la administración de la empresa; mientras que los demás conceptos se mantienen como

⁷⁶ Respecto al caso de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) aludido por AETAI, se infiere que este se refiere a la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, mediante la cual se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU. En ese sentido, se debe señalar que la esta 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.

parte del gasto 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 vacaciones⁷⁷ a los que alude AETAI⁷⁸.

505. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario de AETAI**, en razón que los costos de personal considerados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán están debidamente sustentados y están relacionados con la prestación del servicio.
506. **Respecto a la categoría “gasto de personal adicional”**, CORPAC señala que este comprende lo siguiente:

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

Tabla 19: Personal proyectado según reorganización por el nuevo CAP

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

Fuente: CORPAC

(...)

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

(...)

- Se adjunta el plan de trabajo de gestión empresarial aprobado por el directorio de CORPAC en coordinación a lo dispuesto por FONAFE.
- Respecto al personal contemplado en la propuesta, las cuales contemplan 44 personas solicitadas para la Gerencia Central de Aeropuertos - GCAP y la Gerencia del

Tabla 19: Personal proyectado según reorganización por el nuevo CAP

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

Fuente: CORPAC

⁷⁷ Cabe precisar que, mediante correo electrónico del 15 de abril de 2017, CORPAC remitió el “Convenio Colectivo de trabajo 1981”, vigente a partir del 31 de diciembre de 1981, mediante el cual, entre otros aspectos, se acuerda otorgar una bonificación por vacaciones, equivalente a una remuneración.

⁷⁸ Del laudo de SITE remitido por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, se observa que, se establece un incremento de las canastas navideñas a S/ 1500.

Aeropuerto Internacional de Cusco- GAI Cusco, es preciso informar que las mismas están contempladas dentro del nuevo CAP dada las necesidades y recomendaciones de la DGAC.

(...)"

[El subrayado es nuestro.]

508. Asimismo, cabe mencionar lo descrito en el Oficio GCAF.GF.040.2024.O⁷⁹ respecto a la contratación del personal CAP para el caso de CORPAC:

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

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

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

Tabla 58: Proyección de gastos de personal asignado a servicios aeroportuarios 2025-2027 (miles de USD)

	2025	2026	2027
Gastos de personal asignado a servicios aeroportuarios	17411	17744	18093

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.6.2. Mantenimiento

512. Tal como fue señalado líneas arriba, en la Propuesta Tarifaria de CORPAC se incluye una proyección de gastos de mantenimiento que comprende:
- Un costo base, estimado a partir del costo registrado en los estados financieros regulatorios del año 2020, al cual se le aplica una tasa de 3% anual (por crecimiento vegetativo); y,
 - Una proyección de costos incrementales, los cuales corresponden al Programa de Mantenimiento de torres de control, construcción de cercos perimétricos y cuarteles SEI.

⁷⁹

Remitido al regulador, el 11 de diciembre de 2024.

513. Al respecto, en concordancia con el resto de los costos operativos, para el presente caso se consideró una tasa de crecimiento vegetativa del 2%. De acuerdo con ello, a continuación, se muestra el total de costos de mantenimiento para el periodo 2025 al 2027 en determino de miles de dólares reales.

Tabla 59: Proyección de gastos de mantenimiento de los servicios aeroportuarios, 2025-2027 (miles de USD)

	2025	2026	2027
Gastos de Mantenimiento	953	972	992
Gastos de mantenimiento incremental	14	42	42

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.7. Base de capital e inversiones

VIII.7.1. Base de capital existente

514. El horizonte de evaluación del flujo de caja considera al 2024 como año base; en tal sentido, la base de capital existente a ser considerada deberá corresponder a dicho año. Asimismo, como se desarrollará posteriormente, la base inicial de activos se determina sobre los valores registrados en la Contabilidad Regulatoria.
515. En ese sentido, se debe indicar que, a la fecha de elaboración de la Propuesta Tarifaria, la información de Contabilidad Regulatoria más actual con la contaba el Regulador fue la del ejercicio 2023. Así, en dicha propuesta se estableció que sobre la base de dicha información se debería determinar los activos base del año 2024, así como, la proyección de dichos activos y su depreciación para los años 2025 al 2027.
516. Sin embargo, en el mismo informe también se mencionó que mediante el Informe N° 00068-2024-GRE-OSITRAN, del 19 de junio de 2024, se identificó que el dictamen de los Estados Financieros Regulatorios por parte de la empresa Auditora, emitió su opinión con salvedad referida al tema de bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades, Planta y equipos de CORPAC para el ejercicio 2023 y 2022, para lo cual se citó lo descrito en los Estados Financieros regulatorios:

“Opinión

“(…”

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

Fundamentos de la Opinión con Salvedad

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

- 3. A la fecha de este dictamen la Empresa aún no concluye con el resultado de la toma de inventarios físicos de sus bienes muebles, maquinaria y equipos, procedimiento que ha sido encargado a un tercero, por lo que aunado con el resultado de los inventarios*

efectuados al inicio del año 2022 donde el contratista identificó faltantes por S/ 86.4 millones, bienes sobrantes por S/ 6.3 millones y bienes en estado de chatarra inservible y malo por S/ 38,5 millones, que estuvieron formando parte de los bienes conciliados, determinan una limitación para contar con información suficiente y pertinente que respalde la existencia, integridad y el valor de los componentes de este rubro, lo que representa una incertidumbre en cuanto a conocer el resultado final que podría surgir de esta comprobación, cuyo efecto, si lo hubiera, estaría relacionado con los valores patrimoniales de los rubros de Propiedades, Planta y Equipo y Resultados Acumulados”.

[El subrayado es nuestro.]

517. De esto modo, en el referido Informe se concluye que “(...) a la fecha, los estados financieros regulatorios del ejercicio 2023 de CORPAC, elaborados bajo lo establecido en el MCR versión 3.2, tienen opinión de la firma auditora con salvedades, respecto al activo fijo y a cuentas contables relacionadas a esta, por lo que no se tiene certeza de la cuantía de los costos y valor de los activos distribuidos que han sido reportados en los informes precisados en el MCR”. En tal sentido, a efectos de verificar que la información de Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023 de CORPAC cumple con las disposiciones de su Manual de Contabilidad Regulatoria, el Auditor refiere que CORPAC deberá remitir la actualización de la información correspondiente, subsanando sus observaciones.
518. Asimismo, mediante el Informe N° 00092-2024-GRE-OSITRAN se exhortó 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).
519. Así, mediante el Oficio GCAF.GF.033.2024.O⁸⁰, CORPAC comunica que se realizó el inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional del periodo 2023 que comenzó en octubre de 2023 y culminó en marzo de 2024 y el informe final será entregado a los Auditores Externos para la auditoría del año 2024. Asimismo, adjunta el Oficio GG.612.2024.O/6, dirigido a FONAFE que detalla las acciones realizadas para al levantamiento del Dictamen con Salvedades. En este último oficio, CORPAC señala lo siguiente:

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

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

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

⁸⁰ Remitido al Regulador el 30 de setiembre de 2024.

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

(...)"

520. Asimismo, mediante el Oficio N° 284-2024-GRE-OSITRAN se solicitó a CORPAC remita el Informe de "Evaluación a los resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – periodo 2023"; asimismo, se solicitó remitir la información sobre la valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional de manera detallada.
521. Mediante el Oficio GCAF.GF.042.2024.O, CORPAC un archivo Ms Excel con el detalle de los activos según los resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional – periodo 2023.
522. Considerando lo expuesto, a efectos de determinar la base inicial de activos, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideró oportuno emplear como punto de partida para la construcción de la base de activos al cierre del 2024 la Contabilidad Regulatoria 2023. Sin embargo, considerando que la información de activos fijos enmarcada en la Contabilidad Regulatoria del año 2023 presentaba opinión con salvedad por parte del Auditor, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se utilizó la información remitida por la Entidad Prestadora mediante el Oficio GCAF.GF.042.2024.O para ajustar los valores de los activos de CORPAC al cierre del 2023 y de esa manera determinar el valor de los activos al año base 2024.
523. Así, mediante el Oficio GCAF.GF.042.2024.O, para el caso de activos aeroportuarios se presentó el siguiente resultado de inventarios:

Tabla 60: Valor neto de activos no hallados resultados del servicio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional, al año 2023 (miles de USD)

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

Fuente: Oficio GCAF.GF.042.2024.O

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Comentario de la empresa Translita

525. El procedimiento de ajuste de la Contabilidad Regulatoria 2023 expuesto previamente fue materia de comentario por parte de la empresa Translita. Así, mediante el correo del 07 de marzo de 2027, el Sr. Daniel Echevarría representante de Translita refirió lo siguiente:

“En el numeral 321 del Propuesta de Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A, se afirma que para la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023 “la empresa Auditora, emitió su opinión con salvedad referida al tema de bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades”.

En ese marco, se dice que se utilizó la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023, pero adicionalmente empleó el estudio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional del periodo 2023, realizado por el Consorcio Callao en virtud del contrato N° GL.043.2023 para a ajustar los valores de los activos de CORPAC al cierre del 2023.

Por otro lado, de la lectura de referida propuesta de revisión tarifaria, como parte del sustento de la información utilizada, se establece que esta debe estar debidamente sustentada.

No obstante, de la revisión del informe, no se hace referencia si el estudio utilizado para ajustar los valores de los activos de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023 se encuentra debidamente sustentado. En ese sentido, no se puede afirmar que el resultado de ajustar los valores de Contabilidad Regulatoria 2023 correspondan a los valores correctos de los activos que tiene CORPAC al año 2023.

Ciertamente, cuando se toma la información de contabilidad Regulatoria de un informe sin salvedades, se tiene respaldo de un Auditor Independiente que valide o respalde los valores expuestos, ya sean activos, costos o ingresos de CORPAC.

En ese sentido, es importante que se evalúe si el estudio de inventario físico, conciliación y valoración de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional del periodo 2023, cuenta con la validación equivalente a los Auditores de la Contabilidad Regulatoria. Caso contrario, se debe utilizar la información auditada que si tiene el respaldo de un auditor independiente y por tanto cuenta con una validación del valor de los activos”.

[El subrayado es nuestro.]

Evaluación de las Gerencias

526. Como se puede observar, la empresa señala que en caso el estudio de inventario físico, conciliación y valoración de bienes muebles no cuente con una validación equivalente al de los Auditores de Contabilidad Regulatoria, se debe utilizar la información auditada que sí tenga el respaldo de un Auditor.
527. Al respecto, en línea con lo desarrollado en el acápite **“VII.6. Costos Operativos”** del presente Informe, conforme a los procedimientos establecidos en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria y el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC, a la fecha se cuenta con la información validada referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC.
528. Por tanto, corresponde actualizar en esta sección la información referida la base de capital de los activos existentes considerando para ello la base activos al cierre del 2024 presente en la Contabilidad Regulatoria 2024, la cual cabe precisar, cuenta con el informe de una firma Auditora que no presentó alguna salvedad referida a dicha base de activos, como sucedió en el caso de la Contabilidad Regulatoria 2023.
529. Por lo expuesto, **se acepta el comentario del representante de Translita.**
530. Ahora, como resultado de la aceptación del comentario referido previamente, para el cálculo de los activos base se tomó como insumo principal la Contabilidad Regulatoria del Ejercicio 2024.

531. Así, considerando la información de la Contabilidad Regulatoria del Ejercicio 2024, de acuerdo con lo establecido en el libro de activos fijos, CORPAC posee activos relacionados a los servicios aeroportuarios, y activos que son compartidos entre los servicios de aeronavegación y los aeroportuarios (en adelante, activos mixtos).
532. Al respecto, los activos relacionados a los servicios aeroportuarios del AIVA, el Aeródromo de Nazca y los aeródromos del Grupo V son incluidos íntegramente en el flujo de caja.
533. Por su parte, con relación a los activos mixtos, de acuerdo con lo manifestado en la Propuesta Tarifaria de CORPAC, se ha considerado el 50% de estos para los servicios aeroportuarios. No obstante, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2022), en la presente propuesta se considera para el caso específico de terrenos, la cantidad de metros cuadrados como direccionador de costos (*cost driver*); para todos los demás tipos de activos se considera el 50% de los activos mixtos.
534. De este modo, el stock inicial de las inversiones asociadas a los servicios aeroportuarios al cierre del ejercicio 2024 asciende a USD 60,274 millones. En la siguiente tabla se muestra el stock inicial de las inversiones asociadas a los servicios aeroportuarios al cierre del año 2024.

Tabla 61: Valor neto de los activos asignados a los servicios aeroportuarios, al año 2024 (miles de USD)

Tipo de activo	Valor Neto activos 2024
A. Aeroportuario	
Concesiones, licencias y otros derechos	
Edificaciones y construcciones	27 419
Maquinaria y Equipo	124
Otros	5 410
Intangible	-
Terrenos	-
B. Aeronavegación/Aeroportuarios (Mixto)*	
Concesiones, licencias y otros derechos	
Edificaciones y construcciones	-
Maquinaria y Equipo	-
Otros	-
Intangible	-
Terrenos	27 321
Total asignado a servicios Aeroportuarios	
Concesiones, licencias y otros derechos	
Edificaciones y construcciones	27 419
Maquinaria y Equipo	124
Otros	5 410
Intangible	-
Terrenos	27 321
Total general	60 274

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

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de CORPAC 2023.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 62: Proyección de la depreciación de los activos existentes asignados a los servicios aeroportuarios, 2025-2027 (miles de USD)

Tipo de activo	2 025	2 026	2 027
Concesiones, licencias y otros derechos	-	-	-
Edificaciones y construcciones	1 688	1 639	1 588
Maquinaria y Equipo	88	28	1
Otros	1 193	1 138	1 062
Intangible	-	-	-
Terrenos	-	-	-
Total	2 969	2 805	2 651

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

536. Cabe señalar, como se verá más adelante, que 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 su plan de inversiones.
537. 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.
538. 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.]

539. Por tanto, teniendo en consideración que CORPAC no ha ejecutado la totalidad de las inversiones programadas en la anterior revisión tarifaria, y por cuyo CKF se ha venido cobrando en las tarifas aplicadas por la prestación de los servicios aeroportuarios, se realizará un ajuste en las bases de activos existentes mediante la sustracción de un saldo por CKF no ejecutado, el cual se estimará a partir del modelo utilizado para la determinación de tarifas del 2022-2024, siguiendo la metodología aplicada en la anterior revisión tarifaria. Cabe indicar que el saldo por CKF no ejecutado que se estime deberá ser expresado en valores del año base 2024, empleando la tasa WACC estimada para la presente revisión, con la finalidad de considerar el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas, de acuerdo con el RETA.

540. De esta forma, en el Anexo II del presente Informe se desarrolla la estimación del saldo por CKF no ejecutado para los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria. Sobre el particular, se estimó un saldo de USD 613,5 miles, a valores del año 2024; Resulta preciso indicar que dicho monto será descontado de las bases de capital existente que serán consideradas en el año base (2024) de los flujos de caja en la presente Propuesta.

VIII.7.2. Inversiones proyectadas

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

g) Inversiones

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

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

[El énfasis es nuestro.]

542. En línea con lo establecido en el RETA, mediante el Oficio N° 284-2024-GRE-OSITRAN se solicitó a CORPAC remitir los documentos mediante los cuales FONAFE aprobó las inversiones proyectadas para los periodos 2025-2027. Al respecto, mediante Oficio N° GCAF.GF.042.2024.O, CORPAC señaló que FONAFE no aprueba los Programas de Inversión que elabora la empresa, sino que solo aprueba los Presupuestos Anuales de Gastos de Capital, que incluyen el Plan Operativo y los rubros de Ingresos y Gastos de la empresa en periodos anuales, para lo cual adjunto el Oficio N° 0484- 2024 – GPC-FONAFE, referido al presupuesto aprobado para el 2025.
543. Por otro lado, mencionó que las necesidades de inversión de equipamiento e infraestructura aeroportuaria a nivel nacional derivada del diagnóstico realizado, se encuentran contempladas en el Plan Estratégico Institucional 2022-2026 aprobado por FONAFE, para lo cual adjunto el Oficio N° 0392-2022-GPC- FONAFE, mediante el cual FONAFE aprueba el plan estratégico institucional.
544. Adicionalmente, menciona que la proyección de las inversiones hasta el 2028 fueron remitidas al FONAFE para su inclusión el para la elaboración del Marco Macroeconómico Multianual solicitado por el Ministerio de Economía y Finanzas.
545. Por otro lado, cabe indicar que, en línea con el criterio empleado en la anterior revisión tarifaria, resulta necesario aplicar un factor de ajuste, teniendo en cuenta que la gestión de CORPAC ha evidenciado un nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado.
546. Considerando lo anterior, como se detalla en la siguiente tabla, el porcentaje de ejecución de las inversiones aeroportuarias programadas durante el periodo 2022-2024, asciende en promedio a 24,6%.

Tabla 63: Porcentaje de ejecución de las inversiones programadas en los servicios de aeronavegación, 2022-2024

	2 022	2 023	2 024	Valores acumulados al 2024	% de ejecución
Inversiones programadas	5 332	10 582	6 229	20 688	24,6%
Inversiones ejecutadas	2 234	1 920	1 369	5 089	

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

547. Así, y luego de aplicar dicho porcentaje sobre el monto de las inversiones programadas remitidas por CORPAC, se obtendrá el valor de los activos que serán considerados en el flujo de caja.

Comentario de CORPAC

548. Mediante el documento denominado “Pliego de comentarios a Ositrán respecto al informe: “propuesta: revisión tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A.”, remitido a través del Oficio GG.204.2025.O/6, recibido el 03 de marzo de 2025, CORPAC remitió comentarios con relación a las inversiones proyectadas.
549. CORPAC indica que para el año 2025 se tiene prevista la ejecución de la implementación de barreras físicas ZSR (cerco perimétrico) y parte pública del aeródromo de Chimbote, por el importe de S/ 11,527,741.40, el mismo que se estima concluir en noviembre del presente año, siendo que esta obra se encuentra actualmente en ejecución contractual.
550. Asimismo, señala que 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), afirma que esta inversión debe ser considerada dado que la misma involucra el 20% (USD 1 235 717,15) del monto total de las inversiones en equipos de informática que están directamente relacionadas con los servicios aeroportuarios⁸¹.
551. CORPAC precisa que, al momento de remitir la programación de inversiones, existió un error de digitación al considerar en el programa de inversiones 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.

Evaluación de las Gerencias

552. Al respecto, con relación la implementación de barreras físicas ZSR (cerco perimétrico) y parte pública del aeródromo de Chimbote, se debe precisar que dicha inversión sí fue considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador; sin embargo, tomando en cuenta que el valor de dicha obra fue actualizado en su ejecución, se considera razonable actualizar el valor de obra para la determinación de las inversiones.
553. Con relación a 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) y que según lo referido por CORPAC el 20% del monto total de las inversiones (USD 1 235 717,15) estaría relacionado con los servicios aeroportuarios, se debe resaltar que dicha inversión no se incluyó como parte de las inversiones relacionadas a los servicios aeroportuarios, en vista que la información referida a dicha inversión no fue remitida en el marco del procedimiento de revisión tarifaria; sino

⁸¹ El detalle de la inversión fue remitido mediante el Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O; en el marco del Proceso de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC 2024.

que fue enviada mediante el Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O en el marco del proceso de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC, iniciado mediante Resolución de Presidencia N° 00028-2024-PD-OSITRAN.

554. Por otro lado, CORPAC advierte que, al remitir la programación de inversiones, existió un error de digitación al considerar en el programa de inversiones la adquisición de equipos, *hardware* y *software* como inversión asignada al servicio de aterrizaje y despegue, cuando debió de considerarse como inversión asignada a los servicios de SNAR y Aproximación.
555. Sin embargo, considerando que parte de dicha inversión (20%) servirá la prestación de los servicios aeroportuarios y en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG, resulta razonable que este sea incluido como parte de las inversiones proyectadas.
199. En virtud de lo expuesto, **se aceptan los comentarios de CORPAC.**
200. En consecuencia, tomando en cuenta la aceptación de los comentarios formulados por CORPAC y considerando el porcentaje de ejecución de las inversiones aeroportuarias programadas durante el periodo 2022-2024, asciende en promedio a 24,6%, las siguientes tablas muestran el total de las inversiones consideradas en el flujo de caja para el periodo 2025 al 2027, así como, el valor de las respectivas depreciaciones.

Tabla 64: Programa de Inversión para los servicios de servicios aeroportuarios considerado para el cálculo tarifario, periodo 2025-2027 (miles de USD)

Tipo de activo	2025	2026	2027
Concesiones, licencias y otros derechos			
Edificaciones y construcciones	1 058	628	1 166
Maquinaria y Equipo	240	493	430
Otros	20	13	205
Intangible	-	-	-
Terrenos	-	-	-
Total	1 319	1 133	1 801

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

Tabla 65: Proyección de las depreciaciones relacionadas a las inversiones, 2025-2027 (miles de USD)

Tipo de activo	2025	2026	2027
Concesiones, licencias y otros derechos			
Edificaciones y construcciones	-	53	84
Maquinaria y Equipo	-	24	73
Otros	-	5	8
Intangible	-	-	-
Terrenos	-	-	-
Total	-	82	166

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.8. Impuestos

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

VII.9. Tasa de descuento

558. De acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, para la estimación de la tasa de descuento del flujo de caja, se empleará la fórmula del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC, por sus siglas en inglés), conforme a lo desarrollado en el literal c) del punto I.2 de dicho anexo.
559. La metodología WACC pondera el costo de patrimonio y el costo de deuda de la empresa, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado. Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios regulados, la Entidad Prestadora emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, siendo que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiación propia) y prestamistas (financiación ajena).
560. 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.
561. En la siguiente tabla se muestran los resultados del cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital para la presente revisión tarifaria, el cual asciende a 7,49%. Para mayor detalle de las variables utilizadas en dicha estimación, véase el Anexo I de la presente Propuesta

Tabla 66: Costo promedio ponderado de capital (WACC)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VII.10. Flujo de caja

562. Tal como se ha explicado en los acápites precedentes, el descuento del flujo de caja conjunto para los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, y uso de mangas, se realizó bajo los siguientes supuestos:
- Un flujo de caja económico que comprende al aeropuerto de Cusco, el Aeródromo de Nazca⁸² y los aeródromos que forman parte del Grupo V.
 - Un horizonte de tres años (2025 al 2027) con año base 2024, en el que las tarifas revisadas entrarán en vigor desde el año 2025.
 - Flujos de ingresos y egresos expresados en dólares americanos, a precios constantes.
 - Se incluye dentro de los ingresos, las transferencias realizadas por LAP a Corpac por concepto del 20% de la recaudación de la TUUA internacional.

⁸² Con excepción del servicio de TUUA para dicho aeródromo.

- Se utiliza el método de depreciación lineal de los activos.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 7,49%.

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

Tabla 67: Flujo de caja económico para los servicios aeroportuarios (miles de USD)

Año	2024	2025	2026	2027
Total ingresos		33 177	36 749	39 619
Ingresos regulados		19 661	21 176	22 610
Transferencias AIJCh		13 515	15 571	17 007
Usuarios no atribuibles		1,6	1,7	1,8
Contribuciones		(332)	(367)	(396)
Aporte por Regulación	1,00%	(332)	(367)	(396)
Ingresos Netos		32 845	36 382	39 223
Total Costos de Operación		(26 098)	(26 964)	(27 814)
Costos de operación base		(26 084)	(26 923)	(27 772)
Suministros y Materiales		(245)	(250)	(255)
Gastos de Personal		(17 411)	(17 744)	(18 093)
Servicios de terceros excepto mantenimiento		(4 681)	(4 776)	(4 875)
Mantenimiento		(874)	(891)	(910)
Depreciación de activos		-	-	-
Amortización de Intangibles		-	-	-
Seguros y tributos		(2 348)	(2 584)	(2 847)
Otros Costos		(325)	(331)	(338)
Participación de los trabajadores		(200)	(346)	(454)
Costos de operación incrementales		(14)	(42)	(42)
Impuesto		(1 119)	(1 939)	(2 547)
Pago de IR		(1 119)	(1 939)	(2 547)
		-	-	-
Flujo de Caja Operativo		6 747	9 417	11 409
Valor inicial de los activos	(59 660)			
Inversiones	-	(1 319)	(1 133)	(1 801)
Recuperación de la inversión	-			55 240
Flujo de Caja Económico	(59 660)	4 310	6 345	62 301
WACC	7,49%			
VAN	-			
Variación Tarifaria	-11,03%			
EGyP	2024	2025	2026	2027
Ingresos Brutos		33 177	36 749	39 619
Contribuciones		(332)	(367)	(396)
Costos de operación, neto de participaciones		(25 884)	(26 577)	(27 318)
Depreciación y Amortización		(2 969)	(2 887)	(2 817)
Utilidad Operativa		3 992	6 918	9 087
		0	0	0
Pago de IR y Participación de los trabajadores		-	-	-
Participación de los trabajadores		200	346	454
Impuesto a la renta		1 119	1 939	2 547

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VII.11. Propuesta tarifaria

VII.11.1. Niveles máximos de las Tarifas

564. Teniendo en cuenta la metodología expuesta en la sección anterior, la variable que cierra el modelo, es decir, la que logra que el VAN de cada flujo de caja económico sea igual a cero, es la tasa de variación de las tarifas revisadas respecto de las vigentes. Así, sobre la base de la información explicada en los acápites precedentes, se propone que dicha tasa sea equivalente a -11,03%.
565. En ese orden, se propone las siguientes tarifas a ser aplicadas por Corpac a partir del año 2025.⁸³

Tabla 68: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto de Cusco (USD reales, sin IGV)

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
TUUA Nacional	USD/Pasajero	5,17	4,60	-11,03%
TUUA Internacional	USD/Pasajero	14,37	12,79	-11,03%
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	11,51	10,24	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,48	2,21	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,10	2,76	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,24	2,88	-11,03%
Más de 105 t	USD/t	3,32	2,95	-11,03%
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	23,00	20,46	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4,27	3,80	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	5,17	4,60	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,45	4,85	-11,03%
Más de 105 t	USD/t	5,58	4,96	-11,03%
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,28	0,25	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,05	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,06	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,06	-11,03%
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,07	-11,03%
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,58	0,52	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	0,09	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,13	0,12	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,14	0,12	-11,03%
Más de 105 t	USD/h	0,14	0,12	-11,03%
Uso de Mangas	USD/h	43,13	38,37	-11,03%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

⁸³ Cabe indicar que la tarifa por el servicio de estacionamiento se mantiene como el equivalente a 2,5% de la tarifa de aterrizaje y despegue.

Tabla 69: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en el Aeródromo de Nazca (USD reales, sin IGV)

Servicio	Moneda / Unidad	Nazca		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	5,74	5,11	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	1,24	1,10	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	1,29	1,15	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	1,35	1,20	-11,03%
Más de 105 t	USD/t	1,38	1,23	-11,03%
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,14	0,12	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,03	0,03	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,03	0,03	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,03	0,03	-11,03%
Más de 105 t	USD/h	0,03	0,03	-11,03%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Tabla 70: Tarifas propuestas para los servicios aeroportuarios prestados en los aeródromos del Grupo V (USD reales, sin IGV)

Servicio	Moneda / Unidad	Grupo V		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,19	3,73	-11,03%
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	2,88	2,56	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	0,96	0,85	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	1,01	0,90	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	1,06	0,94	-11,03%
Más de 105 t	USD/t	1,08	0,96	-11,03%
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,07	0,06	-11,03%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,02	0,02	-11,03%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,02	0,02	-11,03%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,02	0,02	-11,03%
Más de 105 t	USD/h	0,02	0,02	-11,03%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

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

VII.11.2. Reajuste tarifario por inflación

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

EE.UU. (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*, toda vez que esta ha sido la fuente empleada para la conversión de los montos de dólares nominales a dólares reales.

VIII.CUESTIÓN FINAL

569. De acuerdo con el marco normativo expuesto en la sección II del presente Informe, la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo.
570. El artículo 6⁸⁴ 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 2023⁸⁵, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* requerido para sesionar⁸⁶.
571. Dicho escenario ha sido previsto en el numeral 10 del artículo 9⁸⁷ 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.
572. 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 cronograma⁸⁸ 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.
573. En segundo lugar, existen tarifas provisionales vigentes para los servicios aeroportuarios que presta CORPAC, las cuales fueron establecidas mediante la Resolución de Presidencia N° 0084-2024-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 del servicio mientras concluye el procedimiento tarifario.

⁸⁴ 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*".

⁸⁵ 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.

⁸⁶ 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.

⁸⁷ 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;*
 (...)".

⁸⁸ Ver: <<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/nosotros/convocatorias-pcm/concurso-publico-para-la-seleccion-de-postulantes-al-cargo-de-integrante-del-consejo-directivo-del-ositrان/>>, <<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/06/comunicado-modificacion-cronograma-concurso-publico-cd-ositrان.pdf>> y <<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/08/modificacion-cronograma-concurso-publico-ositrان.pdf>>. Última revisión: 08 de agosto de 2025.

574. 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 aeroportuarios 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° 00226-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 23 de junio de 2025, y su respuesta fue remitida mediante la Carta N° 0082-2025-GG/AETAI de fecha 24 de junio de 2025. La consulta a IATA se efectuó mediante el Oficio N° 00228-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de junio de 2025, no obstante, IATA no emitió opinión al respecto.
575. A través de la Carta N° 0082-2025-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° 008-2025-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° 008-2025-PD-OSITRAN fue adoptada en un contexto en el cual no existía certeza sobre cuándo se lograría el quórum necesario para que el Consejo Directivo sesione, según lo señalado en el informe técnico que sustentó dicha decisión.
576. De otro lado, 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.
577. Por tanto, 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; y, 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; se concluye que no se configura un supuesto que justifique la avocación de la Presidencia Ejecutiva.

IX. CONCLUSIONES

578. El 12 de mayo de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD/OSITRAN, sustentada en el Informe "Revisión de Tarifas de los Servicios Regulados que provee CORPAC S.A.", se aprobaron las Tarifas Máximas que debe aplicar Corpac por los servicios aeronáuticos que prestaba en los aeropuertos bajo su administración, dentro de los que se encontraban los servicios aeroportuarios de los Grupos I, II, III y IV; precisándose en el segundo párrafo del numeral 4 de la Exposición de Motivos de la referida Resolución que el Grupo V está conformado por los 36 aeropuertos restantes administrados por Corpac y que "(...) las tarifas que se propone aplicar a este último grupo son las mismas que se proponen para el Grupo IV". Dicha Resolución no fijó un plazo de vigencia determinado para las tarifas aprobadas, ni tampoco estableció una periodicidad para su revisión.
579. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00074-2024-IC-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología costo de servicio, de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC:
- Servicios al pasajero: Tasa Única de Uso del Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto de Cusco y aquellos aeródromos y aeropuertos comprendidos en el Grupo V.
 - Servicios a la nave: Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento y Mangas del Aeropuerto de Cusco, Aeródromo de Nasca y de los aeródromos comprendidos en el Grupo V.

580. Cabe señalar que, en lo que concierne al Aeródromo “María Reiche Neumann” de Nazca, de los actuados en el presente procedimiento se advierte que, a pesar de contar con la titularidad legal del mencionado aeródromo, actualmente CORPAC no brinda servicios de uso del terminal a los pasajeros; sino que más bien, estos son prestados por la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, cobrando a dichos efectos el concepto de Tasa Turística o Derecho de Uso Aeroportuario en virtud de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA, ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017. En tal sentido, no se incluye a la TUUA correspondiente al Aeródromo de Nazca en la revisión tarifaria efectuada en el presente documento, y en línea con ello, ya no será aplicable el cobro de la TUUA fijada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN.
581. La metodología empleada para la formulación de las tarifas que se proponen en el presente documento es la de Costo de Servicio. Con dicha metodología se busca garantizar que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los mencionados servicios, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones de vuelo. A continuación, se resumen las principales consideraciones para la formulación de las Tarifas Máximas:
- i. Se desarrolla un flujo de caja económico que comprende a los servicios aeroportuarios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, y uso de mangas (solo en el aeropuerto de Cusco). En este se incluye como parte de los ingresos las transferencias de LAP por el 20% de los ingresos generados por el cobro de la TUUA internacional en el AIJCh, sobre la base déficit operativo.
 - ii. Se consideran dos tipos de usuarios; por un lado, los usuarios atribuibles o gravables, y por otro, los usuarios no atribuibles o no gravados. Los primeros son aquellos que pagan la tarifa regulada; mientras que los segundos son aquellos que no pagan las tarifas completas, sino las denominadas: tarifa por operaciones de carácter permanente y circunstancial, y tarifa operacional anual para vuelos de prueba y/o entrenamiento.
 - iii. La proyección de los ingresos regulados se realizó a partir de la base de la demanda de los usuarios atribuibles 2024 y proyectado mediante una tasa de crecimiento promedio anual.
 - iv. Con respecto a la proyección de inversiones, del plan de inversiones presentado por CORPAC, en línea con el criterio seguido en Ositrán (2022), se ha aplicado un ajuste por eficacia de ejecución de las inversiones, equivalente a 24,6%; porcentaje calculado con base en la ejecución efectiva de las inversiones programadas por CORPAC sobre el periodo previsto en la anterior revisión tarifaria 2022-2024.
 - v. De acuerdo con lo previsto en el RETA, la tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, en términos reales, el cual ha sido estimado en 7,49%. Cabe indicar que para su estimación se ha considerado un ratio de apalancamiento en el que la empresa no mantiene deuda, por lo que las inversiones en capital se financian enteramente con recursos propios.

582. Sobre la base de la metodología de Costo de Servicio y considerando los supuestos señalados en los párrafos precedentes, se proponen las siguientes Tarifas Máximas, a ser cobradas por CORPAC a partir del año 2025:

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco	Nasca	Grupo V
TUUA Nacional	USD/Pasajero	4,60	n.a.	3,73
TUUA Internacional	USD/Pasajero	12,79	n.a.	n.a.
Aterrizaje y despegue nacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	10,24	5,11	2,56
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,21	1,10	0,85
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	2,76	1,15	0,90
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	2,88	1,20	0,94
Más de 105 t	USD/t	2,95	1,23	0,96
Aterrizaje y despegue Internacional				
Hasta 10 t	USD/Operación	20,46	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	3,80	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	4,60	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	4,85	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/t	4,96	n.a.	n.a.
Estacionamiento nacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,25	0,12	0,06
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,05	0,03	0,02
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,06	0,03	0,02
Más de 105 t	USD/h	0,07	0,03	0,02
Estacionamiento internacional				
Hasta 10 t	USD/h	0,52	n.a.	n.a.
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,09	n.a.	n.a.
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Más de 105 t	USD/h	0,12	n.a.	n.a.
Uso de Mangas	USD/h	38,37	n.a.	n.a.

n.a.: No aplica

583. Considerando que las tarifas propuestas en el presente documento se encuentran expresadas en dólares reales, estas deberán ser indexadas anualmente por inflación, considerando para ello el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (CPI, por sus siglas en inglés) publicado por el *Bureau of Labor Statistics*.
584. Considerando que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2027, las Tarifas Máximas que se proponen en el presente estudio tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027.
585. Las tarifas establecidas en el presente documento han sido determinadas considerando un flujo de caja real en dólares americanos, por lo que se recomienda que éstas sean ajustadas anualmente por la inflación por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica.

X. RECOMENDACIÓN

586. En virtud de lo expuesto, en aplicación del artículo 28 del RETA, se recomienda remitir el presente informe para la consideración del Consejo Directivo.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
KIMBERLY LEON ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MISSAEL ÁLVAREZ JUNIOR
Analista de Estudios Económicos II
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JOSÉ ZEGARRA ROMERO
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Relación de documentos que sustentan la propuesta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO I CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

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

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

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

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

Ecuación 1: Fórmula del WACC

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

Donde:

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

Para el cálculo del costo de capital propio (r_{kp}), de acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, se emplea el Modelo de Valoración de Activos del Capital (CAPM, por sus siglas en inglés) adaptado a países emergentes⁸⁹, según se especifica a continuación:

Ecuación 2: Fórmula del costo de capital propio

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

Donde:

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

De esta manera, el CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa -la rentabilidad que un inversor debería obtener al invertir en la empresa- es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado

⁸⁹ 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.

por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado “beta” (β)⁹⁰. En empresas con operaciones similares situadas en países emergentes y de tamaño similar, es usual añadir el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.

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

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

Ecuación 3: Fórmula para desapalancar betas

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

Donde:

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

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

Ecuación 4: Fórmula para reapalancar betas

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

Donde:

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

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

1. Tasa libre de riesgo

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

⁹⁰ El beta es la covarianza entre el rendimiento que proporciona la empresa y el rendimiento que proporciona el mercado, entendido como el rendimiento de una cartera eficientemente diversificada, dividido por la varianza del rendimiento del mercado.

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

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

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

En tal sentido, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años para el periodo comprendido desde 1928 hasta 2024, lo que da como resultado un 4,79%⁹¹.

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

2. Prima por riesgo de mercado

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

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

De esta manera, para calcular la prima por riesgo de mercado se utilizan índices compuestos por indicadores de varias industrias, a fin de que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso peruano, el índice bursátil más utilizado es el índice de Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁹². 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.

⁹¹ 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/>.

⁹² El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

3. Prima por riesgo país

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

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

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

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

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

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

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

4. Riesgo sistémico (β)

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

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

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

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

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

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

En el presente caso, no se han encontrado empresas comparables a CORPAC S.A. en la prestación de servicios aeroportuarios en terminales de la envergadura del aeropuerto de Cusco, los aeródromos de Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V⁹³, que coticen en el mercado de valores; por lo que se siguió el criterio empleado en OSITRAN (2017). Considerando esto, se ha tomado como referencia el estudio sugerido en la Propuesta Tarifaria de Corpac, elaborado por la consultora Swiss Economics para la Autoridad de Regulación de Transportes (en adelante, ART) en Francia (Swiss Economics, 2020a). Conforme al estudio mencionado, la ley de transporte francesa prevé que se utilice el CAPM para estimar el coste de los fondos propios de los aeropuertos; donde el componente primordial de este modelo es el beta, que mide el riesgo sistemático del aeropuerto.

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

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

Cuadro: Beta de activos aeroportuarios que cotizan en bolsa

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

Fuente: Swiss Economics(2020a)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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

Lista de aeropuertos con betas reguladas

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

Fuente: Swiss Economics(2020a)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

⁹³ En particular, los aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas.

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

Cuadro: Matriz de ponderación

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

Fuente: Swiss Economics(2020a)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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

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

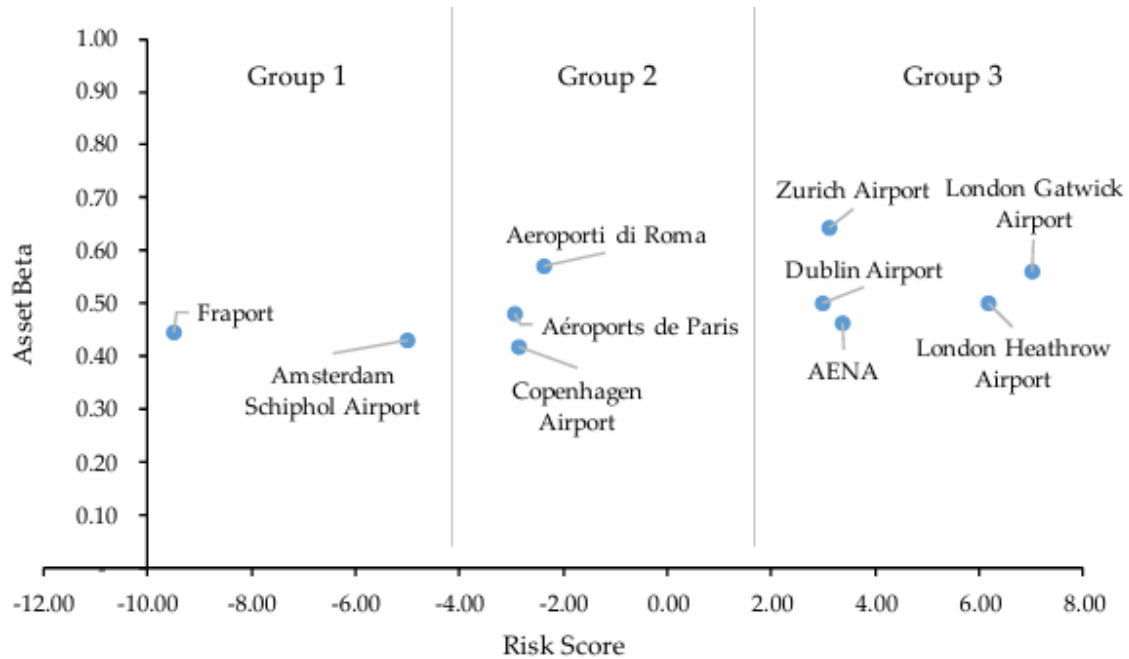
Grupos de aeropuertos	Beta de activos (estimación puntual)	Beta de activos (Rango)	Nivel de riesgo
Group 1 (Aeropuerto de Amsterdam Schiphol y Frankfurt)	0,44	0,39 - 0,49	Bajo
Group 2 (Aeropuerto de Roma, Aeropuerto de Paris (Grupo) y Aeropuerto de Copenhague)	0,49	0,44 - 0,53	Medio
Group 3 (Aeropuertos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

Fuente: Swiss Economics(2020a)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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

Gráfico: Estimaciones de beta de activos VS puntuación de riesgo

Fuente: Swiss Economics(2020a)

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

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

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

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

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

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

En el presente caso, en la propuesta tarifaria de los servicios regulados aeroportuarios presentado por CORPAC⁹⁴ en agosto del 2024, plantea una vigencia de las tarifas revisadas por tres (03) años; es decir, que entrarán en vigor desde el 2025 hasta el 2027. Asimismo, de acuerdo con el artículo 10 del título II del RETA inciso iv) dispone lo siguiente:

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

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

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

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

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

⁹⁴ La propuesta tarifaria de los servicios regulados aeroportuarios presentado por CORPAC, se encuentra disponible en el siguiente enlace:

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

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

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

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

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

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

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

Proyección de inversiones, 2024-2027 (USD reales)

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

Fuente: Informe de propuesta tarifaria de los servicios regulados- CORPAC S.A., p.41

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

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

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

5. Apalancamiento

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

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

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

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

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

6. Costo de deuda

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

7. Otros parámetros

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

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

Ecuación A-5 Fórmula de conversión de Fisher

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

Donde i representa la tasa de inflación.

La tasa de inflación utilizada en la presente Propuesta corresponde a la inflación promedio proyectada de Estados Unidos para el periodo 2025-2029, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 2024⁹⁵, la cual asciende a 2,06%.

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

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

8. Cálculo del WACC

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

⁹⁵ 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&scs=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 6 de enero de 2025).

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

ANEXO II ESTIMACIÓN DEL SALDO POR CKF NO EJECUTADO

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

I. Determinación del flujo de caja diferencial

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

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

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

Año	A valor corriente					A valor actual, año 2021				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos por prestación del servicio							5 587 215	14 477 174	18 285 544	19 674 750
Transferencias AUCh							7 227 132	16 334 036	20 103 429	21 359 894
Ingresos por Usuarios no atribuibles							1 213	1 603	1 973	2 097
Ingreso Bruto total							12 815 559	30 812 813	38 390 947	41 036 740
							0	0	0	0
Aporte por Reg	0,01	-128 156	-308 128	-383 909	-410 367	-128 156	-308 128	-383 909	-410 367	
Contribuciones							-128 156	-308 128	-383 909	-410 367
Ingresos Netos							12 687 404	30 504 685	38 007 037	40 626 373
Suministros y Materiales							-915 766	-909 312	-907 981	-906 799
Gastos de Personal							-10 679 496	-11 992 540	-11 974 993	-12 198 589
Participación de los trabajadores							-	-	-	-
Servicios prestados por terceros							-3 806 390	-3 779 565	-3 774 034	-3 769 120
Mantenimiento							-1 499 371	-5 698 731	-592 040	-591 269
Seguros y tributos							-407 021	-404 153	-403 561	-403 036
Otros Costos							-185 244	-183 939	-183 670	-183 431
Costos incrementales							-	-	-	-
Costo de operación (Usuarios no atribuibles)							-	-	-	-
Total Costos de Operación							-17 493 289	-22 968 240	-17 836 279	-18 052 244
Pago de IR							0	-1 623 038	-5 810 880	-6 622 073
Flujo de Caja Operativo							0	0	0	0
Valor inicial de los activos						-76 909 326	0	0	0	0
Inversiones						0	-217 962	-60 048	-3 179	-1 437 728
Recuperación de la inversión						0	0	0	0	68 241 314
Flujo de Caja Económico						-76 909 326	-5 023 848	5 853 360	14 356 699	82 755 642
WACC	6,41%									
VAN	-									

C. Flujo de caja diferencial (en USD)

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

II. Determinación de tarifas diferenciales

A. Cálculo del Factor Demanda

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

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

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

C. Cálculo de tarifas diferenciales efectivas

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

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

A. Demanda efectiva de CORPAC

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

B. Estimación del Saldo por CKF no ejecutado

Servicio	Rango de PMD		2022	2023	2024	
A/D NACIONAL CUSCO	Hasta 10TM		0	419	249	310
	Más de 10TM a 35TM		0	94	45	56
	Más de 35TM a 70TM		0	3 936	9 367	11 615
	Más de 70TM a 105TM		0	53 624	51 652	64 160
	Más de 105TM		0	0	0	0
A/D INTERNACIONAL CUSCO	Hasta 10TM		0	9	6	7
	Más de 10TM a 35TM		0	43	30	37
	Más de 35TM a 70TM		0	529	115	142
	Más de 70TM a 105TM		0	139	1 073	5 883
	Más de 105TM		0	0	0	0
TUUA NACIONAL CUSCO	Por pasajero		0	86 636	93 654	116 206
TUUA INTERNACIONAL CUSCO	Por pasajero		0	1 346	2 082	11 415
A/D NACIONAL NASCA	Más de 10TM a 35TM		0	1 526	1 396	2 166
	Más de 35TM a 70TM		0	0	0	0
	Más de 70TM a 105TM		0	0	0	0
	Más de 105TM		0	0	0	0
	Cargo mínimo		0	0	0	0
A/D NACIONAL GRUPO V	Hasta 10TM		0	262	219	232
	Más de 10TM a 35TM		0	963	1 048	1 103
	Más de 35TM a 70TM		0	1 165	1 262	1 326
	Más de 70TM a 105TM		0	1 329	986	1 046
	Más de 105TM			0	0	0
TUUA NACIONAL GRUPO V	Por pasajero	Por pasajero		15 023	13 776	14 538
Total			0	167 043	176 960	230 241

Saldo por CKF no ejecutado, a valores del año 2024

WACC, año 2024

613 476

7,49%

ANEXO III
MATRIZ DE COMENTARIOS RECIBIDOS A LA PROPUESTA TARIFARIA DEL REGULADOR

N°	Tema: Metodología	
1	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
1.1	Mediante la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, señala que: <i>“1. Al respecto, propusimos dividir la tarifa en dos partes: 1) TOPEX, la cual cubriría solo los costos operativos y 2) TCAPEX, esta última con la finalidad de incentivar a que CORPAC cumpla con las inversiones programadas, debido a que esta entidad tiene un porcentaje bajo de ejecución en las inversiones anteriores.</i> <i>2. Sin embargo, OSITRAN afirma que esta propuesta presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y gestión regulatoria. Al respecto, dado el nivel de ejecución de CORPAC (24.6%) sería conveniente que el Regulador revaluara nuestra propuesta.</i>	AETAI señala que considerando que la ejecución de inversiones por parte de CORPAC en el periodo 2022-2024 muestra un nivel de ejecución del 24,6%, sería conveniente que el Ositrán revaluara la posibilidad de dividir la tarifa en dos partes (TOPEX y TCAPEX), con el fin de incentivar la ejecución de las inversiones programadas por parte de CORPAC. Sobre el particular, cabe precisar que el único aspecto que expone AETAI con objeto de solicitar la revaluación de la propuesta tarifaria y fijar una tarifa en dos partes es la baja ejecución de inversiones realizada por CORPAC. Sin embargo, cabe resaltar que dicho aspecto fue analizado ampliamente en la Propuesta Tarifaria del Regulador, tal como se evidencia a continuación: “(…) 216. Ahora, sin perjuicio de lo anterior, en referencia a <u>los incentivos de inversión, es importante añadir que el actual modelo de revisión tarifaria contempla dos aspectos relacionados con la inversión implementada por CORPAC: (i) el ajuste de las inversiones sobre la base del porcentaje de ejecución de periodos previos y (ii) el consumo de capital fijo no ejecutado (CKF); siendo que con el primero se busca reflejar la credibilidad de la Entidad Prestadora en su propuesta de inversión para los periodos proyectados, considerando su comportamiento histórico, mientras que con el segundo se devuelve a valor presente las inversiones que fueron contempladas en la revisión tarifa anterior y que finalmente no se ejecutaron, disminuyendo la base de activos considerada en la revisión actual. Dichos ajustes permiten interiorizar en el modelo el actuar de CORPAC con relación a la ejecución de las inversiones, ello sin afectar la sostenibilidad de la operación y prestación de servicios, dado que en todo periodo se reconoce el grado de inversión que se realiza.</u>

		217. La propuesta planteada por AETAI, <u>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,</u> 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 restación de los servicios. 218. En ese marco, <u>es importante considerar que la aplicación de la propuesta de AETAI presenta complicaciones relacionadas a la operatividad y gestión regulatoria.</u> En efecto, en primer lugar, se debe tener en cuenta que las revisiones tarifarias, deben considerar, entre otros, los principios de sostenibilidad, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, la equidad, como principios base para el cálculo de las tarifas. 219. Así, cabe señalar que en el artículo V del RETA se establece que el Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a diferentes principios, estando entre ellos la <u>sostenibilidad de la oferta</u> 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)⁹⁶ “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”. [El énfasis y subrayado son nuestros.] Tal como se explicó en el Propuesta Tarifaria del Regulador, la metodología desarrollada en el proceso de revisión tarifaria contempla dos aspectos que interiorizan la problemática relacionada con la ejecución de las inversiones 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 el primero se busca reflejar la credibilidad de la Entidad
--	--	---

⁹⁶ Resetting Price Controls for Privatized Utilities. A Manual for Regulators - IBRD/EDI(05)/E21/1999:1

	Prestadora en su propuesta de inversión para los periodos proyectados, considerando su comportamiento histórico, mientras que con el segundo 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. Lo expuesto se ve reflejado claramente en la presente revisión tarifaria. Efectivamente, tal como se desarrolla en la sección “VIII.7.4 Inversiones proyectadas” del presente Informe, con base al 24,6% de ejecución de inversiones reportado por CORPAC en el periodo 2022-2024, se ha aplicado un ajuste por eficacia de ejecución de las inversiones, equivalente a dicho porcentaje. Ello significa que el valor efectivo de las inversiones consideradas en el flujo de caja económico para la determinación de las tarifas de los servicios aeroportuarios representa el 24,6% del valor de las inversiones que CORPAC propone realizar entre el 2025 al 2027. Por otro lado, es importante resaltar nuevamente que la propuesta de AETAI pone en riesgo es la sostenibilidad del servicio y su prestación a los usuarios. En efecto, tal como se desarrolla en el acápite “Sobre el esquema de incentivos tarifarios propuestos por AETAI” del presente Informe, el modelo propuesto por AETAI podría afectar seriamente la sostenibilidad del proyecto, en la medida que no se tendrían los recursos suficientes derivados de las tarifas para enfrentar las inversiones necesarias para la operación de los aeropuertos y aeródromos a cargo de CORPAC. También se indicó que las revisiones tarifarias deben considerar, entre otros aspectos, los principios de sostenibilidad, promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura y la equidad, como principios base para el cálculo de las tarifas. Asimismo, 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 tardar⁹⁷ y la validación de estos últimos puede culminar a mediados de año. Bajo ese escenario, 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. Además, como se señaló, 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. Por tanto, en consideración de los argumentos presentados en los párrafos precedentes, <u>se desestiman los comentarios AETAI.</u>
1.2	Mediante la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: <i>3. También sería importante que CORPAC evalúe la posibilidad de un convenio de Estado- Estado que le facilite la contratación de un PMO para, la pronta ejecución de sus inversiones. De esta forma se agilizaría el proceso de adquisición de equipos y renovación de infraestructura”.</i>	AETAI señala que es importante <u>que CORPAC evalúe la posibilidad de un convenio de Estado</u> con el fin de facilitar la contratación de un PMO para, la pronta ejecución de sus inversiones y de esta manera agilizar el proceso de adquisición de equipos y renovación de infraestructura. Sobre el particular, tal como es señalado por la propia AETAI, la evaluación de la implementación de un mecanismo como el PMO es una evaluación que debe realizar la misma CORPAC o las Entidades relacionadas a esta, siendo importante precisar que la implementación de dicho mecanismo escapa del ámbito del presente proceso de revisión tarifaria y no forma parte de las competencias asignadas por ley al Ositrán. Por lo expuesto, <u>se desestima el comentario de AETAI.</u>
2	Comenta: ADDTAN	

⁹⁷ El numeral 6.1 del MCR 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.

	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
2.1	Mediante Carta S/N recibida el 06 de marzo de 2025, ADDTAN señala que: ADDTAN señala que en el caso del aeródromo de Nazca se establecieron tarifas por el servicio de Navegación Aérea en Ruta y el servicio de Aterrizaje y despegue (A/D). Para el caso de las tarifas de aterrizaje y despegue, refiere que están mal planteadas porque no se ha considerado las características de operación del Aeródromo de Nasca, un aeródromo que es el que mayor número de operaciones tiene de entre los aeropuertos administrados por CORPAC S.A., pero que la casi totalidad de sus operaciones se realiza con aeronaves con capacidad de dos (02) o seis (06) pasajeros y con menos de 2 TM de Peso Máximo de Despegue - PMD. Así, indica que los asociados de ADDTAN suman 15 aeronaves, de las cuales 02 son para dos (02) pasajeros y otras 13 para seis (06) pasajeros y todas con un peso inferior a los 2,000 kilogramos o dos (2) toneladas.	ADDTAN señala que las tarifas para el caso del Aeródromo de Nazca están mal planteadas debido a que sus operaciones se realizan con aeronaves con capacidad de dos a seis pasajeros y con menos de 2 TM de peso. Sobre el particular, se debe resaltar que las tarifas relacionadas al servicio de Aterrizaje y despegue (A/D) se cobran por tonelada según el tamaño de la aeronave (definido por el Peso Máximo de Despegue - PMD), ello <u>con excepción de las naves con un PMD de hasta 10TM, las cuales pagan un cargo fijo por operación.</u> En ese sentido, las operaciones señaladas por ADDTAN entran dentro del rango específico de naves menores a 10TM, por lo cual tiene un cobro diferenciado a las aeronaves de mayor envergadura, siendo que estos pagan una tarifa conforme al número de operaciones realizadas. Por lo expuesto, <u>se desestima el comentario de ADDTAN.</u>
2.2	ADDTAN manifiesta que se categorizó al Aeródromo de Nasca dentro de un Grupo de Aeropuertos (Grupo III) que no le es pertinente. En este grupo varios de ellos tienen categoría internacional que, están concebidos para operaciones totalmente diferentes a las realizadas en Nasca, cuentan con características técnicas también diferentes y, sin embargo, están regulados por un mismo criterio tarifario.	Sobre el particular, cabe resaltar que el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes doce (12) aeropuertos: Cajamarca, Chachapoyas, Huaraz, Iquitos, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes, Pisco, Chiclayo y Piura. Por otro lado, el 05 de enero de 2011, el Estado Peruano, actuando a través del MTC, y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción,

Así, ADDTAN pone como ejemplo, que la pista principal del Aeródromo de Nasca es de Tratamiento Superficial y que solo puede recibir avionetas, según información proporcionada por CORPAC, hecho que lo hace diferente a cualquier aeropuerto de este Grupo III. ADDTAN indica que las operaciones en el Aeródromo de Nasca son servicios de transporte aéreo especial en actividades de turismo, es decir, parten de un punto de origen, efectúan un sobrevuelo para retomar al mismo punto de origen. Prácticamente no se da un servicio de transporte aéreo entre Nasca y otros aeropuertos y menos ingresan aeronaves de gran porte. Según ADDTAN, el tipo de operación desarrollado en el Aeródromo de Nasca difiere de las operaciones realizadas en otros aeropuertos, en términos de volumen, de tipo de aeronaves, de servicios que ofrece el aeródromo, etc. Por tanto, para ADDTAN, el Aeródromo de Nasca por sus especiales características de no ser certificado por la DGAC y las operaciones realizadas en él, merece un tratamiento especial y específico.	mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú; entregándose en concesión los siguientes cinco (05) aeropuertos: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Así, posterior a dichos procesos de licitación, Nazca quedo como el único aeropuerto del Grupo III que está a cargo de CORPAC, por lo cual carece sentido sacar o no a Nazca de dicha categorización para el caso particular de la revisión de las tarifas por parte del Regulador, sobre todo considerando que bajo el mismo procedimiento se fijan tarifas de los aeródromos el Grupo V, que fueron clasificados con una menor envergadura. Por otro lado, también se debe señalar que el método utilizado en el presente procedimiento de revisión tarifaria es el flujo de caja, en ese sentido la variación de las tarifas se determina en razón del flujo de pasajeros y por tanto los ingresos y costos que presentan los aeropuerto o aeródromo. Por lo expuesto, <u>se desestima el comentario de ADDTAN.</u>
--	---

2.3	ADDTAN manifiesta que el Aeródromo de Nasca es un aeródromo que tiene significativas limitaciones que no justifican un cobro por un cargo por A/D de estas proporciones. La propuesta de ADDTAN es que se revise a la baja el servicio de A/D, pues es excesivo. La propuesta sería que para el caso del Aeródromo de Nasca se establezcan cargos fijos de despegue nacional y de aterrizaje nacional ascendentes USD 2,00. En particular, citan la siguiente definición del servicio de aterrizaje y despegue: <i>"El servicio de aterrizaje y despegue (A/D) considera la provisión de la infraestructura y servicios aeroportuarios para la atención de la nave que aterriza en el aeropuerto. Este servicio incluye principalmente la pista de aterrizaje, la calle de rodaje, la plataforma de estacionamiento de las aeronaves, el servicio de extinción de incendios y de seguridad".</i> Según manifiesta ADDTAN, el Aeródromo de Nasca no cuenta con pista principal apropiada, ni con un servicio de rescate acorde a lo estipulado por las normas OACI, que son de antigua data. Asimismo, en la citada Exposición de Motivos, ya se preveía que el <i>"establecimiento de un cargo afecta a las aeronaves pequeñas; cabe recordar que Nasca concentra la mayor proporción de éstas en el país, que sirven, en su mayoría, a los turistas que visitan las líneas de Nasca"</i>, pero al parecer esta previsión solo habría quedado en el plano declarativo.	Sobre el particular, conforme a lo desarrollado en la parte metodológica del informe de revisión tarifaria, el método utilizado para el proceso de revisión tarifaria es la de Costo de Servicio, el cual 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, con lo cual se incluyen todos los costos, así como, otros ingresos como las transferencias por parte de LAP. En ese sentido, como parte de la evaluación se recoge el comportamiento de la CORPAC con relación a las inversiones. Efectivamente, como se ha mencionado anteriormente, la metodología desarrollada en el proceso de revisión tarifaria contempla dos aspectos que interiorizan la problemática relacionada con la ejecución de las inversiones 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 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. En ese sentido, la metodología propuesta sí contempla la situación y comportamiento de CORPAC, ello se ve reflejado en razón que el presente informe establece una reducción de las tarifas sobre las propuestas por CORPAC. Por lo expuesto, <u>se desestima el comentario de ADDTAN.</u>
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.	Sobre el particular, se debe resaltar que en línea con lo establecido en el Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN que sustentó la resolución de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, la metodología utilizada corresponde a la de Costo de Servicio. Así, el Anexo II del RETA

indica que el flujo de caja descontado es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo este enfoque regulatorio:

200. Asimismo, el referido Anexo indica que el flujo de caja descontado es la metodología usual para la determinación de las tarifas bajo este enfoque regulatorio, debido a que las inversiones tienen una duración en el tiempo que abarca varios años, por lo que deben considerarse también los ingresos y los costos para varios años. Así, el nivel tarifario se obtiene de manera indirecta mediante la construcción de flujos de caja económicos, de modo que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos).

201. De esta manera, en atención al objetivo de sostenibilidad, el nivel tarifario resultante genera un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero. Así, considerando un horizonte de tiempo de N periodos, la regla del valor actual neto dicta que el valor del negocio (V) debe ser igual al valor presente de los flujos de caja esperados, es decir:

Ecuación 2

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

Donde:

VI : Es el valor de los activos con los que la empresa cuenta al momento de la revisión para la prestación de los servicios regulados.

VR : Es el valor residual de dichos activos al final del horizonte de tiempo considerado.

FCE_t : Representa el flujo de caja económico de la empresa esperado en el periodo t.

r : Es la tasa de retorno equivalente al costo promedio ponderado de capital (WACC).

(...)"

		[El subrayado es nuestro.] Como se puede observar, la fórmula de flujo de caja descontado de la Propuesta Tarifaria del Ositrán muestra que se incluye un valor de recuperación de la inversión (VR); en ese sentido, los activos no se deprecian totalmente durante el periodo de evaluación del flujo de caja, sino que hay un valor de recuperación al final de dicho periodo, el cual se representa como un flujo de recursos positivo en el flujo de caja. Con lo expuesto, <u>se da por atendida la consulta realizada por el representante de Latam Airlines.</u>
Tema: Transferencias recibidas de LAP		
4	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
4.1	Mediante la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente: <i>“10. Se actualiza la tasa de crecimiento con la que se proyecta las transferencias que AIJCH realiza a CORPAC, <u>en función, de las proyecciones de pasajeros que se utilizaron para la TUUA de transferencia.</u></i> <i>11. De esta forma, se proyecta el 20% de la TUUA internacional, que es la transferencia que realiza el AIJCH a CORPAC, la cual será asignada el 63% a los servicios aeroportuarios. (Ver Cuadro N° 1).</i>	AETAI señala que, para el caso de la proyección de las transferencias de LAP provenientes de la TUUA internacional, se debe actualizar las tasas de crecimiento conforme a las proyecciones de pasajeros del AIJC utilizadas en el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia. Al respecto, se debe mencionar que mediante el la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, del 28 de marzo de 2025⁹⁸, se aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el AIJC, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros. En ese marco, cabe resaltar que en lo referente a la proyección de pasajeros del nuevo terminal de del AIJC, el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” señala lo siguiente:

⁹⁸ Publicada en el diario el Peruano el 29 de marzo de 2025.

		“282. Bajo dicho contexto, 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 <u>cual incluye información acerca de las proyecciones de tráfico de pasajeros. Sobre ello, en la medida que las proyecciones efectuadas en dicho Plan Maestro representan la mejor información disponible a la fecha, en la presente Propuesta Tarifaria se utilizarán dichas proyecciones para la estimación de la TUUA de Transferencia. Cabe señalar que esta información también ha sido utilizada por LAP en su Propuesta Tarifaria</u>”. Por lo expuesto y en línea con lo desarrollado en el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se considera razonable utilizar las tasas de crecimiento de pasajeros previstas en el Plan Maestro del AIJC, ello debido a que estas representan las mejores proyecciones disponibles respecto al tráfico esperado en el AIJC. En ese sentido, <u>se recoge el comentario de AETAI sobre utilizar las tasas de crecimiento de pasajeros empleadas en la Fijación tarifaria de la TUUA de transferencia.</u>
5	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
5.1	Mediante el Oficio GG.204.2025.O/6, CORPAC señala lo siguiente: <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 los servicios aeroportuarios 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 2018-2023, y manteniendo ese costo como proyección para los años 2025-2027 (costo igual para los años 2025 al 2027 lo que es imposible e irreal), sin embargo, esta proyección no sería coherente dado que se utilizan dos criterios distintos para la proyección de las transferencias netas, debiendo ser el mismo criterio a fin de tener una proyección más realista.</i>	CORPAC considera que no es adecuado que la proyección de los gastos operativos de pista y rodadura permanezca constante en el periodo 2025-2027; sino que debe aplicarse la tasa promedio de crecimiento de los gastos de pista y rodadura en el periodo 2018 al 2023, la cual asciende a 6,53%. Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideró el mismo criterio utilizado en el procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación del 2022, esto es, tomar como fijos los costos operativos de pista y rodadura, siendo que en dicho procedimiento CORPAC no presentó comentarios al respecto.

De acuerdo con el comportamiento histórico de los costos 2018-2024 y tomando en consideración que se deberían tomar estos años dado que reflejan un comportamiento postpandemia más realista, el crecimiento promedio de los costos para los años 2025- 2027 debería ser, en promedio, 6.53% adicional por cada año.

Tabla 5.3 Promedio de gastos CORPAC asociados a Pista y Rodadura en el AIJCH

Categoría	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Promedio
	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	Pista y Rodadura	
Gasto operativo promedio por concepto de Pista y Rodadura en aeropuertos Concesionados distintos al AIJCh	3,804,984	3,855,861			3,136,258	3,786,385	3,741,989	3,665,095
Variación por periodos		2019/2018				2022/2023	2023/2024	
Variación anual		1.34%				20.73%	-1.17%	6.53%

Fuente: CORPAC

[El resaltado es nuestro]

(...)

Sin perjuicio de ello, y tomando en consideración la información histórica de la contabilidad regulatoria, se observa que los costos de pista y rodadura de los aeropuertos concesionados (no incluyendo al AIJC), no han permanecido constantes. En ese sentido, se considera razonable suponer que los gastos de pista y rodadura no van a permanecer fijos en el periodo 2025-2029.

Sin embargo, se debe precisar que las tasas de crecimiento de los gastos operativos prepandemia muestran valores inferiores al 6,53%. Efectivamente, la misma tabla expuesta por CORPAC muestra que entre 2018 y 2019 el gasto operativo creció en 1,34%; es el crecimiento observado en 2023 respecto de 2022 (20,73%) el que hace crecer el valor del crecimiento promedio.

En ese contexto, se colige las variaciones de gastos operativos son muy irregulares; asimismo, el mayor crecimiento del 2023 puede deberse a que aún se muestra un factor de recuperación posterior a la pandemia Covid 19, por lo cual, no se puede garantizar que las tasas elevadas se mantengan en los siguientes años.

Sin perjuicio de lo anterior, considerando que se habla de la proyección de los gastos relacionados a actividades aeroportuarias, la proyección de estos debe guardar relación con el análisis desarrollado en sección “**VII.6 Costos operativos**” del presente informe.

Así, conforme al análisis realizado en dicha sección, se determinó que los gastos operativos proyectados para el periodo 2025-2027, crecerán a una tasa del 2% anual, por tanto, esta tasa es la que se debe utilizar para la proyección de los gastos operativos relacionados a pista y rodadura para los aeropuertos concesionados.

En vista a lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario de CORPAC**, en la medida que se considera razonable que los gastos operativos de pista y rodadura crezcan durante el periodo 2025-2027; sin embargo, dicha tasa debe ser la misma utilizada para la proyección de los gastos operativos

		relacionados a servicios aeroportuarios que presta CORPAC, siendo para el presente caso el 2%.
6	Comenta: Jackeline Lucero Zevallos	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
6.1	<i>Mediante correo electrónico, se comenta lo siguiente:</i> <i>"(..), les escribo porque me encuentro elaborando una investigación de los costos en el mercado aeronáutico en Latinoamérica. 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>	Sobre el particular, cabe precisar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se estableció, en concordancia con el criterio desarrollado en Informe de revisión extraordinaria de las tarifas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo realizada por el Regulador en el 2022, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2022-CD-OSITRAN⁹⁹, que luego de proyectar las transferencias provenientes del LAP asignadas a los servicios aeroportuarios, se procede a descontar un monto por concepto de los gastos incurridos en "Pista y Rodadura" de los Aeropuertos Concesionados distintos al AIJC. Asimismo, de acuerdo con lo descrito anteriormente, para la determinación de los gastos relacionados a pista y rodadura se tomó como base lo reportado en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, específicamente en el rubro gastos por aeropuerto. Ahora, de la revisión del detalle de gastos, se identificó que esta incluye las siguientes categorías: suministros y materiales, gastos de personal, servicios de terceros, mantenimiento, depreciación, amortización, seguros y tributos, y, otros costos. Por otro lado, en el acápite "VIII.6.1.Gastos de personal" de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se establece lo siguiente en referencia al valor del gasto de personal: <i>"301. En ese sentido, considerando que a la fecha se cuenta con el presupuesto aprobado para CORPAC para el año 2025 y que la información del gasto de personal del 2024 presentado por CORPAC difiere al del presupuesto aprobado por FONAFE, <u>se considera razonable utilizar el valor proyectado en la Propuesta Tarifaria de</u></i>

⁹⁹ Publicada en el diario oficial El Peruano el 10 de julio de 2022.

		<u>CORPAC para el año 2025</u> como base para determinación del gasto de personal que serán incluidos en el flujo de caja”. Como se puede observar, para la determinación del gasto del personal se toma en cuenta el valor del presupuesto total aprobado por FONAFE para el 2025. Asimismo, cabe precisar que, para la determinación del valor asignado a cada categoría de servicio (aeroportuario y aeronavegación), CORPAC presente el referido presupuesto según pertenezcan a los servicios <u>aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos</u>, siendo que, para el caso de los servicios aeroportuarios, el valor base se termina como la suma el total de lo asignado por CORPAC a servicios aeroportuarios y el 50% de lo asignado a mixtos. Del mismo modo, para la determinación del valor base de los servicios de aeronavegación, se suma el total de lo asignado por CORPAC a servicios de aeronavegación y el restante de 50% de lo asignado a mixtos¹⁰⁰. Por tanto, el valor base el total de gastos de personal presupuestado para el 2025, ya está incluido como parte de los flujos de caja de la revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios o de aeronavegación. En ese sentido, no se puede considerar la categoría de gasto de personal para el caso de los Aeropuertos Concesionados para ser cubiertos por las transferencias de LAP, dado que los gastos de dichos rubros ya están considerados en los flujos de caja y su inclusión llevaría una doble contabilidad. Por otro lado, respecto a las categorías de gasto de depreciación, amortización, considerando que estos no representan desembolso de efectivo, en concordancia con el método de flujo de caja, tampoco corresponden a gastos que deban ser cubiertos por transferencias de LAP. Sobre la base de lo desarrollado, <u>se recoge el comentario referido a las categorías de gastos.</u>
--	--	--

¹⁰⁰ Según lo descrito en la Propuesta de 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., aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN.

Tema: Costos operativos		
7	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
7.1	Mediante el Oficio GG.204.2025.O/6, CORPAC señala lo siguiente: CORPAC indica que 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 han incrementado los costos para los años 2025 -2027 con una tasa vegetativa del 2%. Sin embargo, sostiene que ya se cuenta con los costos de Enero – Diciembre del 2024, por lo que, a fin de reducir las estimaciones, el Regulador debe considerar el costo base del año 2024 para las proyecciones. En la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025 la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, manifestó que la contabilidad regulatoria del año 2024 ha finalizado, se estará remitiendo al Regulador.	Al respecto, cabe recalcar que para la proyección de los costos operativos de los servicios materia de la presente revisión tarifaria en la Propuesta Tarifaria del Regulador se tomó como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del año 2023, que en dicho momento era la información validada más actual con la que se contaba. En esa línea, cabe traer a colación algunos aspectos referidos al procedimiento a la aprobación de la Contabilidad Regulatoria. Así, se debe resaltar que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN, de fecha 29 de abril de 2015 y publicada en el diario oficial “El Peruano” con fecha 8 de mayo de 2015, se aprobó el Reglamento de Contabilidad Regulatoria, cuya finalidad es, entre otros, establecer las reglas <u>que deben cumplir las Entidades Prestadoras para la preparación y presentación de los Informes de Contabilidad Regulatoria a fin de que estos constituyan una herramienta que facilite la actividad regulatoria que realiza el Ositrán.</u> Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN, de fecha 10 de febrero de 2017, se aprobó el MCR de CORPAC - Versión 3.2. – febrero 2017, el cual fue notificado a CORPAC mediante Oficio N° 003-17-SCD-OSITRAN, de fecha 14 de febrero de 2017. En ese contexto, se debe citar el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria en referente a la presentación y revisión de los informes de Contabilidad Regulatoria. <i>“Artículo 15.- Etapa 11: Preparación, presentación y revisión de los Informes de Contabilidad Regulatoria en Periodo Definitivo</i> <i>15.1. La Entidad Prestadora presentará (i) el Informe de Contabilidad Regulatoria, y (ii) los Informes de Auditoría a la Gerencia de Regulación</i>

		<u>y Estudios Económicos en el plazo establecido en el Manual de Contabilidad Regulatoria.</u> 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, <u>procederá a otorgar su conformidad notificando a la Entidad Prestadora respectiva.</u> El Anexo 5 del presente Reglamento contiene el Flujograma correspondiente a este procedimiento. [El énfasis y subrayado son nuestros.]
--	--	---

		Al respecto, se observa que el proceso de presentación y revisión de los Informes de Contabilidad Regulatoria inicia con la presentación al Regulador del (i) 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, para que posterior a la evaluación respectiva, dicho proceso culmine con la conformidad por parte de la Gerencia General del Ositrán. Ahora, mediante el Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN se remitió a CORPAC el Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN (Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC), no advirtiéndose observaciones respecto a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC. En ese sentido, sobre la base del Oficio N° 142-2025-GG-OSITRAN e Informe N° 00074-2025-GRE-OSITRAN y en línea con el numeral 3 del artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria, a la fecha se cuenta con la información validada referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC. Por lo expuesto, en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG¹⁰¹, dado que a la fecha se cuenta con información disponible del ejercicio 2024, se considera pertinente considerar dicha información como base para la proyección de los costos de operación 2025-2027. Por lo expuesto, <u>corresponde aceptar y dar por atendido el comentario de CORPAC.</u>
7.2	Con relación a la partida de seguros y tributos, CORPAC indica que esta comprende conceptos como seguros contra incendio, seguro de transporte, seguro de vehículos, seguro de deshonestidad, seguro de responsabilidad civil de aviación, impuesto predial, arbitrio, serenazgo,	Con el objeto de analizar lo descrito por CORPAC, en primer lugar, es importante actualizar al cuadro de “Distribución de los costos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2023” referido a la

¹⁰¹ 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 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.

impuesto a las ganancias, impuesto a las transacciones financieras, intereses, entre otros. Así, sostiene que el rubro de seguros representa en promedio el 54% de los costos de la partida de seguros y tributos, estando compuesto a su vez -en caso de los servicios de pista y rodadura, mangas y TUUA- por seguros contra incendio, seguro de transportes, seguro de vehículos, seguro de deshonestidad y seguro de responsabilidad civil de aviación. Adicionalmente, CORPAC precisa 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 por 546 días calendario para los servicios de navegación aérea, aeroportuarios y mixtos. Teniendo en consideración 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. En ese sentido, CORPAC precisa 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. Por tanto, la prima de seguro se incrementa anualmente en un porcentaje superior al 2%, contradiciendo la propuesta del crecimiento de la tasa vegetativa propuesta.	participación de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados en los aeropuertos materia de revisión, considerando la información de la Contabilidad Regulatoria 2024. Distribución de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2024 (miles de USD) <table><tr><th rowspan="2">Categoría</th><th colspan="2">2019</th><th colspan="2">2020</th><th colspan="2">2021</th><th colspan="2">2022</th><th rowspan="2">2023</th></tr><tr><th>Valor</th><th>%</th><th>Valor</th><th>%</th><th>Valor</th><th>%</th><th>Valor</th><th>%</th></tr><tr><td>Suministros y Materiales</td><td>279</td><td>2%</td><td>979</td><td>8%</td><td>485</td><td>4%</td><td>249</td><td>2%</td><td>24</td></tr><tr><td>Gastos de Personal</td><td>7 820</td><td>53%</td><td>5 540</td><td>47%</td><td>5 099</td><td>46%</td><td>6 454</td><td>49%</td><td>6 5</td></tr><tr><td>S. Prestados por Terceros</td><td>4 360</td><td>29%</td><td>4 070</td><td>34%</td><td>4 034</td><td>36%</td><td>4 632</td><td>35%</td><td>4 1</td></tr><tr><td>Mantenimiento de Activos</td><td>938</td><td>6%</td><td>639</td><td>5%</td><td>662</td><td>6%</td><td>645</td><td>5%</td><td>9</td></tr><tr><td>Tributos y Seguros</td><td>386</td><td>3%</td><td>435</td><td>4%</td><td>655</td><td>6%</td><td>1 002</td><td>8%</td><td>1 2</td></tr><tr><td>Otros Costos</td><td>1 007</td><td>7%</td><td>198</td><td>2%</td><td>250</td><td>2%</td><td>211</td><td>2%</td><td>3</td></tr><tr><td>Total</td><td>14 789</td><td>100%</td><td>11 862</td><td>100%</td><td>11 185</td><td>100%</td><td>13 193</td><td>100%</td><td>13 6</td></tr></table> Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. La información expuesta muestra que, efectivamente, en el 2024, la partida de seguros y tributos presentó un aumento significativo en su valor pasando de USD 1 260 miles en el 2023 a USD 2 152 miles en el 2024, lo que representa un aumento de casi USD 1000 miles en un solo año. Este aumento contrasta con lo registrado en años anteriores, siendo que entre el 2019 y 2023 se presentó un crecimiento acumulado de USD 763 miles, esto significa que, en un solo año el gasto en seguros y tributos creció más que en el acumulado de los cinco años previos. Sobre lo expuesto, con el fin de identificar los principales factores que llevaron al aumento de los gastos de la referida partida, en el siguiente cuadro se muestra el desagregado de gastos para el mismo periodo. Gastos operativos desagregados de la partida tributos y seguros 2019-2024 (miles de USD)	Categoría	2019		2020		2021		2022		2023	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Suministros y Materiales	279	2%	979	8%	485	4%	249	2%	24	Gastos de Personal	7 820	53%	5 540	47%	5 099	46%	6 454	49%	6 5	S. Prestados por Terceros	4 360	29%	4 070	34%	4 034	36%	4 632	35%	4 1	Mantenimiento de Activos	938	6%	639	5%	662	6%	645	5%	9	Tributos y Seguros	386	3%	435	4%	655	6%	1 002	8%	1 2	Otros Costos	1 007	7%	198	2%	250	2%	211	2%	3	Total	14 789	100%	11 862	100%	11 185	100%	13 193	100%	13 6
Categoría	2019		2020		2021		2022		2023																																																																																
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%																																																																																	
Suministros y Materiales	279	2%	979	8%	485	4%	249	2%	24																																																																																
Gastos de Personal	7 820	53%	5 540	47%	5 099	46%	6 454	49%	6 5																																																																																
S. Prestados por Terceros	4 360	29%	4 070	34%	4 034	36%	4 632	35%	4 1																																																																																
Mantenimiento de Activos	938	6%	639	5%	662	6%	645	5%	9																																																																																
Tributos y Seguros	386	3%	435	4%	655	6%	1 002	8%	1 2																																																																																
Otros Costos	1 007	7%	198	2%	250	2%	211	2%	3																																																																																
Total	14 789	100%	11 862	100%	11 185	100%	13 193	100%	13 6																																																																																

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Valor del gasto							Partic. Promedio
Seguros	170	195	374	656	958	1929	73%
Seguro contra incendio-todo riesgo	151	172	285	504	820	1601	60%
Otros seguros	19	24	89	152	138	328	13%
Otros	216	240	281	346	302	223	27%
Total tributos y seguros	386	435	655	1002	1260	2152	100%
Tasa de crecimiento anual							Crecim. Promedio
Seguro		15%	91%	76%	46%	101%	62%
Seguro contra incendio- todo riesgo		13%	66%	77%	63%	95%	60%
Otros seguros		25%	276%	71%	-9%	137%	77%
Otros		11%	17%	23%	-13%	-26%	0,6%
Total tributos y seguros		13%	50%	53%	26%	71%	41%
Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.							
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán							
Como se observa en el cuadro previo, es el rubro de seguros el que representa la mayor participación en la partida de tributos y seguros, con el 73% de participación promedio entre el 2019 y 2024, asimismo, es la partida con mayor tasa de crecimiento con el 62% de crecimiento promedio anual, mientras que el resto de los rubros crecieron apenas en 0,6% promedio anual.							
Asimismo, cabe precisar que es el rubro de seguros el que explica el aumento del gasto de la partida de tributos y seguros, para el ejercicio 2024 este rubro aumentó su valor en USD 1 000 mil, mientras que los otros rubros disminuyeron en cerca de USD 80 mil. Por otro lado, de los tipos de seguros contratos por CORPAC, es el seguro contra incendio-todo riesgo el que presenta la mayor participación sobre toda la partida de tributos y seguros.							
En ese contexto, con el objeto de sustentar el incremento en el valor del costo de los seguros para el ejercicio 2024, mediante el Oficio GG.204.2025.O/6 CORPAC remitió copia del “Contrato de Seguros patrimoniales para CORPAC S.A.” por un monto ascendente a USD 17 739 205,19.							

	Por otro lado, respecto a las razones que motivaron el crecimiento en el valor de los contratos seguros, mediante el oficio señalado previamente, CORPAC señaló que ello se debe a la adquisición de nuevo equipamiento aeroportuario y, de otro lado que en caso de siniestros de estos equipos su reposición sea a nuevo. Así, se puede inferir tres aspectos principales que CORPAC señala influyeron en el aumento en el valor de los contratos de seguros, (i) el aumento de nuevos activos de la Entidad, (ii) el crecimiento del índice de siniestralidad y (iii) el aumento de la cobertura de reposición de activos a nuevos. Al respecto, con relación al aumento de nuevos activos de CORPAC, si bien es cierto que un crecimiento en los activos generaría un aumento en la cobertura asegurable y por tanto un aumento en valor de los contratos de seguros, se debe señalar que las inversiones ejecutadas de CORPAC en el periodo del 2022-2024 representaron un valor anual de inversión de USD 1,85 millones. En ese sentido, si bien el aumento en el valor de los seguros puede verse influido por este crecimiento en los activos, dado su bajo nivel de inversión, que no se diferencia de años previos, este no puede ser el factor principal del crecimiento diferenciado para el ejercicio 2024. Ahora, respecto al índice de siniestralidad, cabe mencionar que durante el periodo referido se presentaron incidentes de protestas que afectaron diversos activos de aeropuertos regionales, como es el caso del Aeropuerto de Andahuaylas y el Aeropuerto Velazco Astete de Cusco administrados por CORPAC¹⁰², por tanto, estos aspectos sí pudieron influir en el crecimiento del índice de siniestralidad y por tanto en el valor de los contratos de seguros. Respecto a cobertura de reposición de activos a nuevos, cabe señalar que el 13 de mayo de 2025 se llevó a cabo una reunión en la que participaron representantes de CORPAC y del Ositrán, donde se realizaron consultas referidas al desarrollo e impacto de este aspecto en el costo de los seguros. Así, los representantes de CORPAC confirmaron que, en los últimos años, a
--	---

¹⁰² Cabe señalar que los aeropuertos de Andahuaylas y Cusco sufrieron las consecuencias de actos vandálicos en el marco de las movilizaciones sociales que se vivieron en el Perú durante el mes de diciembre del año 2022. En caso del aeropuerto de Andahuaylas se dañó seriamente a la pista de aterrizaje y sus equipos, asimismo, incendiaron la sala de transmisores y la sala de combustible: <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.

	raíz de los incidentes señalados en el párrafo previo, se está llevando a cabo un proceso de sinceramiento de cobertura de activos existente, con el objetivo de que este cubra el mayor porcentaje de la totalidad del valor de reposición de un equipo siniestrado y que este explica en mayor medida el incremento en los contratos de seguros. Dicho ello, es claro que del análisis con la incorporación de Contabilidad Regulatoria 2024, se desprende claramente un aumento significativo en los gastos de seguros que no se tenía en periodos previos, por lo cual es razonable que se considere dicho aspecto como parte de la determinación del crecimiento de los gastos la partida de tributos y seguros. Ahora, respecto a la determinación de la tasa de crecimiento a ser utilizada para la proyección, cabe precisar que CORPAC no remitió alguna propuesta a la tasa, solo argumentando que esta debía ser mayor al 2% de la tasa de crecimiento vegetativa. En ese marco, en primer lugar cabe traer a colación lo descrito inicialmente en referencia a la determinación de las tasas de crecimiento, en razón de que no es factible la estimación de los costos en proporción a la demanda, ello debido a las tasas de crecimiento atípicas observadas en los últimos años, así, a pesar de la incorporación de la información de la Contabilidad Regulatoria 2024, la información de años previos no permite tener una data histórica que permita utilizar dicha metodología como posible método para determinación el crecimiento de los gastos. Por otro lado, tampoco es factible utilizar la tasa de crecimiento promedio anual histórica de 62%, dado que si bien el sinceramiento de coberturas de 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 en segunda media variaciones por el 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 del costo de los seguros de todo el periodo analizado. 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, tal como se muestra a continuación: Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros (miles de USD) <table><tr><th></th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>Prom. Valor</th><th>Valor al 2027</th><th>Tasa. Anual (25-27)</th></tr><tr><td>Seguro contra incendio- todo riesgo</td><td>151</td><td>172</td><td>285</td><td>504</td><td>820</td><td>1 601</td><td></td><td>2 344</td><td>13,6%</td></tr><tr><td>Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo</td><td>37</td><td>20</td><td>113</td><td>219</td><td>315</td><td>781</td><td>248</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Otros seguros</td><td>19</td><td>24</td><td>89</td><td>152</td><td>138</td><td>328</td><td></td><td>484</td><td>13,8%</td></tr><tr><td>Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo</td><td>3</td><td>5</td><td>65</td><td>63</td><td>- 13</td><td>190</td><td>52</td><td></td><td></td></tr></table> Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. Así, considerando las tasas de crecimiento de seguros estimadas en el párrafo precedente y las tasas de crecimiento del resto de rubros que componen la partida de Seguros y Tributos, la tasa de crecimiento promedio anual a ser usada para la proyección del gasto de la partida sería de 10,1% anual, conforme se aprecia en la siguiente tabla.		2019	2020	2021	2022	2023	2024	Prom. Valor	Valor al 2027	Tasa. Anual (25-27)	Seguro contra incendio- todo riesgo	151	172	285	504	820	1 601		2 344	13,6%	Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo	37	20	113	219	315	781	248			Otros seguros	19	24	89	152	138	328		484	13,8%	Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo	3	5	65	63	- 13	190	52		
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Prom. Valor	Valor al 2027	Tasa. Anual (25-27)																																											
Seguro contra incendio- todo riesgo	151	172	285	504	820	1 601		2 344	13,6%																																											
Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo	37	20	113	219	315	781	248																																													
Otros seguros	19	24	89	152	138	328		484	13,8%																																											
Aumento anual del valor de seguro respecto al año previo	3	5	65	63	- 13	190	52																																													

		Estimación de la tasa de crecimiento de los seguros (miles de USD) <table> <tr> <th>Sub Partida de Gasto</th><th>Parti. Promedio</th><th>Tasa. Anual (25-27)</th></tr> <tr> <td>Seguro contra incendio- todo riesgo</td><td>60%</td><td>13,6%</td></tr> <tr> <td>Otros seguros</td><td>13%</td><td>13,8%</td></tr> <tr> <td>Otros</td><td>27%</td><td>0,6%</td></tr> <tr> <td>Partida de Tributos y seguros</td><td>100%</td><td>10,1%</td></tr> </table> Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán Por lo desarrollado, <u>corresponde aceptar el comentario de CORPAC referido a la tasa de crecimiento de la partida de tributos y seguros.</u>	Sub Partida de Gasto	Parti. Promedio	Tasa. Anual (25-27)	Seguro contra incendio- todo riesgo	60%	13,6%	Otros seguros	13%	13,8%	Otros	27%	0,6%	Partida de Tributos y seguros	100%	10,1%
Sub Partida de Gasto	Parti. Promedio	Tasa. Anual (25-27)															
Seguro contra incendio- todo riesgo	60%	13,6%															
Otros seguros	13%	13,8%															
Otros	27%	0,6%															
Partida de Tributos y seguros	100%	10,1%															
7.3	Con relación a la partida servicios prestados por terceros, CORPAC indica que existe una mala interpretación sobre el concepto de servicios prestados por terceros emitida por CORPAC, dado que esta partida integra costos como seguridad y vigilancia en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas, el servicio de limpieza, servicios por red IP (WAN), entre otros. En ese sentido, dado que los contratos se celebran con cierta periodicidad, resulta poco realista que dichos costos crezcan un 2% en el período 2025 al 2027, sobre todo considerando que los servicios de seguridad y vigilancia, limpieza, entre otros, siempre sufren incrementos ante nuevas negociaciones por factores externos como inflación, incremento de la remuneración mínima vital y/o ampliación por nuevas necesidades que requiere CORPAC. Asimismo, precisa que para el caso de Cusco en el periodo 2021-2024 los costos de servicios prestados por terceros han crecido en promedio en 3,57%, para el caso de Nasca-6,89% y Grupo V - 6,14%. Ello debido principalmente al incremento del servicio de seguridad y vigilancia,	Similar al análisis realizado en el comentario anterior, sobre la base de la información presentada en la “Tabla 52: Distribución de los gastos operativos de los servicios aeroportuarios regulados, 2019-2024 (miles de USD)”, a continuación, se muestra la información desagregada de la partida de servicios prestados por terceros.															

servicio de red IP WAN, recibos por honorario, comunicaciones de datos y satelital, transporte de personal, entre otros.

Adicionalmente, en referencia al servicio de seguridad y vigilancia que incurre en los 29 aeropuertos a su cargo, CORPAC presenta el 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”, el cual asciende a S/ 107 679 422,20, por el periodo de 1095 días calendarios.

Finalmente, CORPAC señala que dicho costo se ha incrementado en los últimos años 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%.

Este comentario también fue mencionado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025

Gastos operativos desagregados de la partida servicios prestados por terceros 2019-2024 (miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Partic. Promedio
Valor del gasto							
Servicios de seguridad y vigilancia	2362	2390	2437	2459	2207	2494	55%
Fuerza eléctrica	216	194	215	256	284	277	6%
Transporte de personal	193	220	189	285	231	268	5%
Servicios de limpieza	216	261	234	283	315	264	6%
Servicio de red IP (WAN)	85	24	58	294	86	289	3%
Otros	1287	981	901	1055	1074	1039	24%
Total	4360	4070	4034	4632	4197	4630	100%
Tasa de crecimiento anual							
Servicios de seguridad y vigilancia		1%	2%	1%	-10%	13%	1%
Fuerza eléctrica		-10%	11%	19%	11%	-3%	5%
Transporte de personal		14%	-14%	51%	-19%	16%	7%
Servicios de limpieza		21%	-10%	21%	11%	-16%	4%
Servicio de red IP (WAN)		-71%	137%	407%	-71%	235%	28%
Otros		-24%	-8%	17%	2%	-3%	-4%
Total		-7%	-1%	15%	-9%	10%	1,2%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Como se puede observar, aun considerando la información del ejercicio 2024 la tasa de crecimiento promedio anual de la partida de servicios prestados es del 1,2% promedio anual, el cual es menor a la tasa vegetativa de 2% considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador.

Ahora, respecto al servicio de seguridad y vigilancia – que es el rubro con mayor participación de la partida (55% en promedio), si bien este creció en el 2024 con una tasa de 13%, en el 2023 disminuyó en -10% y los años anteriores mostramos tasas de crecimiento de entre 1% y 2% anual, asimismo el valor del 2024 (USD 2 494 miles) es similar del 2023 (USD 2 459 miles), esto muestra que entre el 2022 y 2024 este rubro creció a una tasa promedio anual del 0,7%.

		Para el caso del rubro de transporte de personal, este muestra tasas con mucha variabilidad en el periodo; por otro lado, respecto a los rubros de limpieza y fuerza eléctrica, estos decrecieron en el 2024 respecto al 2023 con tasas de -3% y -16% respectivamente. En ese sentido, en línea con lo señalado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, en razón que el comportamiento de los gastos muestra un comportamiento muy irregular y que la información desagrega de los rubros de servicios prestados por terceros como el caso de seguridad y vigilancia no refleja un crecimiento importante de los costos, no se puede asumir que los mismos crecerán a una tasa superior al 2% promedio anual para el periodo comprendido entre el 2025 y 2027. Por lo expuesto, <u>corresponde rechazar el comentario de CORPAC, referida a la tasa de crecimiento de la partida de servicios prestados por terceros.</u>
Tema: Gasto de personal		
8	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
8.1	Mediante el Oficio GG.204.2025.O/6, CORPAC señala lo siguiente: CORPAC señala que el incremento vegetativo de 2% planteado por el Regulador para los años 2026 y 2027, resulta insuficiente, toda vez que este porcentaje no refleja el crecimiento proyectado del tráfico aéreo ni la demanda real de personal especializado; asimismo, se estaría incumpliendo las regulaciones aeronáuticas RAP-107 y RAP-314. Para sustentar dicha afirmación, CORPAC evalúa dos aspectos: (i) la implementación de una nueva escalara salarial y (ii) la contratación del personal aeroportuario - Bomberos SEI, Oficiales AVSEC y Oficiales de Fauna. Respecto a la implementación de una nueva escala salarial, CORPAC señaló que <u>esta se implementaría a partir de marzo de 2025</u>, y que se	CORPAC indica que la tasa del 2% resulta insuficiente en la medida que se ya se aprobó por parte de FONAFE el incremento de la escala salarial a partir de marzo de 2025. Asimismo, señala que FONAFE también aprobó la contratación de personal aeroportuario - Bomberos SEI y Oficiales AVSEC y la necesidad de Oficiales de Fauna. Al respecto, dado que la contratación de nuevo personal y la implementación de una nueva escala salarial representan un impacto directo en las proyecciones de gastos de personal, en aplicación del principio de verdad material en el Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, mediante el Oficio N° 00179-2024-GRE-OSITRAN, entre otros puntos, se le solicitó a CORPAC lo siguiente:

encuentra incluida en la aprobación del presupuesto 2025, siendo el objetivo mejorar la retención del talento especializado en un entorno altamente exigente. Según señala, 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. Asimismo, CORPAC señala que la operación continua de los servicios aeroportuarios 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. Finalmente, CORPAC resalta que la nueva escala salarial cuenta con marco presupuestal desde el mes de marzo a diciembre; por lo cual, para el año 2026, dicha aplicación será de carácter anual (enero a diciembre 2026), lo cual impactará en los nuevos ingresos de personal, lo que significa que el crecimiento vegetativo del 2% no sería aplicable e irreal. Por otro lado, con relación a la contratación de personal, mediante el documento referido previamente, CORPAC <u>señala que el marco presupuestal aprobado por FONAFE para el año 2025 contempla las contrataciones del personal aeroportuario (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC)</u> a partir de los meses de octubre a diciembre del 2025 (tres meses), sin embargo, para los años 2026 y 2027 estas necesidades deben ser consideradas por todo el año (de enero a diciembre – 12 meses). Por tanto, los gastos de personal para los años futuros superan ampliamente los Gastos de Personal frente al 2% considerado por Ositrán. “(….)”	“Al respecto, cabe precisar que el Oficio N°0484-2024-GPC-FONAFE mediante el cual se comunica la aprobación del presupuesto para el año 2025, solo muestra de manera agrega las categorías del presupuesto aprobados por el Directorio de FONAFE, tal como se muestra a continuación: <table><tr><td>Egresos</td><td>742,586,688</td></tr><tr><td>De Operación</td><td>467,475,519</td></tr><tr><td>Gasto Integrado de Personal</td><td>300,870,511</td></tr><tr><td>Gasto de Personal</td><td>255,923,338</td></tr><tr><td>Sueldos y Salarios</td><td>168,102,757</td></tr><tr><td>Bonificaciones</td><td>28,957,141</td></tr><tr><td>Indemnización por Cese de Relación Laboral</td><td>0</td></tr><tr><td>Incentivo por Retiro Voluntario</td><td>13,100,000</td></tr><tr><td>Participación de trabajadores</td><td>700,000</td></tr><tr><td>Tributos</td><td>30,446,117</td></tr><tr><td>De Capital</td><td>275,111,169</td></tr><tr><td>Transferencias (Egresos)</td><td>0</td></tr><tr><td>Financiamiento (Servicio de Deuda)</td><td>0</td></tr><tr><td>Saldo Final</td><td>0</td></tr><tr><td>Resultado Económico</td><td>-247,745,857</td></tr></table> Fuente: Oficio N° N°0484-2024-GPC-FONAFE. En tal sentido, se solicita: • <u>Remitir los documentos vinculados al presupuesto referido, donde se precise y se pueda verificar que la aprobación por parte FONAFE incluye la contratación de los 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC), así como su fecha de contratación prevista.</u> • <u>Del mismo modo, se solicita remita la documentación donde se pueda verificar el incremento o modificación de escala salarial, así como su fecha de aplicación.</u> (….) • <u>Remitir la documentación mediante el cual se verifique la aprobación por parte de FONAFE de la contratación los oficiales de control de fauna mencionados en la cita previa.</u> (…)”	Egresos	742,586,688	De Operación	467,475,519	Gasto Integrado de Personal	300,870,511	Gasto de Personal	255,923,338	Sueldos y Salarios	168,102,757	Bonificaciones	28,957,141	Indemnización por Cese de Relación Laboral	0	Incentivo por Retiro Voluntario	13,100,000	Participación de trabajadores	700,000	Tributos	30,446,117	De Capital	275,111,169	Transferencias (Egresos)	0	Financiamiento (Servicio de Deuda)	0	Saldo Final	0	Resultado Económico	-247,745,857
Egresos	742,586,688																														
De Operación	467,475,519																														
Gasto Integrado de Personal	300,870,511																														
Gasto de Personal	255,923,338																														
Sueldos y Salarios	168,102,757																														
Bonificaciones	28,957,141																														
Indemnización por Cese de Relación Laboral	0																														
Incentivo por Retiro Voluntario	13,100,000																														
Participación de trabajadores	700,000																														
Tributos	30,446,117																														
De Capital	275,111,169																														
Transferencias (Egresos)	0																														
Financiamiento (Servicio de Deuda)	0																														
Saldo Final	0																														
Resultado Económico	-247,745,857																														

Ante ese escenario, considerando que FONAFE para el ejercicio 2025 aprobó mediante OFICIO N°0484-2024-GPC-FONAFE la contratación de 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC) desde el mes de octubre al mes de diciembre (solo 3 meses), para los ejercicios subsiguientes (2026 y 2027) el costo de estos trabajadores debe ser contemplado de manera anual, lo cual impacta considerablemente los Gastos de Personal, llegando a incrementarse hasta un 275.2% para el año 2026, tal Tabla 2.2 Muestra del Incremento de Gastos de Personal aprobado por FONAFE en el <table><tr><th>Aprobación FONAFE</th><th>Ejercicio</th><th>Meses</th><th>N° de Personal</th><th>Marco Presupuestal</th><th>% Incremento anual</th></tr><tr><td rowspan="3">OFICIO N°0484-2024-GPC-FONAFE</td><td>2025</td><td>Oct-Dic</td><td>112</td><td>S/ 1,763,074</td><td></td></tr><tr><td>2026</td><td>Ene-Dic</td><td>112</td><td>S/ 6,615,497</td><td>275.2%</td></tr><tr><td>2027</td><td>Ene-Dic</td><td>112</td><td>S/ 6,615,497</td><td>0.0%</td></tr></table> como se evidencia en el siguiente cuadro: Ante el crecimiento de la demanda de servicios aeroportuarios y aeronáuticos también es un factor determinante el incremento de personal, dado que, según estimaciones del IATA , se estima 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 en los servicios aeroportuarios. Para atender esta creciente demanda, CORPAC S.A. ha segmentado sus necesidades de personal en diversas áreas críticas, tales como nuevos Oficiales AVSEC y Bomberos Aeronáuticos. La contratación de nuevo personal resulta esencial para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones, cumpliendo con los estándares requeridos por la Dirección	Aprobación FONAFE	Ejercicio	Meses	N° de Personal	Marco Presupuestal	% Incremento anual	OFICIO N°0484-2024-GPC-FONAFE	2025	Oct-Dic	112	S/ 1,763,074		2026	Ene-Dic	112	S/ 6,615,497	275.2%	2027	Ene-Dic	112	S/ 6,615,497	0.0%	[El énfasis y subrayado son nuestros.] En respuesta, mediante el Oficio N GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC dio respuesta a las consultas realizadas mediante el Oficio N° 00179-2024-GRE-OSITRAN. Así, en referencia al incremento de la escala salarial, CORPAC señaló lo siguiente: - De acuerdo con el informe de aprobación del plan operativo y presupuesto desagregado 2025 de CORPAC S.A, 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 tanto, mediante Oficio N° GG-272-2025 de fecha 03-04-2025, CORPAC remitió la información correspondiente a los requisitos sobre la nueva estructura salarial a FONAFE¹⁰³. Al respecto, de la revisión del numeral 8.3.2 de la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial¹⁰⁴ al cual hace referencia CORPAC, se detalla lo siguiente: “8.3.2. Política remunerativa
Aprobación FONAFE	Ejercicio	Meses	N° de Personal	Marco Presupuestal	% Incremento anual																		
OFICIO N°0484-2024-GPC-FONAFE	2025	Oct-Dic	112	S/ 1,763,074																			
	2026	Ene-Dic	112	S/ 6,615,497	275.2%																		
	2027	Ene-Dic	112	S/ 6,615,497	0.0%																		

¹⁰³ 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

¹⁰⁴ 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.

<i>General de Aeronáutica Civil – DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</i> (..)” Asimismo, CORPAC señaló que, en cumplimiento de la RAP 314 Apéndice 10, Gestión del Riesgo por fauna en aeródromos, el explotador de aeródromo debe contar con un oficial de control de fauna (OCF); en tal sentido, necesitan seis (6) OCF, para las sedes de Chimbote, Rioja, Juanjuí, Moquegua, Cusco, Rodríguez de Mendoza. En caso de no contar con dicho personal, se estaría incurriendo en un incumplimiento a la normativa y, en caso de ser recurrente, la autoridad competente tiene la facultad de sancionar o multar a CORPAC S. A. Asimismo, en el aeropuerto Internacional de Cusco, se solicita dos (02) oficiales de control de fauna debido a la ampliación del servicio que se brinda desde las 05:00 a.m. hasta las 11 p.m. CORPAC señala, además, que 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, 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. - Cabe precisar que en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025 la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, manifestó que habrá una nueva estructura salarial este 2025. - De acuerdo con lo manifestado por la Srta. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, en la Audiencia Pública del 24 de febrero de 2025, los aeródromos deben cubrir la brecha de bomberos y de oficiales	<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.] Como se puede observar, el numeral 8.3.2 establece que las empresas que requieran la implementación de una nueva escala salarial deben solicitar la aprobación y/o modificación de su escala remunerativa, adjuntando determinados requisitos, entre ellos el análisis de impacto y disponibilidad presupuestal. En ese sentido, contrariamente a lo afirmado por CORPAC, no es suficiente que el presupuesto aprobado para el ejercicio 2025 contemple la posibilidad de modificación de la escala salarial, sino que también requiere de una aprobación específica por parte del Directorio de FONAFE, siendo que recién a través del Oficio N° GG-272-2025 de fecha 03-04-2025 se remitió al FONAFE los documentos para solicitar dicha modificación. En ese sentido, considerando que la solicitud fue remitida el 03 de abril, tampoco es correcta la afirmación de CORPAC de que la nueva escala salarial se implementó a partir de marzo de 2025. Por tanto, considerando que aún no se cuenta con la aprobación por parte de Directorio de FONAFE, a la fecha CORPAC no cuenta con una nueva escala salarial, ni tampoco se tiene certeza de la fecha de su implementación.
---	--

	AVSEC. Se requieren 162 oficiales AVSEC y CORPAC tiene 94. Se requieren 135 bomberos y CORPAC tiene 98. Si no se cubre la brecha se puede atentar contra la seguridad operacional de los aeródromos	Ahora, respecto a la documentación que sustente la contratación de los 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC), así como su fecha de contratación prevista, CORPAC señaló lo siguiente: <i>“(..)</i> <i>La contratación de las 112 personas se encuentra sustentada en el presupuesto aprobado mediante el Oficio 0484-2024-GPC-FONAFE; la información cuantificada y desagregada se encuentra en el informe de aprobación del plan operativo y presupuesto desagregado 2025 de CORPAC S.A, aprobado mediante de acuerdo de directorio 001.2589.2024-Aprobacion POI y Presupuesto desagregado 2025, por lo que se adjuntan los documentos de sustento.</i> <i>1. INFORME SD.180.2024.I-AD - ACUERDO DE DIRECTORIO N° 001.2589.2024.pdf</i> <i>2. ACUERDO 001.2589.2024. - Aprobación POI y Presupuesto desagregado 2025.pdf</i> <i>3. INFORME DE APROBACIÓN DEL PLAN OPERATIVO Y PPTO DESAGREGADO 2025 FINAL.pdf</i> <i>Por otro lado, respecto a la fecha de contratación prevista, se tiene programado el ingreso del nuevo personal para el mes de octubre 2025.</i> <i>(...)”</i> De la revisión de la documentación remitida por CORPAC, similar al caso de la implementación de la nueva escala salarial, si bien está referido en el POI y Presupuesto desagregado 2025 una probable fecha de contratación de personal, este no cuenta aún con la aprobación de FONAFE. Asimismo, cabe traer a colación lo señalado por CORPAC en el marco del proceso de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios del 2022. Así, mediante correo electrónico de fecha 27 de enero de 2022, CORPAC remitió el Oficio N° GG.073.2022.O/6, a través del cual formuló los siguientes comentarios:
--	--	--

		<i>“i) La Corporación tiene responsabilidad de operador de aeródromo en quince (15) sedes aeroportuarias, incluyendo el aeropuerto internacional de Cusco, ante ese hecho, somos responsables de servicios directos de la Corporación y que no pueden ser tercerizados por normativa nacional: Ley de Seguridad de la Aviación Civil N° 28404 y su Reglamento para el caso de los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria y Regulación Aeronáutica del Perú 314 para el caso de los Bomberos de Aeródromo (...)</i> <i>Los servicios aeroportuarios de Oficiales de Seguridad de la Aviación Civil (OSA) y Bomberos de Aeródromo (SEI) a nivel nacional están adoleciendo de falta de personal de acuerdo con los requerimientos sustentados por el Área de Seguridad desde el año 2017, situación que se ha visto agravada con la pandemia por COVID 19 y la restricción al trabajo presencial del grupo de riesgo ante el citado virus.</i> <i>(...)</i> <i>ii) “Personal requerido en aeropuertos con servicios implementados</i> <i>La relación de aeropuertos administrados por Corpac S.A. que precisan con urgencia incremento de personal, por cuanto las operaciones aéreas regulares así lo exigen:</i> <i>1. Personal de oficiales de seguridad y bomberos de aeródromo requerido en aeropuertos con servicios implementados</i>
--	--	---

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

(...)"

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

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

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

”

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

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

		[El énfasis y subrayado son nuestros.] Conforme puede observarse, en el 2022 CORPAC también señaló que en el dicho año se requería un total de 168 oficiales de seguridad aeroportuarios y 137 bomberos de aeródromos, sin embargo, en dicha fecha se tenía contratado un menor número y, por tanto, hay un personal faltante de 101 oficiales y 61 bomberos. Asimismo, indicó que dicha falta de personal se registra desde el año 2017. Sin embargo, considerando que en el presente proceso de revisión tarifaria CORPAC señala que requiere la contratación de 112 trabajadores (Bomberos SEI y Oficiales AVSEC), se puede inferir que entre el 2022 y 2024 no se cumplió con las contrataciones previstas por CORPAC. En ese sentido, por lo mostrado y contrariamente a lo que afirma CORPAC, no cuenta con una fecha certera de la contratación del personal de Bomberos SEI y Oficiales AVSEC. Respecto a contratación de oficiales de control de fauna, mediante el Oficio GCAF.GF.024.2025.O, CORPAC señaló que este se encuentra previsto para el ejercicio 2026. Asimismo, manifestó que el proceso de formulación del presupuesto se encuentra de acuerdo con la directiva de FONAFE para el mes de mayo del presente año, el mismo que será aprobado en los meses octubre a diciembre del año 2025. Asimismo, señaló que la dotación de los Oficiales de Fauna es de cumplimiento normativo regulatorio para los servicios aeroportuarios de los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A. Sin embargo, CORPAC no ha remitido alguna información que permita establecer con certeza la contratación del personal referido. Por lo expuesto, cabe reiterar que 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; remarcándose que “no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados”.
--	--	--

		Así, en línea con el principio de verdad material¹⁰⁵ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General¹⁰⁶, 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, 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. Por tanto, teniendo en cuenta que CORPAC no ha presentado la aprobación de FONAFE de su nueva escala salarial, de la contratación de Bomberos SEI, Oficiales AVSEC y oficiales de control de fauna, en el marco de lo establecido en la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial, dichos aspectos no pueden considerarse en las proyecciones del gasto de personal de los años 2026-2027. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario referido a tasa vegetativa del 2% para el gasto de personal.</u>
8.2	Por otro lado, CORPAC evalúa las categorías de (i) bolsa de cierre y (i) vales de alimentos. Así, con relación a la bolsa de cierre CORPAC señala que esta categoría no constituye una liberalidad a cargo de CORPAC, de acuerdo con el siguiente sustento técnico laboral: “(…)	En relación a la bolsa de cierre, se advierte que CORPAC argumenta que su pago 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

¹⁰⁵ “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.(…)”

¹⁰⁶ Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

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> • Constitución Política del Perú - Artículo 28: <i>El Estado reconoce el derecho a la negociación colectiva fomenta el diálogo social entre trabajadores y empleadores.</i> - Artículo 62: <i>Los términos de los contratos, incluyendo los derivados de una negociación colectiva, no pueden ser modificados unilateralmente.</i> • 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> • 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. • FONAFE (Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado) como entidad supervisora de	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. 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
---	--

	CORPAC S.A., ha aprobado la previsión presupuestaria para atender las obligaciones de negociación colectiva en el año 2025. (BOLSA DE CIERRE) • Esta aprobación responde a un análisis financiero integral que garantiza que la empresa pueda cumplir con sus compromisos laborales sin afectar su viabilidad económica. • 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. - Su planificación financiera, incluyendo la negociación colectiva, responde a parámetros internos y no puede ser restringida arbitrariamente por OSITRAN. b) Afectación del principio de seguridad jurídica - La negociación colectiva es un derecho reconocido constitucionalmente y una obligación para CORPAC S.A. - 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.	establece que solo deben incluirse costos que sean eficientes, estén directamente relacionados con los servicios regulados y benefician 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 Respecto a la categoría de vales de alimentación, CORPAC cuestiona el no incluirlos dentro de los gastos de personal considerados en el Propuesta Tarifaria del Ositrán. Al respecto, en el numeral 310 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente: <i>“310. Sin embargo, mediante la misma comunicación, CORPAC señaló en referencia a los gastos por Vales de Prestaciones Alimentarias, que dicho concepto “se otorga a todos los trabajadores de la empresa como una liberalidad de la administración (...)” En ese sentido, en tanto que esta categoría de gasto es una liberalidad asumida por la administración CORPAC, se considera que dichos gastos no deben ser cubiertos para la tarifa regulada. En la misma línea, se considera pertinente retirar las categorías rubros de “Celebraciones”, “Alimentos por Vales”, las cuales irían en el mismo sentido de los Vales de Prestaciones Alimentarias</i> [El subrayado es nuestro.] Como se observa, la propuesta Tarifaria del Ositrán indica 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; esto debido a que dichos beneficios corresponden a liberalidades de la gestión de CORPAC y por tanto no son parte de la normativa laboral vigente. Así, sobre la base de lo expuesto, <u>se desestima el comentario referido a las categorías de gastos de personal.</u>
--	--	---

	- <i>Restricción a la negociación económica en el sector público:</i> <i>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.</i> - <i>Cambio en la regulación: Fallo del Tribunal Constitucional (2015):</i> <i>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.</i> <i>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.</i> - <i>Ley de Negociación Colectiva en el Sector Público (2022):</i> <i>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> <i>(...)"</i> Sobre la base de los argumentos expuestos, CORPAC concluye que: 4. 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.	
--	--	--

	5. 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. 6. Por lo tanto, el Ositrán deberá considerarlo en el modelo tarifario, garantizando el cumplimiento del marco normativo y la estabilidad financiera de CORPAC. Con relación a la categoría vales de alimentos, CORPAC señaló que esta constituye un beneficio esencial para los trabajadores de CORPAC S.A., diseñado para contribuir a su bienestar y mejorar su calidad de vida. Así, según señala, 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. Asimismo, señala que 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, afirma 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 S.A.	
9	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
9.1	Mediante la Carta N° 0031-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:	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,

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), se dice lo siguiente: <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. [...]”</i> <i>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> <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</i>	señalando que en la misma se excluyeron aquellos recursos que no son necesarios para la producción de los servicios portuarios. 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. En ese sentido, señala que la regulación no debe aceptar conceptos remunerativos no relacionados con la productividad del servicio. Al respecto, tal como se ha señalado anteriormente, de acuerdo con lo establecido en el RETA, bajo la metodología de Costo 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 ese sentido, 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 la Propuesta Tarifaria del Regulador, 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; ello en razón de que el mismo CORPAC señaló que estos son entregados como una liberalidad de la administración de la empresa; mientras que los demás conceptos se mantienen como parte del gasto 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 vacaciones¹⁰⁷ a los que alude AETAI^{108, 109}. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de AETAI.</u>
---	--

	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. Como bien se dice en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se trata de “liberalidades” que la empresa entrega a sus trabajadores y que podrían ser financiados con la caja que generan anualmente, como consecuencia del bajo nivel de ejecución presupuestal. 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	
--	---	--

¹⁰⁷ Cabe precisar que, mediante correo electrónico del 15 de abril de 2017, CORPAC remitió el “Convenio Colectivo de trabajo 1981”, vigente a partir del 31 de diciembre de 1981, mediante el cual, entre otros aspectos, se acuerda otorgar una bonificación por vacaciones, equivalente a una remuneración.

¹⁰⁸ Del laudo de SITE remitido por CORPAC mediante el Oficio N° GCAF.GF.024.2025.O, se observa que, se establece un incremento de las canastas navideñas a S/ 1500.

¹⁰⁹ Respecto al caso de Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) mencionado por AETAI, se infiere que este se refiere a la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, mediante el cual se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios aplicables a los servicios que ofrecía ENAPU. En ese sentido, se debe señalar que la esta 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.

	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: Base de capital existente		
10	Comenta: Translita	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
10.1	<i>Mediante Correo electrónico, el representante de Translita comentó lo siguiente:</i> <i>"En el numeral 321 del Propuesta de Revisión de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A, se afirma que para la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023 "la empresa Auditora, emitió su opinión con salvedad referida al tema de bienes muebles, maquinaria y equipos comprendidos en el rubro de Propiedades".</i> <i>En ese marco, se dice que se utilizó la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023, pero adicionalmente empleó el estudio de inventario físico, conciliación y valuación de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional del periodo 2023, realizado por el Consorcio Callao en virtud del contrato N° GL.043.2023 para a ajustar los valores de los activos de CORPAC al cierre del 2023.</i> <i>Por otro lado, de la lectura de referida propuesta de revisión tarifaria, como parte del sustento de la información utilizada, se establece que esta debe estar debidamente sustentada.</i>	Como se puede observar, la empresa señala que en caso el estudio de inventario físico, conciliación y valoración de bienes muebles no cuente con una validación equivalente al de los Auditores de Contabilidad Regulatoria, se debe utilizar la información auditada que sí tenga el respaldo de un Auditor. Al respecto, en línea con lo desarrollado en el acápite "VII.6. Costos Operativos" del presente Informe, conforme a los procedimientos establecidos en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria y el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC, a la fecha se cuenta con la información validada referida a la Contabilidad Regulatoria 2024 de CORPAC. Por tanto, corresponde actualizar en esta sección la información referida la base de capital de los activos existentes considerando para ello la base activos al cierre del 2024 presente en la Contabilidad Regulatoria 2024, la cual cabe precisar, cuenta con el informe de una firma Auditora que no presentó alguna salvedad referida a dicha base de activos, como sucedió en el caso de la Contabilidad Regulatoria 2023.

	No obstante, de la revisión del informe, no se hace referencia si el estudio utilizado para ajustar los valores de los activos de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023 se encuentra debidamente sustentado. En ese sentido, no se puede afirmar que el resultado de ajustar los valores de Contabilidad Regulatoria 2023 correspondan a los valores correctos de los activos que tiene CORPAC al año 2023. Ciertamente, cuando se toma la información de contabilidad Regulatoria de un informe sin salvedades, se tiene respaldo de un Auditor Independiente que valide o respalde los valores expuestos, ya sean activos, costos o ingresos de CORPAC. En ese sentido, es importante que se evalúe si el estudio de inventario físico, conciliación y valoración de bienes muebles, maquinarias y equipos a nivel nacional del periodo 2023, cuenta con la validación equivalente a los Auditores de la Contabilidad Regulatoria. Caso contrario, se debe utilizar la información auditada que si tiene el respaldo de un auditor independiente y por tanto cuenta con una validación del valor de los activos”. [El subrayado es nuestro.]	Por lo expuesto, <u>se acepta el comentario del representante de Translita.</u>
11	Comenta: CORPAC	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
11.1	Mediante el Oficio GG.204.2025.O/6, CORPAC señala lo siguiente: El año 2025 se tiene prevista la ejecución de la implementación de barreras físicas ZSR (cerco perimétrico) y parte pública del aeródromo de Chimbote, por el importe de S/ 11,527,741.40, el mismo que se estima concluir en noviembre del presente año, siendo que esta obra se encuentra actualmente en ejecución contractual. Asimismo, señala que 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), afirma que esta inversión debe ser considerada dado que la misma involucra el 20%	Con relación la implementación de barreras físicas ZSR (cerco perimétrico) y parte pública del aeródromo de Chimbote, se debe precisar que dicha inversión sí fue considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador; sin embargo, tomando en cuenta que el valor de dicha obra fue actualizado en su ejecución, se considera razonable actualizar el valor de obra para la determinación de las inversiones. Con relación a la partida de 1.2.8. INFORMÁTICA - Adquisición de equipos, <i>hardware</i> y <i>software</i>- por el monto de USD 4 942 871 (cuatro millones novecientos cuarenta y dos mil ochocientos setenta y un dólares americanos) y que según lo referido por CORPAC el 20% del monto total de las inversiones (USD 1 235 717,15) estaría relacionado con los servicios

	(USD 1 235 717,15) del monto total de las inversiones en equipos de informática que están directamente relacionadas con los servicios aeroportuarios.¹¹⁰ CORPAC precisa que, al momento de remitir la programación de inversiones, existió un error de digitación al considerar en el programa de inversiones la adquisición de equipos, <i>hardware</i> y <i>software</i> como servicio asignado A/D-TUUA, cuando debió de considerarse como servicio asignado (SV-SNAR-APROX) por los motivos expuestos.	aeroportuarios, se debe resaltar que dicha inversión no se incluyó como parte de las inversiones relacionadas a los servicios aeroportuarios, en vista que la información referida a dicha inversión no fue remitida en el marco del procedimiento de revisión tarifaria; sino que fue enviada mediante el Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O en el marco del proceso de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC, iniciado mediante Resolución de Presidencia N° 00028-2024-PD-OSITRAN. Por otro lado, CORPAC advierte que, al remitir la programación de inversiones, existió un error de digitación al considerar en el programa de inversiones la adquisición de equipos, <i>hardware</i> y <i>software</i> como inversión asignada al servicio de aterrizaje y despegue, cuando debió de considerarse como inversión asignada a los servicios de SNAR y Aproximación. Sin embargo, considerando que parte de dicha inversión (20%) servirá la prestación de los servicios aeroportuarios, resulta razonable que este sea incluido como parte de las inversiones proyectadas. En virtud de lo expuesto, <u>se aceptan los comentarios de CORPAC.</u>
--	---	--

¹¹⁰ El detalle de la inversión fue remitido mediante el Oficio N° GCAF.GF.040.2024.O; en el marco del Proceso de revisión tarifaria de oficio de las tarifas máximas de los servicios SNAR, Aproximación y Sobrevuelo, que presta CORPAC 2024.