



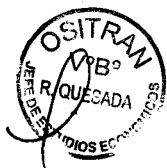
**MATRIZ DE COMENTARIOS A LA PROPUESTA DE REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN RUTA (SNAR),
APROXIMACIÓN Y SOBREVUELO, PRESTADOS POR CORPAC S.A.¹**

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Demanda	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	En la relación de documentos que OSITRAN utilizó para la propuesta tarifaria, no se incluye o se cita el documento donde se encuentran las proyecciones de OACI, así como tampoco se cita el documento de Boeing y Airbus.	Se procede a incorporar dichas referencias en la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria. <u>Se acepta el comentario.</u>
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17		
Demanda	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	Con la finalidad de proyectar el tráfico aéreo por rutas nacionales, OSITRAN utilizó la proyección regional, asumiendo que el PBI de los departamentos del Perú crecerá al mismo ritmo que el PBI nacional.	A diferencia de lo señalado por LAN Perú y AETAI, el Regulador no ha considerado en sus proyecciones que el PBI regional crezca a la misma tasa que el PBI nacional. El Regulador ha proyectado las tasas de crecimiento del PBI de cada región tomando como base la tasa registrada por el INEI en el año 2015, y para cada año se ha adicionado la variación de la tasa de crecimiento del PBI nacional (es decir, la segunda diferencia). Sin perjuicio de ello, en el Informe que sustenta las tarifas se explica con mayor detalle el procedimiento empleado para un mejor entendimiento. <u>No se acepta el comentario.</u>
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17	Este supuesto no se ajusta a la realidad, ya que no todas las regiones han crecido a la misma tasa. Incluso esto puede verse de una manera más evidente en el año 2016, donde el promedio del PBI de las regiones (Lima, Arequipa, Cusco, Piura y Loreto) en las cuales se encuentran las principales rutas nacionales, dista de manera significativa del PBI Nacional.	
Demanda	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	El Regulador sostiene que con "la finalidad de tener una proyección conservadora del tráfico aéreo, en las rutas donde Lima figura como punto de origen o destino, se tomó el crecimiento del PBI del departamento distinto de Lima; y cuando la ruta es entre dos departamentos del interior del país, se utilizó aquel con menor tasa de crecimiento". Aparentemente, la redacción de este párrafo no se ajusta con lo que se dice antes, donde se asumió que el "PBI de los departamentos del Perú crecerán al mismo ritmo que el PBI Nacional".	Teniendo en consideración que el Regulador ha proyectado la tasa de crecimiento anual del PBI para cada región, la afirmación referida a la proyección conservadora del tráfico aéreo resulta coherente y consistente. <u>No se acepta el comentario.</u>
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17		

¹ En adelante, la Propuesta de OSITRAN.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Demanda	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	[Con respecto a la comparación entre la demanda proyectada y la tendencia histórica,] encontramos una inconsistencia ya que el Regulador no explica cómo obtiene esta tendencia, solo en la nota 21 de su propuesta, cita dos ecuaciones para el SNAR Internacional y para Sobrevuelo. Sin embargo, no precisa cómo fueron obtenidas las referidas ecuaciones, tampoco dice cómo utiliza las referidas ecuaciones para estimar el "escenario conservador", tal y como OSITRAN lo denomina.	El escenario conservador que el Regulador ha decidido considerar contempla que la demanda proyectada de los servicios de SNAR (vuelos internacionales) y Sobrevuelo, es igual a sus respectivas tendencias lineales. Estas últimas fueron estimadas a partir de los datos observados durante el periodo 2009-2016, haciendo uso de la función TENDENCIA y la función ESTIMACION.LINEAL del paquete informático Ms Excel®.
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17		En el Informe que sustenta las tarifas, se explica con mayor detalle las herramientas informáticas utilizadas.
Se acepta el comentario.				





Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN																								
Costos de operación y mantenimiento (OPEX)	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	[Con respecto a la utilización de índices para la proyección del OPEX,] uno de los problemas que presenta este planteamiento es que los costos proyectados para la propuesta tarifaria del año 2017 no guardan coherencia con los costos utilizados en la revisión tarifaria del 2013. En promedio, los costos que se utilizan para la propuesta del año 2017, están 11% por encima, que los utilizados en la propuesta del 2013. En el informe de OSITRAN, no se justifica en qué podría sustentarse esta diferencia.	Los costos utilizados en el procedimiento de Revisión tarifaria del año 2014 fueron proyectados con base en la información disponible a dicha fecha. Así, estas proyecciones podrían presentar diferencias respecto de los montos realizados. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que la información mostrada en el Cuadro N° 10 de los documentos remitidos por AETAI y LAN Perú, no corresponde a la información de costos empleada por el Regulador en el procedimiento de Revisión Tarifaria del año 2014 ni en la Propuesta de OSITRAN, presentada en el presente procedimiento. Así, al comparar los costos proyectados por el Regulador en ambos procedimientos, se obtiene que la diferencia entre éstos es de -1,6% en promedio (y no de 11% como se señala en dichos documentos), tal como se muestra a continuación:																								
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17		<table border="1"> <thead> <tr> <th>OPEX*</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Revisión 2013 (a)**</td><td>177 093</td><td>183 905</td><td>203 509</td><td>201 647</td></tr> <tr> <td>Revisión 2017 (b)</td><td>174 727</td><td>174 463</td><td>198 441</td><td>206 821</td></tr> <tr> <td>Diferencias entre costos (c = b/a - 1)</td><td>-1,3%</td><td>-5,1%</td><td>-2,5%</td><td>2,6%</td></tr> <tr> <td>Promedio</td><td colspan="4">-1,6%</td></tr> </tbody> </table> * No considera Contribuciones, Depreciación y Amortización. ** Considera costos incrementales por inversiones. Fuente: OSITRAN - Modelo tarifario de la revisión 2014 y Modelo tarifario de la propuesta tarifaria 2017.	OPEX*	2013	2014	2015	2016	Revisión 2013 (a)**	177 093	183 905	203 509	201 647	Revisión 2017 (b)	174 727	174 463	198 441	206 821	Diferencias entre costos (c = b/a - 1)	-1,3%	-5,1%	-2,5%	2,6%	Promedio	-1,6%		
OPEX*	2013	2014	2015	2016																								
Revisión 2013 (a)**	177 093	183 905	203 509	201 647																								
Revisión 2017 (b)	174 727	174 463	198 441	206 821																								
Diferencias entre costos (c = b/a - 1)	-1,3%	-5,1%	-2,5%	2,6%																								
Promedio	-1,6%																											
Inversiones	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	[Con respecto a la asignación de las inversiones proyectadas y sus montos de depreciación,] en los drivers que ha propuesto el Regulador existiría aparentemente un error, al calcular en el driver para el grupo 2 denominado SNAR-Aproximación, en el referido driver incluye el servicio "Sobrevuelo", cuando en realidad debería ser "Aproximación".	No se acepta el comentario. Constituye un error material, el cual se ha corregido en el Informe que sustenta las Tarifas.																								
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17		Se acepta el comentario.																								



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Inversiones	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	[Con respecto al criterio de considerar un porcentaje de inversiones ejecutadas de 65%,] este criterio no sería del todo consistente debido a que, en el año 2013, el Regulador, aplicando el referido criterio, determinó que CORPAC invertiría en SNAR (Nacional e Internacional), Aproximación y Sobrevuelo un monto de USD 10,262 millones en el año 2017 (asumiendo una tasa efectiva de cumplimiento de 60%). Sin embargo, en la propuesta tarifaria del presente año, está refiriendo que la inversión que va a realizar CORPAC en el mismo año será de USD 8,851 millones, es decir, USD 1,411 millones menos. Por consiguiente, las tarifas que fueron calculadas en la revisión tarifaria del año 2013, incluyeron un nivel de inversión que no fue ejecutada por CORPAC.	El monto de inversiones del año 2017 señalado en la Tabla 39 de la Propuesta de OSITRAN (USD 8,851 millones), corresponde a la inversión proyectada por el Regulador, la cual fue calculada aplicando el factor de ejecución del 65% sobre el monto indicado por CORPAC para dicho año, en su Plan de Inversiones 2017-2021, remitido a través de la Carta N° GG-085-2017-C de fecha 08.02.2017 .
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17	(...) De esta forma, se calculó el VAN adicional que le generó a CORPAC, el dejar de invertir en los montos que estaban establecidos en las tarifas que se revisaron en el año 2013, el cual, a valor presente del año 2017 bordearía los USD 695 mil.	No obstante, de acuerdo a lo manifestado por CORPAC durante la etapa de recepción de comentarios a la Propuesta de OSITRAN (Carta GG.516.2017-O de fecha 08.09.2017), del monto propuesto por éste en su Plan de Inversiones para el 2017 (USD 13,617 millones), al mes de julio del presente año, registró un avance de ejecución de 59,8% (USD 8,144 millones), teniendo inversiones comprometidas (con contrato) a ser ejecutadas en lo que resta del año por USD 2,408 millones (17,7%). Así, las inversiones ejecutadas y comprometidas al mes de julio de 2017 ascenderían a USD 10,552; monto que sería superior al proyectado para dicho año en el procedimiento de Revisión Tarifaria del año 2013 (USD 10,262 millones). Por consiguiente, de acuerdo a la información declarada por CORPAC, su ejecución de inversiones en el presente año superaría el monto de inversión considerado por el Regulador en la anterior Revisión Tarifaria para el cálculo de la tarifa vigente y, por tanto, no existiría el VAN adicional de USD 695 mil, que señalan LAN Perú y AETAI.
No se acepta el comentario.				



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Inversiones	LAN PERÚ S.A.	Carta S/N	El desfase entre la inversión comprometida y la realizada en el año 2017 (USD 1,411 millones), habría tenido como efecto que, a lo largo de este periodo regulatorio, CORPAC se haya beneficiado de un excedente que no se condice con la metodología de regulatoria del Costo de Servicio (VAN=0). Esta situación genera la necesidad de que OSITRAN establezca un mecanismo de compensación a favor de los usuarios con la finalidad de que el excedente generado sea reconocido en el periodo regulatorio que inicia en octubre de este año. Consideramos que el mecanismo más eficiente y menos perjudicial para CORPAC es la aplicación de dicha compensación de manera escalonada durante los siguientes periodos regulatorios, pues así se asegura la viabilidad de dicha Corporación sin perjuicio de que se reconozca el valor del tiempo en el dinero para los usuarios.	En línea con lo señalado en el comentario anterior, si bien existe una variación en las proyecciones de inversión del año 2017, ésta no representaría un VAN adicional para CORPAC, habida cuenta que dicha Entidad Prestadora invertiría un monto mayor que el proyectado para dicho año en el procedimiento de Revisión Tarifaria del año 2014. En ese sentido, no corresponde establecer un mecanismo de compensación a favor de los usuarios. No se acepta el comentario.
Inversiones	LAN PERÚ S.A. Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Escrito S/N de fecha 11.09.17 Correo electrónico de fecha 11.09.17	El ajuste propuesto por el Regulador no es eficaz a pesar del factor considerado (65%), puesto que <u>siempre existirá un incentivo para CORPAC de ubicarse por debajo de ese límite con la finalidad de generar mayor margen de ganancia.</u> Por este motivo, consideramos que sería pertinente que el Regulador establezca un mecanismo de	Tal como ha sido señalado en los dos comentarios previos, el nivel de inversiones ejecutadas por CORPAC en el presente año sería mayor que el que fue proyectado en la Revisión Tarifaria del 2014, lo cual refleja que el ajuste propuesto por el Regulador si habría sido eficaz. Adicionalmente, el Regulador está facultado a verificar la ejecución de las inversiones en la oportunidad en la que



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			supervisión que garantice el cumplimiento de las metas de inversión, de acuerdo con las que han sido consideradas en el proceso de revisión tarifaria.	éstas deban estar concluidas de acuerdo a lo establecido en el plan de inversiones programadas. Más aun, cabe tener en cuenta que el Plan de Inversiones elaborado por CORPAC tiene como objeto mejorar el nivel de seguridad de las operaciones aeronáuticas; por lo que su no ejecución tendría fuertes implicancias sobre la seguridad de los servicios de navegación aérea y, por ende, sobre la misión de CORPAC como empresa. Ello sin perjuicio de las sanciones que, de ser el caso, puedan resultar de acuerdo a la normativa aplicable.
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico	En ese sentido, proponemos que en las tarifas se establezca un mecanismo de reajuste automático que permita cambiar el valor de la tarifa en función de las variaciones que se den en los montos de inversiones; sin que eso implique un proceso de revisión tarifaria. En otras palabras, en el modelo con el que se estima la tarifa, lo único que debería modificarse serían los montos de inversión, hasta que se cumpla los 4 años, donde se realizaría una revisión integral. Un esquema de reajuste parecido al que se hace anualmente con las tarifas por ajuste de inflación.	Por tanto, la afirmación realizada por LAN Perú y AETAI con respecto a que CORPAC siempre tendrá el incentivo de invertir por debajo del límite fijado por el Regulador, y sobre la cual fundamenta su recomendación de establecer un mecanismo de reajuste automático, carece de sustento.
			[El subrayado es nuestro]	En virtud de lo expuesto, se considera pertinente mantener el factor de ajuste de 65% considerado en la Propuesta de OSITRAN.

No se acepta el comentario.

Transferencias recibidas de LAP	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	Con respecto al 20% de la TUUA Internacional, el Regulador sostiene que estos ingresos sean	El déficit anual observado en los servicios de aeronavegación, mostrado en la Tabla N° 45 de la
---------------------------------	---------------	-------------------------------	---	---



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			dirigidos únicamente a los "servicios aeroportuarios deficitarios". Lo que no explica la propuesta es cómo determina el "Déficit Anual Observado en los Servicios de Aeronavegación" y el déficit en los "Servicios aeroportuarios". Con una adecuada definición del "déficit" se podrá establecer las necesidades de financiamiento de estos servicios.	Propuesta de OSITRAN correspondía a la pérdida operativa que resulta de la diferencia entre los ingresos totales por servicio y sus respectivos costos operativos (OPEX), empleando como fuente los ingresos declarados por CORPAC en su Contabilidad Regulatoria y los costos proyectados por el Regulador para los años 2014, 2015 y 2016, siguiendo la metodología de indización de la Contabilidad Regulatoria del año 2013. Del mismo modo, el déficit de los servicios aeroportuarios correspondía a la pérdida operativa registrada por los servicios de TUUA, y Pista y Rodadura, en los aeródromos administrados por CORPAC, con excepción del Aeropuerto Alejandro Velasco Astete de Cusco que es superavitario. En el Informe Tarifario se explica la forma de cálculo de dichos déficits para un mejor entendimiento. Cabe indicar que la información de la referida Tabla ha sido actualizada, en atención a los comentarios formulados por CORPAC, a través de la Carta N° GG.516.2017-O, con relación a los costos. <u>Se acepta el comentario.</u>
	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo electrónico de fecha 11.09.17		



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Sistema tarifario	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	Un análisis de la calidad y eficiencia de los servicios prestados en diferentes puntos de nuestro territorio muestra una clara discordancia entre los mismos, por ejemplo, en Lima y Jaén o Jauja, siendo estas dos últimas localidades un ejemplo en el cual se presta un servicio que no resulta del todo eficiente en cuanto a la calidad de la información otorgada a los operadores aéreos. La calidad de dicha información aeronáutica y meteorológica constituye una parte esencial de los servicios prestados, y, sin embargo, la misma es muy dispar dependiendo del lugar en el cual es prestado debido a la distinta calidad y tecnología de los equipos con los que cuenta CORPAC en las diferentes ubicaciones donde presta el servicio. No obstante la diferencia en la calidad de la información, la tarifa cobrada es idéntica en todos los casos, no guardando concordancia con la calidad y eficiencia del servicio efectivamente prestado. Por tanto, consideramos que debe realizarse un análisis de dicha información en las distintas postas, ello con la finalidad de que los servicios sean cobrados de manera proporcional a la eficiencia del nivel de servicio que brinda CORPAC en cada posta. El escenario que planteamos sería más eficiente que el existente actualmente, ya que estamos pagando la misma tarifa para servicios diametralmente opuestos en cuanto a calidad, tarifa que únicamente correspondería a la posta cuyo servicio es de mayor calidad -con personal más calificado y los mejores equipos-.	LAN Perú se limita a efectuar afirmaciones con respecto a la "calidad" y "eficiencia" de los servicios prestados, sin proporcionar información que las sustente, y mucho menos que permita verificar a criterio de OSITRAN, cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y distorsiones en el sistema tarifario de los servicios de aeronavegación. Asimismo, cabe indicar que la normas, reglas y demás métodos aplicados para dichos servicios son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, la cual tampoco ha emitido ningún pronunciamiento sobre el particular. Sin perjuicio de lo anterior, cabe indicar que dentro del Plan de Inversiones presentado por CORPAC se incluye la modernización de diversos sistemas y equipos utilizados para la prestación de los servicios; destacándose la adquisición de un sistema de vigilancia aérea para el espacio aéreo inferior (ADSB), que permitirá ampliar la cobertura de vigilancia aérea en el Espacio Aéreo Inferior de la FIR Lima, reducir riesgos de incidentes o accidentes aéreos, y la integración al Sistema de Control de Tránsito Aéreo. <u>No se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Unidad de cobro	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	Los distintos servicios prestados por CORPAC dependen de equipos de telecomunicaciones que brindan información a los operadores aéreos que operan en el Perú o que sobrevuelan la FIR Lima. Así, al depender de equipos de telecomunicaciones para proveer ambos servicios, es posible la ocurrencia de interferencias o itinerancias durante su prestación; sin embargo, CORPAC realiza el cobro del servicio en su totalidad, como si hubiese sido prestado a lo largo de todos los kilómetros recorridos por la aeronave. En ese sentido, consideramos que debe establecerse, mediante el tarifario a ser publicado, que <u>el cobro no debe ser realizado por kilómetro recorrido por la aeronave, sino, por kilómetro de servicio efectivamente brindado</u>, de modo que el usuario únicamente pague por el servicio que realmente recibió y CORPAC no se beneficie por la provisión de un servicio que no se llegó a concretar. Dicho ajuste se condice con el principio de eficiencia establecido en el RETA y es reconocido por OSITRAN, mediante el cual se exige que se consideren criterios de eficiencia como la efectiva prestación del servicio, ya que en caso el mismo sufra alguna interrupción, CORPAC no estaría incurriendo en ningún gasto, y todo ingreso que se dé por un servicio no prestado termina siendo un pago indebido.	Dichas afirmaciones no evidencian a criterio de OSITRAN, cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y distorsiones en el sistema tarifario de los servicios de aeronavegación. Del mismo modo, cabe indicar que la normas, reglas y demás métodos aplicados para dichos servicios son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, la cual tampoco ha emitido ningún pronunciamiento sobre el particular. Sin perjuicio de ello, cabe indicar que el servicio de navegación aérea en ruta comprende un espectro más amplio de servicios: tránsito aéreo (ATS), meteorología (MET), información aeronáutica (AIS), y alerta o búsqueda y rescate (SAR), los cuales son soportados por sistemas de comunicación (voz), navegación (radio ayudas), vigilancia (radar), y ayudas luminosas, y brindados durante todo el recorrido de la nave, aun cuando eventualmente pudieran presentarse tales interferencias en las comunicaciones. En tal sentido, debe desestimarse la revisión integral del sistema tarifario que conllevaría el pedido de LAN Perú al pretender modificar la unidad de cobro comprendida en el mismo. <u>No se acepta el comentario.</u>

[El subrayado es nuestro]



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Estructura tarifaria	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	Las tarifas han sido históricamente establecidas en función al PMD de las aeronaves, posición de la cual diferimos puesto que los costos asociados y la prestación del servicio en sí misma son independientes del tamaño de las aeronaves. Si bien dicho criterio fue adoptado de acuerdo a la recomendación de OACI, esta no tiene carácter vinculante ni obligatoriedad legal, razón por la cual corresponde que OSITRAN no adopte dicha metodología sin cuestionar de manera previa si su utilización se condice con los principios de eficiencia y razonabilidad requeridos por el RETA. A diferencia del servicio de aterrizaje y despegue, cuyo desgaste de la infraestructura se relaciona de manera directa con el peso de las aeronaves, en el caso de los servicios de aeronavegación, estos no sufren ningún sobre costo como producto del mayor peso de las aeronaves. Así, se estaría realizando una dispersión de las tarifas entre los aviones con menor peso y los aviones con mayor peso y entre los vuelos en ruta nacional y los vuelos en ruta internacional, generando así que los operadores con aeronaves más grandes subsidien a pequeños operadores, a pesar de que el servicio es exactamente el mismo.	El principio de eficiencia establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN - RETA está referido a los costos de producción del servicio. Al respecto, existen componentes del costo que tienen relación con el tamaño (PMD) de las aeronaves; por ejemplo, para tener capacidad de apoyar las operaciones de aeronaves de mayor PMD, las instalaciones requieren de mayores inversiones. Asimismo, de acuerdo a los principios establecidos en el RETA, la actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables. Con relación a ello, en el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161), la OACI fundamenta que el peso de las naves es considerado un parámetro de determinación de tarifas válido para representar el valor del servicio para los usuarios. Al respecto, sostiene que puede asumirse que el valor del servicio generalmente aumenta a medida que se incrementa la capacidad de la nave (pasajeros, carga); y dado que el peso de la nave generalmente tiene una relación aproximada con su capacidad, éste proporciona una medida razonablemente buena de ese valor. En ese contexto, LAN Perú no ha presentado elementos suficientes que permitan aseverar que la estructura tarifaria determinada por el Regulador no sea razonable, de acuerdo a lo previsto en el RETA y las recomendaciones de la OACI.

No se acepta el comentario.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de personal	LAN PERÚ S.A.	Escrito S/N de fecha 11.09.17	Es necesario que OSITRAN evalúe si todos los conceptos derivados de los gastos de personal o incremento del mismo a los que ha aludido CORPAC son efectivamente costos eficientes, ya que dichos conceptos no pueden ser eximidos de la aplicación de criterios de eficiencia a pesar de que hayan sido aprobados por FONAFE, pues ello implicaría un traslado directo a los usuarios del servicio, lo cual no puede realizarse sin un análisis previo de dichos costos. En ese sentido, los costos laborales que resulten eficientes luego de haber realizado un análisis deben ser reconocidos por OSITRAN durante la presente revisión tarifaria.	De acuerdo a lo establecido en el RETA, en el caso de la revisión tarifaria por costo de servicio, no serán considerados para el cálculo los costos operativos ineficientes, que no sean directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En ese marco, para la determinación de las Tarifas, el Regulador considerará los gastos de personal relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC aprobados de los años 2014 y 2015, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC). Asimismo, para las proyecciones, se han considerado los gastos de personal propuestos por CORPAC y aprobados por FONAFE, que se encuentran sustentados en las necesidades operacionales del servicio de aeronavegación, los cuales a su vez tienen su contraparte en la normativa aeronáutica (RAP, disposiciones DGAC, entre otros) que exige a la empresa contar con un determinado número de personal en función a las diferentes funciones y actividades que se efectúan durante la prestación del servicio de aeronavegación. Por tanto, los conceptos incluidos en los gastos de personal para la determinación de las Tarifas, son eficientes, de conformidad con el RETA.

No se acepta el comentario.

Estructura tarifaria	AERO LINK S.A.C.	Carta ADM 01-31-08-17	Uno de los problemas más grandes que encarece y obstaculiza el desarrollo de la aviación general en el Perú, es el excesivo y totalmente desproporcionado costo del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) para el transporte aéreo comercial no regular (aerotaxi) y especial (turístico, exploración,	Los argumentos presentados por las empresas de transporte evidenciarían la existencia de distorsiones en el sistema tarifario del servicio de SNAR; específicamente, en lo que corresponde a la tarifa cobrada a las naves pequeñas. Este hecho, además,
	AERO AC S.A.C.	Carta S/N		
	Aerolíneas Vive Perú S.A.	Carta AVP-GR-058-2017		
	Alas Peruanas S.A.C.	Carta S/N		



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
	Travel Air S.A.C.	Carta 064-2017-GG	investigación, ambulancia aérea, entre otros), que operan con aeronaves de pequeña envergadura (2 hasta 10 pasajeros).	estaría afectando el comportamiento del mercado del transporte aéreo comercial no regular y especial.
	Movil Air S.A.C.	Carta 064-2017-GG		
	Aero Nasca Perú S.A.C.	Carta S/N	Actualmente, el servicio de SNAR tiene una tarifa mínima de S/. 0,32 (más IGV) por km recorrido, para aviones con un Peso Máximo de Despegue de hasta 10TM, sin hacer distinción de la clasificación de la OACI y autoridades como la FAA americana y la EASA europea, según la cual los aviones de pequeña envergadura son de hasta 5700kg (5,7TM). Así, el cobro de CORPAC por dicho servicio no está acorde con el tamaño, ni la capacidad de aeronaves pequeñas. Las tarifas actuales significan que un avión Cessna 152 de dos ocupantes (piloto + pasajero) <u>paga la misma tarifa SNAR que un avión Commuter de hasta 30 pasajeros.</u>	Asimismo, debemos considerar que en la Audiencia Pública, la DGAC se pronunció en el mismo sentido que lo manifestado por los usuarios, solicitando la división de la primera escala tarifaria en dos categorías, una hasta un PMD de 5,7TM y la otra de más de 5,7TM hasta 10TM. Por su parte, en la Audiencia Pública, CORPAC no expresó objeciones a la solicitud de los usuarios y de la Autoridad Aeronáutica; indicando, por el contrario, que se encontraban evaluando la posibilidad de introducir dicha diferenciación tarifaria como una política comercial.
	Aero Transporte S.A.	Carta S/N		
	Aero Servicios Santos S.A.	Carta S/N	Al aplicar la misma tarifa que a una nave de hasta 10TM afecta directamente a las empresas que operan en aeródromos donde los aviones Commuter o línea aérea no pueden operar por las características de estos aeródromos de poblaciones remotas a la capital. Para eliminar el problema antes descrito se requiere de una revisión del tarifario de CORPAC, aplicable tanto a la aviación general y comercial. El pago del SNAR para aeronaves de hasta 10 TM se debería subdividir en al menos 2 categorías, la primera para aeronaves pequeñas de 0 a 5 700 kg, las cuales paguen el 50% de la tarifa vigente y la segunda categoría para aeronaves mayores a 5 700 kg hasta 10 TM que paguen la tarifa vigente.	Por otro lado, cabe señalar que, de acuerdo a las definiciones de la OACI (2016), un "avión grande" es aquél cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg; mientras que un "avión pequeño" es aquél cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos. Acorde con ello, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) N°1, denominan "aeronave grande" a aquellas con un peso máximo de despegue certificado mayor que 5 700 kg, y "aeronave pequeña" a aquella con un peso de despegue máximo certificado de 5 700 kg o menos. Así, para las aeronaves pequeñas, la OACI establece condiciones de exigencia técnica particulares. Considerando que, de acuerdo con la DGAC, alrededor del 80% de las aeronaves que pagan la tarifa de hasta 10TM constituyen aeronaves pequeñas, conforme a la definición de la OACI y la RAP 1, y destacándose que, de acuerdo a la información remitida por la DGAC, el 37,2% tienen un PMD de entre 1 y 2 TM, las cuales actualmente pagan una tarifa igual que una aeronave grande de hasta 30 pasajeros, estaría justificada la introducción de una



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
	Luis Nuñez - DGAC	Audiencia pública	[Con relación a la solicitud de los usuarios representantes de la Aviación General de modificar la estructura tarifaria, dividiendo la primera escala en dos categorías, la primera hasta 5,7TM y la segunda de más de 5,7TM hasta 10TM], la DGAC es congruente con esta posición.	escala tarifaria dentro del servicio de SNAR (Nacional e Internacional) que diferencie a las naves pequeñas de las grandes; por lo que siguiendo las definiciones de la RAP 1 y la OACI, ésta sería de 0 a 5,7TM. Asimismo, y en vista de lo anterior, la categoría de 0 a 10TM debería modificarse a 5,7TM a 10TM, a fin de mantener continuidad en los rangos de cobro del servicio.
	Roberto Aramburú	Audiencia Pública	Haciendo un Benchmarking, se observa que el costo de la tarifa de SNAR para las naves de hasta 5,7TM en el Perú es el más alto de la región, lo cual es un limitante para el desarrollo de la Aviación General.	Al respecto, en el Informe Tarifario se ha detallado la subdivisión a aplicar y la forma de establecimiento de las tarifas para vuelos nacionales e internacionales del servicio de SNAR para la escala de hasta 5,7TM.
	AERO AC S.A.C.	Carta S/N		<u>Se acepta el comentario.</u>
	Aerolíneas Vive Perú S.A.	Carta AVP-GR-058-2017		
	Alas Peruanas S.A.C.	Carta S/N		
	Aero Nasca Perú S.A.C.	Carta S/N		
	Aero Servicios Santos S.A.	Carta S/N		
Cobro indebido	Aerolíneas Vive Perú S.A.	Carta AVP-GR-058-2017	CORPAC cobra a una empresa nacional de taxi aéreo, cuando realiza un vuelo internacional la tarifa internacional de SNAR, por el tramo en el que vuela sobre el territorio nacional.	El cobro señalado es coherente con la estructura tarifaria vigente. La tarifa de SNAR internacional es aplicable a los vuelos internacionales, independientemente de si la empresa es nacional o extranjera. <u>No se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Procedimiento de revisión tarifaria	International Air Transport Association (IATA)	Correo electrónico de fecha 11.09.17	En noviembre de 2016 inició el procedimiento de revisión tarifaria y en febrero CORPAC entregó su propuesta. En junio, OSITRAN publicó su opinión sobre la propuesta de CORPAC. IATA recibió dicha opinión en agosto. Para el futuro, proponemos que IATA y las aerolíneas sean involucradas con más antelación. Específicamente, IATA recomienda que se establezcan consultas operativas y financieras, como lo indica la OACI, con el fin de colaborar en el plan de inversión, operaciones y tarifas de CORPAC.	De acuerdo al procedimiento de revisión tarifaria establecido en el RETA, la fase consultiva inicia con la pre-publicación de la propuesta del Regulador. Sin perjuicio de ello, en el futuro se tendrá en cuenta el ofrecimiento de la IATA, en caso de requerir una opinión técnica especializada. <u>No se acepta el comentario.</u>
Inversiones	International Air Transport Association (IATA)	Correo electrónico de fecha 11.09.17	IATA apoya la propuesta de OSITRAN de ajustar el presupuesto de inversión a 65% de lo propuesto. Sin embargo, propone que se organice una consulta operativa entre los expertos técnicos de CORPAC, IATA y aerolíneas para discutir y optimizar el plan de inversión. Es importante que dicha consulta se lleve a cabo antes de que finalice el proceso de revisión de tarifas ya que el país, CORPAC y las aerolíneas sufrirán económicamente por inversiones no útiles. Al analizar el plan de inversión propuesto por CORPAC, IATA identificó oportunidades para mejorar/optimar el plan. Durante la consulta se deberán presentar dichas observaciones con justificación y propuestas de mejoría.	El 18 de agosto de 2017, OSITRAN convocó al Consejo de Usuarios de Aeropuertos (CUA) a una reunión de trabajo para exponer la Propuesta de OSITRAN, en la que participó el representante de la IATA. A solicitud de los miembros del CUA, el 4 de setiembre de 2017, se llevó a cabo en las instalaciones de OSITRAN una reunión con usuarios y los expertos técnicos de CORPAC con la finalidad de que éste exponga su Plan de Inversiones. En ese sentido, durante la etapa de recepción de comentarios del presente procedimiento de revisión tarifaria, OSITRAN ha propiciado espacios de consulta pública en las que participaron especialistas de CORPAC, aerolíneas y asociaciones como la IATA, entre otros. <u>No se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Costos de operación y mantenimiento (OPEX)	International Air Transport Association (IATA)	Correo electrónico de fecha 11.09.17	IATA propone que se organice una consulta con CORPAC con el fin de explorar un plan de optimización de costos operativos. Específicamente, IATA sugiere que se llegue a un plan de optimización de costos de personal, los cuales representan más del 60% de los costos totales.	Al respecto, debemos señalar que, posteriormente a la pre-publicación de la Propuesta de OSITRAN, el Regulador ha propiciado espacios de consulta (entre ellos, una Audiencia Pública) en los que participaron especialistas de CORPAC, aerolíneas y asociaciones como la IATA, y en los cuales se discutieron, entre otros, aspectos relacionados con los costos operativos de CORPAC. Sin perjuicio de lo anterior, cabe remarcar que, si bien es importante la participación de los actores involucrados, es un proceso distinto a la fijación/revisión tarifaria. <u>No se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Retribución al Estado por parte de LAP	International Air Transport Association (IATA)	Correo electrónico de fecha 11.09.17	De acuerdo al 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 50% del monto mínimo de la Retribución se destinaria a la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC. Tenemos entendido que el Gobierno debe de cubrir los aeropuertos deficitarios, sin embargo, no lo está haciendo. El problema es que las tarifas SNAR en este momento están cubriendo los aeropuertos deficitarios, en lugar de ser cubiertos con la retribución de la concesión del AIJCh como estaba previsto originalmente. De acuerdo a los principios de la OACI, las tarifas deben de ser relacionadas a costos. Por lo tanto, el subsidio de aeropuertos deficitarios va en contra de dicho principio. IATA propone que el Gobierno retribuya a CORPAC lo establecido en el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del AIJCh y que como consecuencia se ejecute una reducción proporcional a las tarifas.	Cabe señalar que, mediante la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del AIJCh, se modificó el numeral 5.23 del mismo, facultando al Concedente a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la Concesión, a que se refiere el numeral 10.3 de las mencionadas Bases Consolidadas de la Licitación; por lo que, actualmente, el Estado tiene la facultad de definir qué porcentaje de los ingresos generados por la Retribución que paga LAP serán destinados a cubrir los costos de los aeropuertos de carácter social bajo administración de CORPAC. Sin perjuicio de lo anterior, debemos señalar que para la determinación de las Tarifas en el presente procedimiento, el Regulador ha considerado como costos únicamente los relacionados directa o indirectamente con los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC debidamente aprobados de los años 2014 y 2015, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC). Así, las tarifas de SNAR establecidas por el Regulador reflejan los costos de proveer dicho servicio a todas las aeronaves dentro del espacio aéreo peruano, es decir, el alcance del servicio es de ámbito nacional.

No se acepta el comentario.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Variables macroeconómicas	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a la Tabla N° 8 referido a las proyecciones de las variables macroeconómicas empleadas por OSITRAN discrepamos en todo su contenido dado que no son las actualizadas, debiendo tener en cuenta el Marco Macroeconómico Multianual vigente (publicado por el Ministerio de Economía y Finanzas con fecha 23-08-2017).	Las proyecciones de las variables macroeconómicas contenidas en la referida Tabla N° 8 son las que se encontraban disponibles a la fecha de emisión del Informe que contiene la Propuesta Tarifaria de OSITRAN (19.06.2017). Sin perjuicio de ello, se procede a actualizar dichas proyecciones con la última información disponible (publicada el 25 de agosto de 2017 en el diario El Peruano). <u>Se acepta el comentario.</u>



Costos de
operación y
mantenimiento
(OPEX)

CORPAC S.A.

Carta
GG.516.2017-O

CORPAC implementó el Sistema de Costos ABC en setiembre del año 2014 y en cumplimiento del Manual de Contabilidad Regulatoria año 2004, remitió a vuestro Organismo Regulator los informes de la Contabilidad Regulatoria debidamente auditados por los Auditores Externos bajo el costeo por actividades ABC correspondiente a los periodos 2014, 2015 y 2016, posteriormente Ositran comunicó a Corpac la aprobación del nuevo manual de contabilidad regulatoria con fecha 14-02-2017; sin embargo, nuestra Empresa mediante el oficio GAP.ADC.032.2017 de fecha 22-02-2017 comunica al Regulador que con fecha 10-02-2017 remitió los estados financieros regulatorios a los Auditores Externos en aplicación del manual de contabilidad regulatoria vigente a esa fecha en razón a que los auditores externos contaban con plazos perentorios para elevar el informe final.

Ositran mediante Oficio N° 022-17-GRE-OSITRAN comunica a Corpac que teniendo en cuenta lo expresado en la carta GAP.ADC.032.2017.O **nos concede hasta el último día hábil del mes de abril del 2017** para que presentemos el Informe de la Contabilidad Regulatoria del periodo 2016 debidamente auditada versión anterior y agregue los estados financieros del mismo periodo bajo el nuevo MCR versión 3.2, el mismo que fue remitido mediante Carta GG.258.2017.

Por lo expuesto, lo expresado en el numeral 145 de vuestra Propuesta no es correcto dado que vuestro organismo autorizó la remisión del informe de la Contabilidad Regulatoria del año 2016 versión anterior y el Estado de Ganancias y Pérdidas del año 2016 bajo la nueva versión, este último se encuentra en revisión por parte de vuestro organismo.

Tal como ha indicado CORPAC, éste remitió el Informe de Contabilidad Regulatoria del periodo 2016 mediante la Carta N° GG.258-2017, recibida el 28 de abril del presente año. Así, a la fecha de emisión del Informe que contiene la Propuesta de OSITRAN (19 de junio de 2017), el referido Informe de Contabilidad Regulatoria se encontraba en etapa de evaluación, conforme al Artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN (en adelante, el RCR). Por tanto, no correspondía emplear en la Propuesta de OSITRAN, la información de los Estados Financieros CORPAC año 2016.

Asimismo, con relación a lo contemplado en el Oficio N° 022-17-GRE-OSITRAN, el mismo indica claramente que se le amplía el plazo en 30 días útiles para que CORPAC presente la información señalada en el MCR v. 3.2. Dicho MCR en ningún apartado señala que CORPAC puede presentar como información para el ejercicio 2016 aquella que provenga de documentos que contemplen el empleo del MCR 2.0; es más tampoco el referido Oficio N° 022-17-GRE-OSITRAN faculta esto último. Por el contrario, ambos documentos oficiales establecen la obligatoriedad de que CORPAC presente como información requerida para el ejercicio 2016 aquella que contemple la aplicación del MCR v3.2. En tal sentido, CORPAC todavía no cuenta con aprobación de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2016 hasta que presente la documentación correspondiente y debidamente auditada conforme lo establece el MCR vigente.

No se acepta el comentario.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			En ese sentido, <u>la información de los Estados Financieros CORPAC S.A. año 2016 bajo el modelo de costos ABC debidamente auditado debió ser considerada para las proyecciones de la propuesta de OSITRAN</u> , dado que nuestra empresa viene aplicando el modelo ABC desde el año 2014, y por la cual hemos recibido conformidad por parte de vuestra institución mediante el Oficio N° 2012-2015-GG-OSITRAN Informe de Monitoreo Contabilidad Regulatoria 2014.	
[El subrayado es nuestro]				
Contabilidad Regulatoria	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	La nueva versión del MCR 3.2 la misma que se encuentra en evaluación según lo expresado por Ositran, considera para efectos de presentación en forma sincera que las transferencias de LAP vayan separado en una columna a parte en el Estado de Ganancias y Pérdidas; sin embargo no estamos de acuerdo dado que dichas transferencias son para cubrir los costos de aproximación y aterrizaje y despegue que no se facturan en Lima; asimismo se revela los costos-gastos que incurre Corpac en la prestación del servicio de la fase operacional de Aterrizaje y Despegue en todos los Aeropuertos concesionados y no concesionados en el rubro de gastos de Pista y Rodadura.	El comentario señalado por CORPAC está referido a un tema que se encuentra fuera del alcance del presente procedimiento de Revisión Tarifaria. Sin perjuicio de lo anterior, cabe indicar que el Manual de Contabilidad Regulatoria de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) – Versión 3.2 – febrero 2017 (en adelante, MCR 3.2), se encuentra aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2017-CD-OSITRAN.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Costos de operación y mantenimiento (OPEX)	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a lo expresado en el numeral 146 de vuestra propuesta que han tomado como base la contabilidad regulatoria del año 2013 (expresada bajo la metodología FAC); discrepamos con vuestra posición dado que CORPAC S.A. ya contaba en el año 2014 con un Sistema de Contabilidad de Costos ABC debidamente auditado; asimismo, la metodología FAC tiene la desventaja que es menos transparente, porque no permite valorar la causalidad de la asignación; asimismo no puede eliminar el problema de costos no-asignables totalmente. Mientras el Sistema de Costos ABC produce resultados más precisos, reduce la parte de costos no-asignables, los costos obtenidos mediante el modelo ABC responden a una construcción más detallada y precisa que la que se alcanza con otros sistemas de costos, puesto que directiza eficazmente los costos indirectos mediante la utilización de distintos criterios de reparto que responden a las relaciones causa-efecto de dichos costos. Por otro lado, el Manual de Contabilidad vigente a la fecha de revisión tarifaria año 2016 establece como uno de los principios el de causalidad que a la letra dice" <i>Causalidad: Los costos, ingresos y el capital tienen que asignarse a los diferentes servicios mediante un mecanismo que permita verificar una relación causal entre la partida contable v el servicio. Este mecanismo podría basarse en variables específicas (generadores de costo) que permitan cuantificar la proporción de la partida contable que ha sido generada por un servicio determinado.</i>"	CORPAC señala que la metodología de asignación de Costeo Completamente Distribuido (<i>Fully Allocated Costs</i> – FAC) presenta desventajas, principalmente, en materia de la asignación y causalidad de los costos hacia los distintos servicios de la empresa, a diferencia de la metodología de Costeo Basado en Actividades (<i>Activity Based Costs</i> - ABC). Cabe indicar que, tanto el RCR como el MCR 3.2, establecen como uno de los principios generales aplicables a la Contabilidad Regulatoria el de causalidad, según el cual "<i>los costos deben ser asignados según las actividades que los generan, mediante un mecanismo que permita verificar una relación causal entre la partida contable y el servicio. (...)</i>" Así, de acuerdo a lo señalado por CORPAC, la Contabilidad Regulatoria desde el año 2014, que se deriva de la metodología de asignación de costos ABC, satisfaría el principio de causalidad previsto en el RCR y el MCR 3.2. Por tanto, teniendo en consideración que, uno de los objetivos del RCR en los cuales está enmarcado el MCR 3.2, es el de proveer información para la toma de decisiones regulatorias, resulta pertinente utilizar la Contabilidad Regulatoria de los años 2014 y 2015, las cuales están basadas en la metodología de costeo ABC, y están debidamente aprobadas por el Regulador. <u>Se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Costos de operación y mantenimiento (OPEX)	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a lo expresado en el numeral 147 de acuerdo a nuestra Contabilidad Regulatoria bajo el modelo ABC los periodos 2014 al 2016 fueron auditados debidamente por los auditores externos e informados a OSITRAN.	En línea con lo señalado anteriormente, no corresponde emplear la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2016, toda vez que, a la fecha, ésta no se encuentra aprobada. Así, para efectos de la determinación de las tarifas, se considerará únicamente la Contabilidad Regulatoria aprobada por el Regulador y basada en la metodología ABC, la cual comprende tanto la del año 2014 como la del 2015. <u>No se acepta el comentario.</u>
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto al numeral 150, OSITRAN ha considerado el gasto de personal del año 2013 bajo metodología FAC y ha multiplicado por el índice para proyectar el gasto del año 2016, aspecto que no es real a lo ejecutado y registrado como gasto de personal de la planilla de CORPAC S.A. y tal como está reflejado en los Estados Financieros regulatorios del periodo 2016 auditados en cumplimiento del MCR 2004. Asimismo, no se puede desconocer la información obtenida del Sistema de Costos ABC, cuya fuente de información es la planilla de CORPAC. Asimismo, el Gasto de Personal están plenamente identificados por el centro de costo y centro de responsabilidad atribuidos a los servicios directamente de Aeronavegación bajo el modelo ABC y que adicionalmente se le agrega los costos indirectos y gastos de administración, por lo que no estamos de acuerdo con la posición de vuestro organismo pues no se estaría cumpliendo con el principio de causalidad establecido en el MCR.	En línea con lo señalado anteriormente, para las proyecciones del gasto de personal base, se empleará la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2015 aprobada, la cual se basa en el método de costeo ABC. <u>Se acepta parcialmente el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a lo expuesto en el numeral 15o referido a la participación de los trabajadores, es necesario precisarles lo siguiente: Según lo expuesto en la NIC 19 <i>"21. Las obligaciones relacionadas con los planes de participación en ganancias e incentivos son consecuencia de los servicios prestados por los empleados, no de transacciones con los propietarios. Por tanto, la entidad reconocerá el costo de tales planes, de participación en ganancias e incentivos, como un gasto y no como un componente de la distribución de la ganancia."</i> Si bien es cierto que el cálculo de la participación de los trabajadores se realiza conjuntamente con el impuesto a la renta, de acuerdo a lo establecido por la NIC 19 y por la normativa tributaria del impuesto a la renta vigente, este costo o gasto debe registrarse como componente del gasto de personal, en el Resultado del ejercicio en que se produce o genera. Por lo que no estamos de acuerdo con lo manifestado por OSITRAN, dado que al omitir registrar como gasto el importe de la participación, indicaría que se estaría registrando como distribución de la ganancia, lo cual no es cierto ya que este concepto debe ser reconocido como gasto según la NIC 19. Por lo expuesto, se debe precisar que CORPAC S.A. no está registrando doble la participación de los trabajadores, dado que la correcta presentación de este concepto es formando parte del Resultado y no como distribución de la ganancia.	En la Propuesta de OSITRAN, la Participación de los trabajadores sí fue considerada en el modelo como un gasto deducible para la determinación del impuesto a la renta, conforme a lo establecido en la NIC 19 y en la normativa tributaria del impuesto a la renta vigente. Sin perjuicio de ello, se procede a reubicar dicho concepto en el Estado de Resultados junto con los demás gastos operativos, para fines de presentación únicamente; precisándose que ello no genera ningún efecto sobre las tarifas, dado que, como se ha señalado, si fue considerado como un gasto deducible para la determinación del impuesto a la renta. Sin perjuicio de lo anterior, cabe remarcar que, a efectos de proyectar el gasto de personal para los años 2017 a 2021, resulta necesario excluir el monto correspondiente a la Participación de los trabajadores del gasto de personal del año 2016, toda vez que dicho concepto es proyectado aplicando el 5% al monto de las utilidades antes de impuesto en cada año. <u>Se acepta parcialmente el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Mediante Oficio N° 542-2016/DE-FONAFE, FONAFE comunica a CORPAC S.A. que el presupuesto para el año 2017 ha sido aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 001-2016/012-FONAFE donde se considera como presupuesto inicial en gasto de personal el importe total de S/. 201 660 925, por lo que la metodología adoptada por OSITRAN para proyectar el gasto de personal 2016 difiere de lo realmente ejecutado.	El monto señalado por CORPAC constituye el presupuesto total del gasto de personal de la empresa, por lo que no corresponde incorporarlo en su totalidad, toda vez que la tarifa debe reflejar únicamente los costos directa e indirectamente relacionados a los servicios materia de revisión. Con relación a ello, en el Cuadro N° 13 de su comunicación, CORPAC presenta el desagregado de dicho monto, a partir del cual realiza sus proyecciones para los siguientes años. Así, conforme a lo manifestado por CORPAC, en el presupuesto inicial aprobado por FONAFE para el año 2017, se contempla el gasto por "contratos por incremento de actividad", el cual se procederá a considerar, toda vez que dichos contratos responden a la necesidad de cubrir las brechas de déficit de personal vinculado a las actividades de aeronavegación, generadas por los nuevos proyectos de inversión en aeronavegación, los nuevos requerimientos operacionales, el incremento de operaciones aéreas, entre otros.

Se acepta parcialmente el comentario.



Con respecto a lo expuesto en el numeral 159, es necesario precisarles que la Directiva de Gestión Vigente, señala que para aprobar Escalas Salariales así como Cuadros de Asignación de Plazas, estas deben ser autorizadas por el Directorio de FONAFE, situación que a la fecha se viene gestionando. Por ello, consideramos que OSITRAN debe tomar en cuenta los costos laborales referidos a los temas de escala salarial y cuadro de asignación de personal en virtud a que ellos representan necesidades que el core del negocio demanda, siendo esta situación de conocimiento de nuestro organismo rector por cuanto revierte en la función principal que desarrolla la empresa en favor de los servicios de aeronavegación.

Debemos remarcar que, mediante Carta N° GG-499-2017, de fecha 29.08.2017, CORPAC solicitó a FONAFE la aprobación de los siguientes requerimientos:

- i) La Nueva Escala Salarial para los grupos ocupacionales de CORPAC (con excepción del grupo gerencial);
- ii) El Cuadro de Asignación de Personal (CAP), con 1 393 plazas, adecuado a la nueva estructura orgánica básica de CORPAC; y,
- iii) La Estructura Orgánica Básica de CORPAC.

Por otro lado, el Gerente General de CORPAC, mediante comunicación electrónica de fecha 4 de octubre de 2017, CORPAC remitió a OSITRAN el Oficio SIED N° 445-2017/DE/FONAFE, de fecha 04 de octubre, de la Dirección Ejecutiva de FONAFE dirigida a CORPAC, a través del cual se aprueba la Nueva Escala de Remuneraciones de la categoría Gerentes de CORPAC S.A.

Gastos de personal

CORPAC S.A.

Carta
GG.516.2017-O

En ese sentido, para efectos del presente Informe Tarifario, se tomará en consideración el concepto aprobado por FONAFE y será incluido como parte de los gastos de personal incrementales. Para ello se utilizará la información remitida por CORPAC mediante comunicación electrónica de fecha 5 de octubre de 2017, sobre las proyecciones de gasto de personal vinculadas a la aprobación de FONAFE respecto a la Nueva Escala de Remuneraciones de la categoría Gerentes.

Sin perjuicio de lo anterior, debemos señalar que, a la fecha de emisión del presente Informe Tarifario, CORPAC no ha remitido ningún otro documento de FONAFE en la que se aprueben otros gastos adicionales, con lo cual OSITRAN se mantiene en su posición de no incluir como parte de los gastos de personal aquellos conceptos que éste no haya acreditado que cuentan con la autorización formal del Directorio de FONAFE.

Se acepta parcialmente el comentario.



Gastos de personal CORPAC S.A.

Carta
GG.516.2017-O

Con respecto al numeral 153, debe tenerse en cuenta que la transición a un nuevo sistema de control de tránsito aéreo (Sistema AIRCON 2100) genera grupos de trabajos paralelos, por lo tanto viene generando costos incrementales de 500 horas extras del personal ATCO por mes (junio a octubre del año 2017). Cabe indicar que para la operación de dicho Sistema se requiere 64 Controladores de Tránsito Aéreo con habilitación para Radar (a partir de octubre del año 2017), actualmente se tiene 16 controladores de Tránsito Aéreo habilitados. Asimismo, de acuerdo a la información de la Gerencia de Operaciones Aeronáuticas existe una brecha de Controladores de Tránsito Aéreo, en razón a la implementación de las nuevas inversiones como: 2da. Pista Jorge Chávez (2020-2021), Nuevo Centro de Control en Tarapoto (2020-2021), Aeropuerto Chinchero, ampliación del horario de operación en el Aeropuerto Internacional Velasco Astete Cusco, incremento del tránsito en los aeropuertos de Arequipa, Pucallpa, Iquitos, Piura, Cusco; por lo que se brindará el servicio radar en esas sedes.

(...)

Los requerimientos para el personal de la Gerencia Técnica resulta indispensable en razón a lo siguiente:

- La DGAC, a través de la RD N° 235-2013-MTC/13, ha establecido parámetros de performance que deben cumplir los equipos de radioayudas, comunicaciones aeronáuticas y vigilancia aérea (99,99% de "Disponibilidad" para el caso de los equipos de comunicaciones); asimismo el MTC ha publicado la RM N° 361-2011- MTC/02 del 27/06/2011 que establece las **infracciones y sanciones para los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea** (CORPAC S.A.) en caso de incumplir, entre otras, con el mantenimiento y performance de "Disponibilidad" de los equipos aeronáuticos, y la obligación de operar el servicio

Considerando los argumentos presentados por CORPAC respecto a que los requerimientos señalados responden al cumplimiento de la normativa aeronáutica vigente, la cual establece infracciones y sanciones para los proveedores de servicios de navegación aérea en caso de incumplir, entre otras, con el mantenimiento y performance de "Disponibilidad" de los equipos aeronáuticos, y a la obligación de operar el servicio de navegación aérea con sistemas e instrumentos de comunicaciones, navegación, vigilancia y equipos auxiliares complementarios en correcto estado de funcionamiento, se procederá a considerar dichos conceptos como parte de los Gastos de personal incremental para efectos del presente Informe Tarifario.

Se acepta el comentario.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			de navegación aérea con sistemas e instrumentos de comunicaciones, navegación, vigilancia, seguridad y equipos auxiliares complementarios en correcto estado de funcionamiento. - Es importante destacar que con la instalación de los nuevos radares se permitirá la vigilancia de aeronaves civiles en un 80% del espacio aéreo superior, lo cual desde el punto de vista técnico incluyen múltiples equipos y sistemas de comunicaciones y de soporte, que requieren de una atención técnica especializada para garantizar la provisión de las señales radar al Centro de Control de Lima. - Para la instalación y funcionamiento de los equipos y sistemas CORPAC S.A. debe contar con personal profesional y técnico especializado, debiendo estar formado, capacitado y certificado en los mencionados sistemas, en este orden de ideas, resulta necesario afirmar y acreditar que el personal Técnico cumple un rol importante en el desarrollo de los Servicios de Aeronavegación, por lo que la incorporación de nuevo personal, resulta de carácter imprescindible.	



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Los aeródromos no controlados que han registrado más de 2 000 operaciones donde se viene brindando el servicio AFIS y que se proyecta implementar el Servicio de Control de Tránsito Aéreo en el quinquenio 2017-2021 y requieren son: Huánuco, Jauja, Yurimaguas y Mazamari, esto es debido a lo establecido en la RAP 311/2.4.1. Cada uno de los aeródromos señalados que pasará de AFIS a controlado requiere de 4 Controladores de Tránsito Aéreo para operar 12 horas diarias, los operadores AFIS, efectuarán las laboras de AIS/COM-MET en la misma sede, tal igual que los aeródromos controlados que también tienen dicho personal en los mismos horarios de operación del servicio ATC. Esta implementación se debe ejecutar a partir del año 2019 en los aeródromos mencionados. El gasto de personal que incurrirán los 20 controladores a partir del 2019 hacia adelante asciende a S/1850626, monto que debe ser considerado por OSITRAN dado que es de cumplimiento obligatorio a lo establecido en la RAP 311.	Al respecto, considerando los argumentos presentados por CORPAC respecto al cumplimiento futuro de la obligación legal existente en la RAP 311, se incorporarán los gastos proyectados por concepto de "Personal adicional por incremento de operaciones en los aeródromos no controlados", considerando a su vez que dicha implementación deberá ejecutarse a partir del año 2019. <u>Se acepta el comentario.</u>
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	La ley N° 27803, reactivada por la ley N° 304848 (publicada con fecha 17-08-2017), disponen que deben ser inscritos en el registro nacional de trabajadores cesados irregularmente y que deben reingresar los ex trabajadores de CORPAC S.A. conforme a las atribuciones de la comisión ejecutiva creada por dichas normas, siendo que dicho costo laboral asciende a S/ 11 478 058.	De acuerdo a lo manifestado por CORPAC en la Audiencia Privada, dichos trabajadores no laboran en actividades relacionadas a la prestación de los servicios materia del presente procedimiento de revisión tarifaria. Así, en atención al principio de eficiencia establecido en el RETA, dicho gasto no se considera pues no constituyen costos directa o indirectamente relacionados con la prestación del servicio. <u>No se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto al costo por horas extras, cabe indicar que la evolución de estos costos variables se ha incrementado en 21,27% acumulado desde el año 2013 al 2016; ello se debe al incremento de la atención fuera del horario de operaciones en los aeropuertos por requerimientos de las compañías aéreas y del operador concesionado. Asimismo, el incremento de horas extra genera otros costos laborales como la bonificación de descanso libres laborados y tasa de 100% de feriados trabajados de acuerdo a la normativa de remuneraciones. Dentro del Marco Presupuestal contemplado para el año 2017 por un total de S/ 201 660 925, la partida de Horas Extras refleja un 7,57% con un importe de S/ 15 258 734 y por el cual se ha solicitado modificación incrementándose a S/ 16 155 852.	El gasto de personal base ya incorpora una partida por concepto de horas extras, toda vez que esta se encuentra dentro del gasto de personal de la Contabilidad Regulatoria 2015 que es utilizada para las proyecciones. <u>No se acepta el comentario.</u>
Gastos de personal	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto al numeral 160, la proyección del gasto de personal que debe considerar OSITRAN debe tomar en cuenta la información de la contabilidad regulatoria, los costos incrementales y el presupuesto aprobado por FONAFE; asimismo se debe tener en cuenta que el presupuesto modificado del periodo 2017 se encuentra en FONAFE para su aprobación.	Como se señaló anteriormente, las proyecciones de gasto de personal tomarán como gasto base la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2015 aprobada por el Regulador. Asimismo, se considerarán los gastos incrementales por concepto de contratos por incremento de actividad, los requerimientos de la Gerencia Técnica y la GOA, y los gastos por personal por incremento de operaciones en los aeródromos no controlados. No se incorporan aquellos gastos de personal que cuenten formalmente con la aprobación de FONAFE. <u>Se acepta parcialmente el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de mantenimiento	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a lo expresado en el numeral 149, es necesario aclarar que las nuevas implementaciones de equipos y sistemas de navegación proyectadas del 2017-2021, se vincula directamente cada nueva implementación con sus correspondientes actividades que generan costos incrementales como son los gastos de mantenimiento, suministros, servicios prestados por terceros, entre otros, los mismos que se proyectan ejecutar en los periodos 2017 al 2021. Por lo que si bien es cierto que los mayores gastos registrados en el año 2016 se deben a la implementación del proyecto de ayudas luminosas en varios aeropuertos no significa que en el año 2017 no se generen costos incrementales por la implementación de nuevos proyectos de inversión. Las actividades incrementales generadoras de costo por el concepto de Suministros y Materiales y Otros Costos se detallaron en el rubro de programa de mantenimiento en forma desagregada el que incluía en forma detallada dichos rubros los que fueron remitidos a OSITRAN mediante la carta GAP.ADC.093.2017 recibida el 07-06-2017. En forma resumida se detalla el punto 7 el programa de mantenimiento de la Gerencia Técnica proyectado el que incluye el <u>mantenimiento correctivo del equipamiento actual y los incrementales ligados a los nuevos proyectos</u>, el mencionado programa es netamente del equipamiento de aeronavegación. Programa de Mantenimiento que incluye varios rubros; por lo que no es correcto excluir dichos costos. Adjuntamos el Programa de Mantenimiento proyectado al 2021, que incluye los costos indicados más los incrementales.	En atención a las precisiones efectuadas por CORPAC, en las proyecciones de los años 2017 a 2021, se procede a incluir un rubro adicional denominado "Costos incrementales ligados a nuevas inversiones", cuyos montos provienen del "Punto 7 – Programa de Mantenimiento de la Gerencia Técnica proyectado". Cabe indicar que las proyecciones para dicho periodo correspondientes a la partida de costo "Suministros y Materiales" son calculadas utilizando el costo medio unitario de los años 2014 y 2015, tomando como fuente la Contabilidad Regulatoria aprobada de dichos años. <u>Se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gastos de mantenimiento	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto al gasto de mantenimiento expresado en el numeral 163, es necesario precisar que el Programa de Mantenimiento elaborado por la Gerencia Técnica de CORPAC S.A. incluye los gastos incrementales de mantenimiento generado por las nuevas implementaciones de equipos y sistemas de navegación del 2017-2021, que vincula directamente cada nueva implementación con sus correspondientes gastos incrementales de mantenimiento, suministros, servicios prestados por terceros, y otros distribuidos del 2017 al 2021; por lo que OSITRAN deberá considerar estos costos incrementales proyectados. Los costos incrementales anteriormente señalados ascienden a S/ 5 627 430 que se incurrirán por las principales nuevas implementaciones de los proyectos de inversión (suministros, servicios prestados por terceros, mantenimiento y viáticos TUUA del personal comisionado).	Como se señaló anteriormente, se procede a separar la información de los gastos incrementales ligados a nuevos proyectos y se considerarán en una partida adicional de gastos. Así, dada la naturaleza de dichos gastos, corresponde aplicarles el mismo factor de ajuste por ejecución de las inversiones. <u>Se acepta el comentario.</u>
Gastos de mantenimiento	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a la información de la tabla 27 del informe tarifario elaborado por OSITRAN, no estamos de acuerdo, dado que difieren de los gastos de mantenimiento registrados en la Contabilidad Regulatoria de los periodos 2014 al 2016 bajo el modelo ABC.	En línea con lo señalado anteriormente, para efectos de las proyecciones del gasto de mantenimiento, se considerará la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2014 y 2015 aprobada por el Regulador. <u>Se acepta parcialmente el comentario.</u>
Otros costos operativos	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto al numeral "VI.4.3 Otros costos operativos" se debe considerar lo registrado en la contabilidad regulatoria periodos 2014 al 2016 bajo el modelo ABC, información real y a partir de dicha información se debe proyectar al 2021.	En línea con lo señalado anteriormente, para efectos de las proyecciones de los otros costos operativos, se considerará la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2014 y 2015 aprobada por el Regulador. <u>Se acepta parcialmente el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Otros costos operativos	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a los suministros se tiene previsto la implementación de equipamiento de aeronavegación lo que conllevará a que CORPAC S.A. incurra en costos incrementales por lo que existe discrepancia con los costos proyectados por OSITRAN.	Como se señaló en una respuesta anterior, se consideran los gastos incrementales como un rubro independiente, con lo cual también se reconocen los gastos adicionales de suministros que señalan en el comentario. <u>Se acepta parcialmente el comentario.</u>
Otros costos operativos	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a lo expuesto en el numeral 166 OSITRAN debe considerar los costos del año 2016 bajo el modelo ABC y proyectar hacia adelante debiendo considerar los costos incrementales de gasto de personal, del programa de mantenimiento como producto de la implementación de los nuevos proyectos de inversión y los propios costos del programa de mantenimiento del equipamiento actual; así como los demás costos.	Como se señaló anteriormente, el informe de Contabilidad Regulatoria del año 2016 no se encuentra aprobado, por lo que no corresponde su utilización para efectos del procedimiento de revisión tarifaria. Para efectos de la presente revisión, se tomará la información disponible y validada por el Regulador hasta el momento, la cual comprende tanto la Contabilidad Regulatoria del año 2014 como la del 2015. <u>No se acepta el comentario.</u>
Activo fijo	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto al activo fijo, numeral "VI.5.1 Base de Capital existente", debemos precisar que los activos fijos de la Corporación de acuerdo al Libro del Activo Fijo periodo 2016 remitido a OSITRAN mediante Carta GAP.ADC.094.2017-C de fecha 09-06-2017 es de acuerdo al siguiente detalle: Activo Fijo de Aeronavegación asciende a S/ 177 285 532,90 el que incluye el importe de S/ 375 147,24; dicho monto por error de afectación de centro de responsabilidad corresponde al servicio de automatización CTA identificado con el código número 99043559 y que corresponde al Servicio de Aeronavegación que debe ser considerado el 100% en el Activo Fijo de Aeronavegación. Con respecto al Activo Fijo Mixto, el importe asciende a S/ 105 246 599,93 haciendo un total de activo fijo al 31-12-2016 que deben ser asignados a los servicios de aeronavegación de S/ 282 532 138,83.	Se toma en consideración la corrección indicada sobre la base activos iniciales, con lo cual se modifica el driver del concepto "Proyecto de automatización CTA", pasando de 50% a 100% del valor del activo. <u>Se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Activo fijo	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	El activo fijo de los servicios de aeronavegación es asignado a los servicios de SNAR, Sobrevuelo y Aproximación, cabe indicar que existen equipamientos de aeronavegación que cumplen más de una función. En ese sentido, el valor neto del activo fijo (aeronavegación y mixto) asignados al servicio de aeronavegación deben ser considerados al 100% a dichos servicios (SNAR, Aproximación y Sobrevuelo) y no solo el 99,3% como lo hace el Regulador.	En línea con la revisión tarifaria anterior, para la distribución de los activos fijos de aeronavegación (incluyendo los mixtos), se consideran los 4 servicios de aeronavegación regulados y el servicio denominado "otros aeronavegación", debido a que para la prestación de los servicios se hace uso compartido de dichos activos fijos. <u>No se acepta el comentario.</u>
Activo fijo	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	Con respecto a la asignación de los activos por parte de OSITRAN en base a los montos de la depreciación registrados en la contabilidad regulatoria del año 2013 FAC indizada para el año 2016, no estamos de acuerdo. Debe considerarse lo registrado en la contabilidad regulatoria bajo el modelo ABC del periodo 2016-MCR 2004, en razón a que el registro del gasto de la depreciación y amortización se realiza afectando al centro de responsabilidad y centro de costos señalados que corresponden, debiendo ser los siguientes drivers para la asignación de los activos de aeronavegación por servicios, año 2016 registrado.	Como se señaló anteriormente, el informe de Contabilidad Regulatoria del año 2016 no se encuentra aprobado, por lo que no corresponde su utilización para efectos del procedimiento de revisión tarifaria. Para efectos de la presente revisión, se tomará la información disponible y validada por el Regulador hasta el momento, la cual comprende tanto la Contabilidad Regulatoria del año 2014 como la del 2015. <u>No se acepta el comentario.</u>

Servicio	Depreciación y amortización anual CR 2016	%
SNAR nacional	9,006,846	3
SNAR internacional	4,424,148	3
Aproximación	6,581,211	2
Sobrevuelo	6,495,620	2
Total servicios con tarifa regulada	26,507,825	9
Otros Aeronavegación	3,860	
Total de servicios no regulados	3,860	
Total costos de aeronavegación	26,511,686	10

Fuente: CORPAC - Elaboración: Propia



Inversiones

CORPAC S.A.

Carta
GG.516.2017-O

CORPAC S.A. en el marco del proceso de revisión tarifaria de los servicios de navegación aérea, proyectó para el periodo 2017-2021 la ejecución de inversiones por un monto de USD 163 598 mil. Al respecto, sobre la base de un factor de ajuste, determinado por los niveles de ejecución presupuestaria 2014-2016 de la empresa (65%), OSITRAN solo ha considerado un total de inversiones de USD 106 338 mil.

Con el propósito de optimizar la gestión logística, la empresa durante el año 2016, otorgó especial énfasis al mejoramiento y re diseño de los procesos logísticos, así como la capacitación y potenciamiento del personal. Dicha situación reflejó una ejecución del 84,2% al cierre del ejercicio.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2017 la tendencia se mantiene, habiéndose obtenido, en comparación con las inversiones de los sistemas de aeronavegación programadas por CORPAC para dicho año de USD 13,617 (propuestas para el modelo de revisión tarifaria 2017-2021), una ejecución al mes de julio de USD 8,144 millones (59,8%), así como inversiones comprometidas al mes de julio (con contrato) a ser ejecutadas en lo que resta del año por USD 2,408 millones (17,7%), con lo cual las inversiones ejecutadas y comprometidas al mes de julio en el presente año, ascienden a USD 10,552 millones (77,5%). Si a dicho monto se le adiciona las inversiones en proceso de adjudicación de USD 697 215 (5,1%) y las adicionales a adjudicarse en el ejercicio 2017, el nivel de ejecución superaría el 80%.

Tomando en cuenta lo señalado, se requiere que OSITRAN incremente el factor de ajuste (65%) de las inversiones, con el propósito de permitir a CORPAC S.A. contar con los recursos necesarios

En el procedimiento de Revisión Tarifaria del 2014, CORPAC presentó en su Plan de Inversiones un monto de USD 24,768 millones para el año 2016. De acuerdo a información remitida por CORPAC, éste ejecutó en dicho año USD 15,918, lo que equivale a un porcentaje de avance de 64%, y no de 84,2% como señala.

Con relación al año 2017, CORPAC declara que al mes de julio ha ejecutado USD 8,144 millones y que tiene inversiones comprometidas con contrato a ser ejecutadas en lo que resta del año por USD 2,408 millones, sumando un total de USD 10,552 millones. Al respecto, cabe indicar que dicho monto corresponde al 46% de las inversiones propuestas por éste en el Plan presentado durante el procedimiento de Revisión Tarifaria del año 2014 (USD 22,795), y es ligeramente mayor que el considerado en dicha oportunidad por el Regulador en sus proyecciones (USD 10,262 millones), el cual fue calculado aplicando el mismo criterio de ajuste por ejecución.

Por tanto, se considera pertinente mantener el factor de ajuste de 65%, contemplado en la Propuesta de OSITRAN.

No se acepta el comentario.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
------	-----------------------	---------------	--------------------------------------	----------------------

para la ejecución de nuestras inversiones programadas para el periodo 2017-2021, en materia de reposición, modernización e implementación de sistemas a nivel nacional, así como la ejecución de proyectos relevantes. Se incluyen el porcentaje de ejecución de los proyectos de inversión del año 2017.

Transferencias recibidas de LAP

Con respecto al numeral 193 discrepamos de las tablas N° 45 y 46 elaboradas por Ositran, dado que el déficit neto del servicio con la transferencia del 50% de Aterrizaje y Despegue no se logra cubrir la pérdida de dichos servicios y menos puede ser cubierto con el cobro de las tarifas reducidas propuesta por Ositran tal como se aprecia en el presente cuadro:

Cuadro N° 42

SERVICIOS REGULADOS	2016			2017			% Transferencia del Deficit Operativo	
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	Promedio	Promedio
SERVICIOS DE DESPEGUE								
Serv. Nacional	-33,925,532	-37,320,451	-41,634,316	41.32%	41.36%	41.70%	41.32%	41.37%
Aproximación	-47,346,462	-51,861,387	-56,076,326	58.20%	58.19%	58.34%	58.20%	58.23%
Total Deficit Servicios Regulados	-81,272,994	-89,181,838	-97,710,642	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Fuente: Datos de Base (2014-2016) y Estimaciones (2017)

SERVICIOS REGULADOS	2016			2017			% Transferencia del Deficit Operativo	
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	Promedio	Promedio
Total Deficit Servicios Regulados	-81,272,994	-89,181,838	-97,710,642	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Transferencia por 50% A/D	40,636,497	44,590,919	48,855,321	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
Deficit neto del servicio	-40,636,497	-44,590,919	-48,855,321	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%

Fuente: Datos de Base (2014-2016) y Estimaciones (2017)

Como se señala en el Informe Tarifario, a partir de la información de costos actualizada, con la incorporación las transferencias de Aterrizaje y Despegue se logra cubrir, en promedio, el 54% del déficit operativo, quedando el 46% como déficit neto, de los cuales el 41% corresponde al servicio de SNAR (vuelos nacionales) y el 5% al servicio de Aproximación, el cual será cubierto a través de las tarifas que se calculen en el presente Informe Tarifario, de modo tal que las tarifas obtenidas permitan generar los ingresos necesarios para atender los costos e inversiones proyectados, luego de la aplicación de las transferencias.

No se acepta el comentario.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
------	-----------------------	---------------	--------------------------------------	----------------------

Impacto de la
propuesta tarifaria

CORPAC S.A.

Carta
GG.516.2017-0

Se ha efectuado un cuadro comparativo de la propuesta de vuestra institución y el impacto sobre nuestros ingresos, obteniendo como resultado una pérdida, lo que afectaría considerablemente en la sostenibilidad económica financiera de la Corporación.

La información presentada en el cuadro muestra únicamente una reducción de ingresos, mas no contrasta estos con los costos; por lo que la pérdida a la que alude CORPAC carece de sustento.

Adicionalmente, cabe señalar que la metodología empleada de costo de servicio implica determinar tarifas que permiten a la Entidad Prestadora obtener un ingreso suficiente para cubrir el costo económico en que incurre para producir los servicios que brinda, así como un margen de utilidad razonable.

No se acepta el comentario.

IMPACTO - DEMANDA DE CORPAC					
INGRESOS DE ARIONAVEGACIÓN	2017	2018	2019	2020	2021
INGRESOS PROYECTADOS CON LA TARIFA PROPUESTA POR OSITRAN *					
Snar Nacional	43,730,529	41,998,857	44,518,788	47,189,916	50,021,3
Snar Internacional	84,722,717	76,403,379	80,927,263	84,973,627	89,222,3
Aproximación	15,052,267	15,028,002	17,000,282	18,000,299	19,101,5
Sobrevuelo	93,746,149	83,685,961	88,641,060	93,073,103	97,726,7
INGRESOS PROYECTADOS CON LA TARIFA VIGENTE					
Snar Nacional	46,643,584	47,712,199	50,161,531	53,171,223	56,351,4
Snar Internacional	87,604,843	94,755,720	100,366,256	105,384,569	110,553,7
Aproximación	15,636,323	15,918,502	16,894,812	17,998,501	18,983,0
Sobrevuelo	97,096,046	105,022,630	111,241,075	116,803,129	122,643,7
IMPACTO POR EL CAMBIO DE TARIFA					
Snar Nacional	-853,056	-5,323,342	-5,642,743	-5,981,307	-6,340,1
Snar Internacional	-2,882,126	-18,352,341	-19,438,993	-20,410,942	-21,431,4
Aproximación	15,945	93,500	105,470	111,798	118,508
Sobrevuelo	-3,350,797	-21,336,670	-22,600,025	-23,730,026	-24,916,5
Total	-7,070,034.13	-44,912,852.77	-47,576,290.51	-50,010,477.76	-52,569.69

* Los ingresos proyectados están determinados con la demanda estimada por CORPAC (Evaluación "ADC" - Área de Desarrollo Comercial)



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Transferencias a FONAFE	CORPAC S.A.	Carta GG.516.2017-O	El Directorio de CORPAC S.A., en la Sesión de Directorio N° 2358-2017 llevada a cabo el 14.03.2017, acordó lo siguiente: 1. Tomar conocimiento de los EEFF Auditados correspondiente al Ejercicio 2016. 2. Proponer a la Junta General de Accionistas, la reinversión de la utilidad distribuable correspondiente al Ejercicio 2016, a fin de financiar el Plan de Inversiones de CORPAC S.A. 2017-2021. Sin embargo, FONAFE le comunicó los acuerdos adoptados en la Junta Obligatoria Anual de CORPAC S.A., en su calidad de matriz y único accionista de la empresa, en la cual se dispuso la distribución en base a la Política de Dividendos, aprobada mediante Resolución de Dirección Ejecutiva N° 027-2014/DE-FONAFE, en la cual se establece que: <i>"La Empresa trasladará como dividendos el 100% de sus utilidades distribuibles, salvo disposiciones contrarias en normas legales o Acuerdos de Directorio de FONAFE, debidamente instrumentalizados en Junta General de Accionistas. (...)"</i> En ese sentido, CORPAC ha transferido dividendos al FONAFE por los resultados obtenidos desde el año 2012 hasta el 2016, de acuerdo a la política de dividendos de FONAFE por los siguientes importes: S/. 9,47 millones (2013), S/. 31,34 millones (2014), S/. 62,91 millones (2015) y S/. 61,59 (2016).	El comentario señalado no corresponde a una observación o sugerencia a la Propuesta de OSITRAN.



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Tarifa inicial	Luis Nuñez - DGAC	Audiencia pública	Cuando se dice que se incrementará la tarifa, se piensa que se está partiendo de una tarifa ya establecida; así, se tiene que ver si esa tarifa inicial establecida es realmente congruente. De ese modo, se tiene que ver si la tarifa inicial establecida es coherente con la realidad.	La tarifa nueva se calcula sobre un análisis prospectivo de costos e inversiones, sin considerar la tarifa anterior. <u>No se acepta el comentario.</u>
Costo de personal	Luis Nuñez - DGAC	Audiencia pública	La tarifa no podría ir en función de los beneficios que tienen los sindicatos de trabajadores de CORPAC. El nivel del costo de personal debería ser analizado con razonabilidad, pues hay costos que no deben ser traspasados al usuario.	De acuerdo a lo establecido en el RETA, en el caso de la revisión tarifaria por costo de servicio, no serán considerados para el cálculo los costos operativos ineficientes, que no sean directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En ese marco, para la determinación de las Tarifas, el Regulador ha considerado los gastos de personal relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC aprobados de los años 2014 y 2015, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC). Asimismo, para las proyecciones, se han considerado los gastos de personal propuestos por CORPAC y aprobados por FONAFE, que se encuentran sustentados en las necesidades operacionales del servicio de aeronavegación, los cuales a su vez tienen su contraparte en la normativa aeronáutica (RAP, disposiciones DGAC, entre otros) que exige a la empresa contar con un determinado número de personal en función a las diferentes funciones y actividades que se efectúan durante la prestación del servicio de aeronavegación. Por tanto, los conceptos incluidos en los gastos de personal para la determinación de las Tarifas, son eficientes, de conformidad con el RETA. <u>No se acepta el comentario.</u>



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
------	-----------------------	---------------	--------------------------------------	----------------------

Al respecto, debido a que la prestación de los servicios de navegación aérea debe realizarse bajo estándares de calidad que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas, es responsabilidad de CORPAC, como ente técnico especializado, realizar las inversiones necesarias para la provisión adecuada de los servicios de aeronavegación a las aeronaves que operen dentro del espacio aéreo peruano.

Inversiones	Luis Nuñez - DGAC	Audiencia pública	Se debe analizar si las inversiones propuestas son eficientes o no.
-------------	-------------------	-------------------	---

Asimismo, debemos señalar que, en conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil, las normas, reglas y demás métodos aplicados para los servicios de aeronavegación son formulados, aprobados y actualizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, por lo que las inversiones que realice CORPAC deben encontrarse alineadas además con el Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, cuya actualización es responsabilidad de la DGAC.

No se acepta el comentario.

Demanda	Luis Nuñez - DGAC	Audiencia pública
---------	-------------------	-------------------

Uno de los aspectos fundamentales para el cálculo de la tarifa es el incremento de la demanda, debido a su impacto sobre los mayores ingresos que percibe CORPAC como resultado. Así, debe tenerse en cuenta la cantidad de ingresos que se obtiene por la mayor demanda en función a la fijación de tarifas.

Como se señaló en la audiencia pública, el modelo tarifario toma en cuenta el incremento de la demanda como una de las variables importantes para la determinación de las tarifas. Así, para el cálculo de la tarifa sí se está tomando en cuenta la cantidad de ingresos, toda vez que estos resultan de multiplicar la demanda por la tarifa fijada.

No se acepta el comentario.



Tarifa Aterrizaje y
Despegue AIJCh

Luis Nuñez - DGAC

Audiencia
pública

Existen servicios comunes entre LAP y CORPAC relacionados a comunicaciones, radio ayudas y meteorología, los cuales deben ser brindados únicamente por CORPAC.

Sin embargo, cuando se ve el servicio de Aterrizaje y Despegue de LA, cuya tarifa lo ha fijado OSITRAN, dentro de esa tarifa se han considerado los servicios de radioayudas, comunicaciones, meteorología, que son servicios que presta CORPAC; por lo que está mala planteada la tarifa fijada.

El comentario efectuado se encuentra fuera del alcance del presente procedimiento de revisión tarifaria, toda vez que se está cuestionando la tarifa de Aterrizaje y Despegue cobrada por LAP.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe indicar que el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh) establece en su Anexo 5 lo siguiente:

- La tarifa por el servicio de Aterrizaje y Despegue comprende las radioayudas, comunicaciones y meteorología, entre otros.
- Los ingresos que genere el pago de dicha tarifa serán a favor del Concesionario (Lima Airport Partners S.R.L.) y CORPAC en una proporción de 50% para cada uno de ellos.
- El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dicho servicio a los usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde
- El nivel máximo de dicha tarifa a ser aplicada por el Concesionario se fijó en el Apéndice 2 del referido Anexo 5 para los primeros 8 años de vigencia de la Concesión.
- El referido Apéndice 2 establece que, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, para el reajuste del nivel máximo de dicha tarifa se aplicará la fórmula RPI-X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X.
- Es último porcentaje "X" será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de cinco años.

Por tanto, OSITRAN no ha fijado la tarifa de Aterrizaje y Despegue cobrada en el AIJCh. La función regulatoria de OSITRAN, en el presente caso, es determinar el factor de



Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				productividad "X" con el cual se reajusta el nivel máximo de la tarifa establecida en el Contrato de Concesión.
				<u>No se acepta el comentario.</u>
Estructura tarifaria	Luis Nuñez - DGAC	Audiencia pública	No entendemos por qué se ha fijado una escala hasta 10TM, cuando en los servicios aeroportuarios la división es hasta 5,69TM, luego de 5,69 hasta 8,70TM. Debería ser igual para todos los servicios.	La afirmación realizada por la DGAC es incorrecta. La estructura tarifaria del servicio aeroportuario de Aterrizaje y Despegue cobrada por CORPAC en todos los aeródromos bajo su administración, tiene como primera escala tarifaria hasta 10TM. De igual modo, los Contratos de Concesión del AIJCh, el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, establecen estructuras tarifarias para el mismo servicio, cuya primera escala es hasta 10TM.
				<u>No se acepta el comentario.</u>

