



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 004-2013-CD-OSITRAN

Lima, 18 de febrero de 2013

ENTIDAD PRESTADORA : Aeropuertos del Perú S.A. - AdP

MATERIA : Recurso de Apelación interpuesto por AdP, contra lo resuelto por la Gerencia de Supervisión mediante Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN, sobre pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012

VISTOS:

El recurso de apelación formulado por Aeropuertos del Perú S.A. (en lo sucesivo el Concesionario) contra lo resuelto por la Gerencia de Supervisión, mediante Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN, el Informe Nº 010-13-GAL-OSITRAN emitido por la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN y la Nota Nº 104-2013-GS-OSITRAN emitida por la Gerencia de Supervisión; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN notificado con fecha 07 de diciembre de 2012, la Gerencia de Supervisión dispone la devolución de la Factura Nº 001-0015753, debido a que mediante el Informe Nº 2896-GS-2012-GS-OSITRAN determinó que el monto consignado en la factura, por concepto de Cofinanciamiento del tercer trimestre del 2012, debía ser ajustado;

Que, mediante Cartas Nº 0010-2013-GR-AdP y 0011-2013-GR-AdP el Concesionario interpuso recurso impugnativo contra el Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN, el que adjunta el Informe Nº 2896-GS-2012-GS-OSITRAN, mediante los cuales se determinó que el monto consignado en dicha factura, por concepto de Cofinanciamiento del tercer Trimestre del 2012 debía ser ajustado, señalando que la impugnación versa sobre (i) la incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo, (ii) la inclusión de pasajeros en tránsito y (iii) la caducidad de la revisión;

Que, el Concesionario cuestiona el documento emitido por la Gerencia de Supervisión, indicando que la citada Gerencia habría interpretado las cláusulas contenidas en el Contrato de Concesión, facultad exclusiva del Consejo Directivo;

Que, el inciso d) del artículo 53º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, establece que una de las funciones del Consejo Directivo es interpretar los títulos en virtud de los cuales las entidades realizan sus actividades de explotación;

Que, teniendo en consideración que entre los cuestionamientos formulados, el Concesionario se refiere a la supuesta interpretación realizada por la Gerencia de Supervisión respecto del Contrato de Concesión y que, conforme al inciso f) del artículo 53º del REGO, es competencia del Consejo



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





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Directivo resolver en segunda y última instancia los recursos impugnativos que le corresponde conocer, conforme a lo establecido en la Ley y el Reglamento, se considera que el presente Recurso de Apelación debe ser resuelto por el Consejo Directivo;

Que, luego de revisar el Informe de Vistos de la Gerencia de Asesoría Legal, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual se incluye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del artículo 6º de la Ley Nº 27444.

POR LO EXPUESTO, en virtud de las funciones previstas en el artículo 53 literal f) del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante el Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y modificado a través de los Decretos Supremos Nº 057-2006-PCM y 046-2007-PCM; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Nº 444-13-CD-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2013;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Declarar INFUNDADO el Recurso de Apelación presentado por el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A., en contra del Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN sobre pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012, quedando así agotada la vía administrativa.



Artículo 2º.- Notificar la presente Resolución, el Informe Nº 010-13-GAL-OSITRAN y la Nota Nº 104-13-GS-OSITRAN al Concesionario Aeropuertos del Perú S.A.

Artículo 3º.- Difundir la presente Resolución, el Informe Nº 010-13-GAL-OSITRAN y la Nota Nº 104-13-GS-OSITRAN en el Portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese y comuníquese.




PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. PD Nº 4688-2013



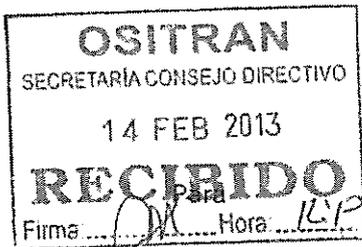
OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



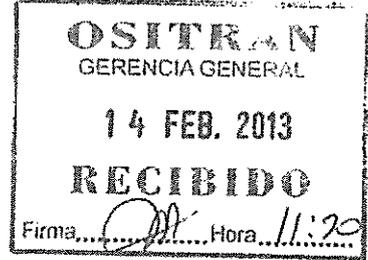
SCD: Fluvial Consejo Directivo
14/02/13



Adj. 7 Folios



INFORME N° 010 -13-GAL-OSITRAN



: VIRGINIA NAKAGAWA MORALES
Gerente General

Asunto : Escrito presentado por AEROPUERTOS DEL PERU S.A. contra lo resuelto mediante Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN sobre pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012.

Referencia : Cartas N° 0010-2013-GR-AdP y 0011-2013-GR-AdP de fechas 03 y 04 de enero de 2013

Fecha : 14 de febrero de 2013

I. OBJETO:

El objeto del presente informe es emitir opinión respecto del recurso impugnativo formulado por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. contra el Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN sobre pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012.

II. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 11 de diciembre de 2006, se celebró el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú¹ (en adelante, el Contrato de Concesión) siendo éste suscrito por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, AdP o el Concesionario) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC).
2. Posteriormente, durante el año 2008, en virtud a la Cláusula 5.9 del Contrato de Concesión, el Estado Peruano entregó en operación a AdP los aeropuertos adicionales de las ciudades de Pisco, Chiclayo y Piura.
3. Mediante Oficio N°4684-2010-GS-OSITRAN de fecha 08 de noviembre de 2010, la Gerencia de Supervisión solicitó al Concesionario que remita documentadamente las diferencias a las observaciones realizadas en relación a los pasajeros en tránsito. Al respecto, AdP remitió mediante Carta N°1342/2010/GG/AdP, la información complementaria, enviando el Manifiesto de Pasajeros de los aeropuertos de Pucallpa y Piura, para los diez primeros meses del 2010.
4. Mediante Oficio N°360-2012-GS-OSITRAN de fecha 08 de febrero de 2012, la GS solicitó a AdP que remita el criterio utilizado para contabilizar el número de pasajeros en tránsito en todos los aeropuertos bajo su administración para el periodo 2007 – 2011.
5. El Concesionario, mediante Carta N°0050-2012-GR-AdP de fecha 08 de febrero de 2012, remitió ejemplos representativos escogidos aleatoriamente sobre la forma en que contabilizan los pasajeros en tránsito, en donde la Gerencia de Supervisión observó que

¹ El Contrato de Concesión y sus Anexos se encuentran publicados en la página web de OSITRAN: <http://www.ositran.gob.pe>.



los pasajeros en tránsito son contados dos veces, sin que estos hayan hecho uso de la infraestructura aeroportuaria, ya que no desembarcaron de la aeronave.

6. Mediante Oficio N°1347-2012-GS-OSITRAN de fecha 29 de marzo de 2012, la Gerencia de Supervisión reiteró al Concesionario el pedido de remitir el criterio utilizado para contabilizar los pasajeros en tránsito a partir de los manifiestos de pasajeros en cada aeropuerto.
7. Mediante Carta N° 0216-2012-GR-AdP de fecha 16 de abril de 2012, AdP señaló que el contrato de concesión no establecen los criterios que deben ser utilizados para la contabilización de los pasajeros en tránsito.
8. Mediante Carta N°0470-2012-GR-AdP recibida el 06 de octubre de 2012, AdP remitió a OSITRAN la factura N° 001-0015473 correspondiente al Pago del Cofinanciamiento referido al PAMO correspondiente al Tercer Trimestre de 2012, acompañada de la información sustentatoria correspondiente.
9. Mediante Oficio N°4450-2012-GS-OSITRAN de fecha 23 de octubre de 2012 la Gerencia de Supervisión notificó a AdP que el monto consignado en dicha factura, presentaba una observación en relación al cálculo del Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI).
10. Mediante Carta N°0498-2012-GR-AdP de fecha de recepción 26 de octubre de 2012, AdP remitió la Factura N°001-0015581 correspondiente al pago del Tercer Trimestre de 2012, sin considerar en el monto los pasajeros en tránsito.
11. Mediante Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN notificado con fecha 07 de diciembre de 2012 la Gerencia de Supervisión dispone la devolución de la Factura N° 001-0015753, debido a que mediante el Informe N° 2896-GS-2012-GS-OSITRAN determinó que el monto consignado en dicha factura, por concepto de Cofinanciamiento del tercer Trimestre del 2012, debía ser ajustado.
12. Mediante Carta N° 0010-2013-GR-AdP y Carta N° 0011-2013-GR-AdP de fechas 03 y 04 de enero de 2013 respectivamente, ADP interpone recurso impugnativo contra el Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN, respecto a las siguientes materias:
 - ✓ Incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo.
 - ✓ Inclusión de pasajeros en tránsito.
 - ✓ Caducidad de la revisión.

Indica además que, de mantenerse vigente el Oficio, se estará ante una controversia que deberá resolverse conforme a la Cláusula Décimo Sexta del Contrato de Concesión, en lo referido al Arbitraje.

13. Mediante Memorando N° 024-13-GAL-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Legal solicitó a la Gerencia de Supervisión, la remisión de un informe técnico adjuntando su posición sobre los hechos cuestionados por el Concesionario.

14. Mediante Memorando N° 191-2013-GS-OSITRAN que adjunta la Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión remitió la información técnica solicitada.



III. ANÁLISIS:

15. Según lo señalado en el objeto del presente Informe, se evaluarán los siguientes puntos:
 - A. Requisitos de Admisibilidad del Recurso de Apelación.
 - B. Argumentos del Recurso de Apelación.
 - C. Evaluación de los Argumentos del Recurso de Apelación.

A. Requisitos de Admisibilidad del Recurso de Apelación:

16. Conforme a lo dispuesto por el artículo 75° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), son deberes de las autoridades respecto del procedimiento administrativo y de sus partícipes, el encausar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos.
17. Los artículos 207° y 209° de la LPAG, establecen que el recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico, siendo el término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios.
18. El Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN, materia de cuestionamiento por parte del Concesionario, fue notificado a AdP el 7 de diciembre de 2012.
19. De conformidad con la información que obra en el expediente, el Concesionario presentó la Carta N° 0010-2013-GR-AdP con fecha 03 de enero de 2013 conteniendo el recurso impugnativo y la Carta N° 0011-2013-GRE-AdP con fecha 04 de enero de 2013, adjuntando copia simple de los poderes de representación y los documentos de identidad de sus representantes. Ambas comunicaciones fueron dirigida a la Gerencia de Supervisión. Teniendo en consideración que el recurso impugnativo fue presentado dentro del plazo legal establecido por la Ley N° 27444, se trata de un recurso de apelación.
20. De otro lado, debe tenerse en consideración que el Concesionario cuestiona el documento emitido por la Gerencia de Supervisión, indicando que la citada Gerencia habría interpretado las cláusulas contenidas en el Contrato de Concesión. Al respecto, el inciso d) del artículo 53° del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, establece que son funciones del Consejo Directivo el ejercer la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las entidades realizan sus actividades de interpretación.
21. En tal sentido, teniendo en consideración que el cuestionamiento formulado se refiere a la supuesta interpretación realizada por la Gerencia de Supervisión respecto del Contrato de Concesión y que conforme al inciso f) del artículo 53° del REGO, le corresponde al Consejo Directivo el resolver en segunda y última instancia los recursos impugnativos que le corresponde conocer conforme a lo establecido en la Ley y el Reglamento, se considera que el presente Recurso de Apelación debe ser resuelto por el Consejo Directivo.



22. En consecuencia, el recurso presentado debe ser admitido a trámite, correspondiendo la evaluación sobre el fondo del mismo.

B. Argumentos del Recurso de Apelación:

23. El recurrente cuestiona el Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN que adjunta el Informe N° 2896-GS-2012-GS-OSITRAN, mediante los cuales se determinó que el monto consignado en dicha factura, por concepto de Cofinanciamiento del tercer Trimestre del 2012, debía ser ajustado, en los extremos referidos a (i) la incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo, (ii) la inclusión de pasajeros en tránsito y (iii) la caducidad de la revisión.

Incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo.

24. El Concesionario señala que, la Gerencia de Supervisión habría indicado en el punto 82 (Cuadro 30) del Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN, que se pagó en exceso a AdP un monto ascendente a US\$ 46,167.74 (inc. IGV) debido a que AdP no consideró un ingreso por TUUA del Aeropuerto de Chiclayo por US\$ 40,637.64.
25. Asimismo, manifiesta que la Gerencia de Supervisión se equivoca pues dicho cálculo fue realizado utilizando la información correcta de ingresos, lo cual fue informado previamente al OSITRAN mediante el reporte mensual de fecha 20 de mayo de 2008 respecto de abril de 2008, señalando que la información respecto del aeropuerto de Chiclayo sí está consignada y es coherente con el ratio de ingreso por TUUA por pasajero, siendo similar a los otros períodos posteriores.
26. Por lo antes expuesto, AdP solicita que la Gerencia de Supervisión exhiba los datos y documentos que sustenten que la información remitida por AdP es errada y comprueben que los ingresos por TUUA de dicho aeropuerto en el segundo trimestre son mayores a los declarados y usados para el cálculo del cofinanciamiento.

Inclusión de pasajeros en tránsito.

27. AdP sostiene que la Gerencia de Supervisión pretende interpretar el Contrato de Concesión al referirse al pasajero en tránsito, señalando que el Contrato de Concesión no hace distinción alguna respecto a pasajeros nacionales, internacionales, en tránsito u otra clasificación, para determinar el contenido del WLU en la fórmula de Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI).
28. Al respecto, AdP cuestiona lo estipulado por la Gerencia de Supervisión mediante el acápite ii) del punto 77 del Informe 28-96-GS-2012-GS-OSITRAN, que observa el cómputo de pasajeros en tránsito como parte del Total de Pasajeros que transitaron en el aeropuerto para el cálculo del IGI, "a pesar de que estos pasajeros no son embarcados en los aeropuertos donde lo registran y no generan ingreso por concepto de TUUA", ante lo cual AdP argumenta que no se evidencia de la regulación técnica² y normativa la exigencia del requisito de embarque y desembarque que la Gerencia de Supervisión impone.

² Numeral 42 de la sección 107.1 (aplicabilidad y definiciones de la Regulación Aeronáutica peruana (RAP) N° 107 define los Pasajeros en Tránsito como que los pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo que llegaron.



29. Asimismo argumenta que, el concepto de uso de infraestructura del terminal o pago de tarifa es aplicable no al concepto de pasajero, sino a los de "tarifa" y "usuario final intermedio", señalando que el costo de movilización del pasajero no necesariamente implica el embarque o desembarque y consiguiente pago de la TUUA, pero si implica la prestación de servicios aeroportuarios regulados como la seguridad a las aeronaves que se vinculan a los pasajeros en tránsito.
30. De esta forma, concluye que no es indebida la inclusión de pasajeros en tránsito en el total de pasajeros movilizados en los aeropuertos a cargo de AdP.

Caducidad de la revisión

31. AdP argumenta que no parece razonable ni conforme al Contrato de Concesión, que la revisión efectuada por la Gerencia de Supervisión se produzca no en la siguiente factura sino en cualquier momento posterior durante la vigencia de la concesión, lo que les generaría incertidumbre jurídica y económica, conforme a lo dispuesto por el literal i) del numeral 3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión, el cual señala que "los ajustes a las facturas ya presentadas por el concesionario y ya pagadas, se incluirán en el pago de la siguiente factura".

C. Evaluación de los Argumentos del Recurso de Apelación:

Incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo

32. En relación a lo manifestado por el Concesionario respecto a este punto, la Gerencia de Supervisión mediante Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN indica que, conforme a lo señalado en el punto 82 del Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN, el pronunciamiento de OSITRAN no es sobre el ingreso por TUUA por incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo, sino sobre la inconsistencia de datos respecto al "Total de Ingresos Regulados por pasajero y carga del segundo trimestre del año 2008 (2008-2)" presentado por el concesionario AdP a través de diversos informes mensuales y trimestrales³ para los periodos 2008-2, 2008-3, 2008-4 y 2009-1.
33. Así, la Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN, que contiene el informe técnico presentado por la Gerencia de Supervisión, señala lo siguiente:

³ El concesionario AdP está obligado a presentarla información referida en el Anexo 17 del Contrato Anexo 17 del Contrato de Concesión, numeral 3.e.:

"Al final de cualquier trimestre t el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN una factura que incluya la información que se encuentra detallada en la fórmula (17.1 ó 17.2).

Información correspondiente al trimestre t:

- *Ingreso Regulado (IR),*
- *Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO),*
- *Ingreso no Regulado Base (INRB),*
- *Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI),*
- *Retribución al Estado (RE)*
- *Pago por Obras (PAO)*
- *Pago de Obras contra la presentación de Liquidaciones al Contado (Liq)"*



"Sobre el particular, la inconsistencia de datos referidos respecto al "Total de Ingresos Regulados por pasajero y carga del trimestre 2008-2 (considerando sólo el mes de abril de 2008) presentado por el concesionario AdP, se sustenta en lo siguiente:

- Para el cálculo del cofinanciamiento operacional del trimestre 2008-2 se ha usado los datos de ingresos que se consignan en la Imagen N° 2, ésta información fue presentada por el concesionario AdP en su reporte trimestral para el periodo 2008-2 a través de la Carta N° 0458/2008/GG/AdP, de fecha 10.Julio.2008, registrado con H.R. 11422 en mesa de partes de OSITRAN (estos datos coinciden con la información sobre Ingresos y Costos del trimestre 2008-2 presentada a la Gerencia de Regulación por AdP a través de Carta N° 0557/2008/GG/ADP, ver cuadro N° 2).
- Por otro lado, el concesionario AdP presenta el reporte mensual del 20 de mayo del 2008 respecto a los ingresos del mes de abril 2008, datos que se muestran en la imagen N° 3 (reporte mensual).
- Sin embargo, al observar los datos referidos al Ingreso por Carga del mes de abril 2008, tanto en el reporte trimestral (imagen N° 2) y el reporte mensual (imagen N° 3), los datos de Ingreso por carga son diferentes, solo coinciden en el caso de Ingresos por TUUA, por defecto el Total de Ingreso por pasajero y Carga para el mes de abril son distintos. Se observa que:
 - **Dato Ingreso por TUUA del mes de abril 2008.** En la imagen N° 2 (reporte trimestral), el ingreso por TUUA asciende a 191,297.70, mientras que en la imagen 3 (reporte mensual) se puede observar que la suma de TUUA nacional y TUUA Internacional coinciden con el monto de ingreso por TUUA de la imagen N° 3 ($189,708.93+1588.75= 191,297.70$)
 - **Dato Ingreso por Carga del mes de abril 2008.** En la imagen N° 2 (reporte trimestral) el ingreso por Carga asciende a 15,140.77 dólares, mientras que en la imagen N° 3 (reporte mensual) no se observa ingreso por carga (es decir cero ingresos), por lo que estos datos no coinciden.

Imagen N° 2:
Reporte Trimestral 2008-2 presentado por AdP

a) Datos	Periodo	2008 Segundo Trimestre			
		Abril	Mayo	Junio	
Ingreso Regulado	USD	1,243,749.19	346,899	351,800	310,939
Ingreso No Regulado	USD	228,311.90	89,854.57	66,307	68,845
Reembolsos/Citros	USD				
Total Ingresos	USD	1,243,749.19			
Ingreso Regular TUUA (2008-T2)	USD	191,297.70	191,297.70	152,475	180,118
Ingreso Regular Carga (2008-T2)	USD	15,140.77	15,140.77	19,655	15,316
Ingreso regulado por pasajero y carga (2007-T4)	USD	191,297.70			

Nota: Imagen extraída del Reporte Trimestral presentado por AdP.



Imagen N° 3:
Reporte Mensual presentado por AdP el 20 de mayo del 2008
AEROPUERTOS DEL PERÚ
INGRESOS POR AEROPUERTO

AEROPUERTO DE:

MES :

Abr-08

INGRESOS REGULADOS				
Rubro		Cantidad	Tarifa Promedio (USD sin Igv)	Ingreso (USD sin Igv)
Aterrizaje y Despegue	Operaciones	5,816.00	10.59	61,618.05
Estacionamiento aeronaves	Horas	16,712.35	0.22	4,066.07
T U U A Nacional	Pasajeros	82,046.00	3.06	119,703.86
T U U A Internacional	Pasajeros	153.00	10.36	1,588.76
Carga	KGs			
Servicios de Rampa	Cargo exceso			
Atención en Horas Extras	Horas			
Despacho de Combustible	Galones			
Alquiler counters	Unidad	32.00	142.48	4,559.72
Alquiler oficinas operaciones aeronaves	M2	455.00	6.15	2,798.83
Alquiler almacenes	M2	2,455.16	2.29	12,599.85
Alquiler areas mantenimiento	M2	-	-	-
Instalaciones Operadores de Rampa	M2	856.87	1.20	856.44
Otros Alquileres para Aeronaves	M2	2,123.39	2.26	4,257.84
Sub Total Ingresos Regulados				283,686.24

Fuente: Imagen extraída del Reporte Mensual presentado por AdP.

Cuadro N° 2: Ingresos Versus Costos del 2008-2 reportado por AdP



Resumen de Ingresos versus Costos (Abril-Junio 2008)

Expresado en Dólares

SERVICIO	Ingresos Total	Costo Total	Unidad	Unidades
1. Servicios sujetos a Regulación Tarifaria				
Pista y Rodadura	173,397	0	Nro de operaciones	40,010
Estacionamiento de Aeronaves	12,046	0	Horas	45,849
Puentes de Embarque Mangas	0	0		
Terminal de Pasajeros TUUA	563,891	0	Nro de personas	279,015
Uso de Instalaciones para Carga Aérea	50,111	0	Kilogramos	4,685,751
2. Servicios sujetos a Regulación de Acceso				
Infr. y SS Almac. Provisión Combustible	68,608	0	Galones	1,253,354
Infr. y Serv. Asistencia en Rampa	60,217	0	Unidades	3,120
Horas Extras	0	0		1
Oficinas Serv. Operativas	72,296	0		2,216
Oficinas Area Gris	0	0		
Mostradores Otras Infr. y Check In	19,202	0	m ²	8,413
Oficinas Almacenamiento, Transporte, Combustible	0	0		
Infr. Equipaje Rezagado	0	0		

Nota: Información remitida a la Gerencia de Regulación por el AdP. El 15 de agosto de 2008, mediante Carta N° 0557/2008/GG/ADP, la concesionaria presentó el Reporte Trimestral de Contabilidad Regulatoria correspondiente al segundo trimestre de 2008.

[Handwritten signature]



- Por tanto, queda demostrada la inconsistencia de datos que maneja el concesionario AdP, respecto al concepto de Total de Ingresos Regulado por TUUA y Carga para el mes de abril 2008, la información presentada por el Concesionario en el reporte trimestral y el reporte mensual por el mismo concepto es diferente. El concesionario AdP lo puede verificar en sus documentos entregados a OSITRAN, los mismos que ya fueron mencionados.

Por otro lado, la inconsistencia de datos de los ingresos del segundo trimestre 2008 (considerando todo el trimestre), se detalló en el Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN (en adelante "el Informe"), que la información por concepto de Total de Ingresos Regulado por pasajero y carga del trimestre 2008-2, es usada para los cálculos del cofinanciamiento operacional en los tres periodos siguientes (2008-3, 2008-4 y 2009-1). Sin embargo, el concesionario AdP ha reportado un monto diferente para los cálculos de los cofinanciamientos de estos periodos, como se describirá y evidenciará en párrafos siguientes.

- En el Trimestre 2008-3, el monto por concepto de Total de Ingresos Regulado por pasajero y carga (IRt) del trimestre 2008-2 considerado para el cálculo del IRPMt del cofinanciamiento operacional, reportado por el concesionario AdP con Carta N° 0763/2008/GG/AdP, de fecha 10 de octubre de 2008, registrada en mesa de partes de OSITRAN con Hoja de Ruta 17308; fue incrementado en 40,637.65 dólares, pasando a ser de 614,001.98 dólares a 654,640 dólares (imagen N°2 y N° 4), este incremento fue justificado por la incorporación del aeropuerto de Chiclayo (incorporado el 06.03.2008) que no fue considerado en su oportunidad, completando la información de los 11 aeropuertos incorporados a junio 2008.
- En la imagen N° 4, se observa que el monto del IRt correspondiente al trimestre 2008-2 es 654,640 dólares y difiere del monto consignado en la imagen N° 2 (614,001.98 dólares). A través de este incremento el concesionario AdP regulariza la información completa de los ingresos regulados del segundo trimestre del año 2008.

Imagen N°4:

Anexo de Carta N° 0763/2008/GG/AdP, de fecha 10.10.2008, registrado con H.R. 17308 en mesa de partes de OSITRAN

Calculando IRPMt

Periodo	t	IRPt	IRCt	IRt en USD	Obs
3T 2008	t=7	631,317	64,035	695,352	11 aeropuertos
2T 2008	t=6	601,695	52,944	654,640	11 aeropuertos
1T 2008	t=5	571,227	35,965	607,193	11 aeropuertos
4T 2007	t=4	485,144	55,965	541,110	9 aeropuertos

IRPMt = 624,573.37 USD

Nota: Esta misma información es presentada con Carta N° 0543/2008/GG/AdP de fecha 11.agosto.2008, registrado con H.R. 13236 en mesa de partes de OSITRAN.

Imagen extraída de los anexos presentados por AdP.



- Asimismo, para los Trimestre 2008-4 y Trimestre 2009-1, en los cálculos de los cofinanciamientos operacionales, se mantuvieron la información regularizada de los ingresos regulados del segundo trimestre del año 2008.

Con Carta N° 0029/2009/GG/AdP, recibida el 12.enero.2009, registrado con H.R. 440-09 en mesa de partes de OSITRAN, presentan los datos de la imagen N° 5, en el se observa que el IRt del trimestre 2008-2 es 654,640 dólares.

Imagen N° 5:

Reporte trimestral 2008-4 Anexo de Carta N° 0029/2009/GG/AdP

Calculando IRPmt

Periodo	t	IRPt	IRCt	IRt en USD	Obs
4T 2008	t=8	668,460	81,829	750,289	12 aeropueros
3T 2008	t=7	631,317	64,035	695,352	11 aeropueros
2T 2008	t=6	601,695	52,944	654,640	11 aeropueros
1T 2008	t=5	571,227	35,965	607,193	11 aeropueros

IRPmt = 676,868.12 USD

Nota: imagen extraída del anexo presentado por AdP

Con Carta N° 0372/2009/GG/AdP de fecha 20.abril.2009, registrado con H.R. 7024-09 en mesa de partes de OSITRAN, presentan los datos de la imagen N° 6, en el se observa que el IRt del trimestre 2008-2 es 654,640 dólares.

Imagen N° 6:

Reporte trimestral 2009-1 - Anexo de Carta N° 0372/2009/GG/AdP

Calculando IRPmt

Periodo	t	IRPt	IRCt	IRt en USD	Obs
1T 2009	t=9	821,289	38,799	860,089	12 aeropueros
4T 2008	t=8	668,460	81,829	750,289	12 aeropueros
3T 2008	t=7	631,317	64,035	695,352	11 aeropueros
2T 2008	t=6	601,695	52,944	654,640	11 aeropueros

IRPmt = 740,092.15 USD

Nota: imagen extraída del anexo presentado por AdP

En relación a lo señalado, se puede apreciar de manera cronológica en el reporte de los ingresos por pasajero y carga del concesionario AdP, que el valor del trimestre 2008-2 utilizado para los cálculos del cofinanciamiento 2008-2 (614,001.98) es diferente al valor utilizado en los 2008-3, 2008-4 y 2009-1 (654,640). Ver grafico N°2

Grafico N°2: Inconsistencia en el Reporte de la Información



2008- II	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •614,001,93
2008 I	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •607,193
2007 IV	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •541,110
2007 III	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •524,995

Datos de Ingresos utilizados para hallar el Cof 2008-2 (JUNIO)
Reportado con Carta No 0458/2008/GG/AdP, de fecha 10.Julio.2008

2008- III	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •695,352
2008 II	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •654,640
2008 I	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •607,193
2007 IV	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •541,110

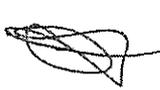
Datos de Ingresos utilizados para hallar el Cof 2008-3 (SETIEMBRE)
Reportado con Carta No 0763/2008/GG/AdP, de fecha 10.octubre .2008

2008- IV	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •750,289
2008 III	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •695,352
2008 II	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •654,640
2008 I	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •607,193

Datos de Ingresos utilizados para hallar el Cof 2008-4 (DICIEMBRE)
Reportado con Carta No 0029/2009/GG/AdP, recibida el 12.enero.2009

2009- I	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •860,089
2008 IV	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •750,289
2008 III	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •695,352
2008 II	•Ingreso Regulado por pasajero y carga •654,640

Datos de Ingresos utilizados para hallar el Cof 2009-1
Reportado con Carta No 0372/2009/GG/AdP de fecha 20.abril.2009



La información que presenta en el reporte trimestral 2008-2 respecto a los ingresos regulados de TUUA y Carga no es coherente y/o similar a los periodos posteriores (2008-3, 2008-4 y 2009-1), esto se evidencia comparando la imagen N° 2 con las imágenes 3, 4, 5 y 6 y sus documentos de sustento.

Por tanto, es correcto el ajuste realizado al cálculo del cofinanciamiento operacional 2008-2, realizado en el Informe, debido a que el Total de Ingresos Regulados por TUUA y Carga



fue regularizado por el mismo concesionario AdP, justificado por la incorporación del aeropuerto de Chiclayo.

Esta regularización fue incorporada en los cálculos del Cofinanciamiento 2008-3, 2008-4 y 2009-1 realizado por el OSITRAN a través de los documentos siguientes: Oficio N° 1966-08-GS-OSITRAN, Informe N° 476-08-GS-OSITRAN, Oficio N° 3110-08-GS-OSITRAN, Informe N° 767-08-GS-OSITRAN, Oficio N° 187-09-GS-OSITRAN, Informe N° 039-09-GS-OSITRAN, Oficio N° 1412-09-GS-OSITRAN, Informe N° 355-09-GS-OSITRAN y Oficio N° 2596-2009-GS-OSITRAN. Y a través del oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN e Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN, regulariza el cálculo del cofinanciamiento operacional del trimestre 2008-2. (Ver anexo 2)."

34. Como puede observarse, la decisión adoptada por la Gerencia de Supervisión a través del Oficio materia de impugnación, se ha realizado en base a la documentación que fue remitida por el propio Concesionario, la cual obra en los archivos de OSITRAN, y se menciona en los numerales precedentes de este documento.
35. Cabe indicar que la Gerencia de Supervisión es competente para verificar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario (AdP), conforme lo ha realizado en el presente caso. Ello, de acuerdo a la siguiente normativa:
 - a) El artículo 5° de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, establece como uno de los objetivos del OSITRAN el velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte.
 - b) Asimismo, el artículo 7° de la citada Ley dispone que una de las principales funciones de OSITRAN es el administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.
 - c) En concordancia a lo antes expuesto, el artículo 32° y 33° del REGO, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, así como el literal g) del artículo 2° del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución N° 024-2011-CD-OSITRAN (en adelante, el Reglamento General de Supervisión), establecen que la función supervisora permite al OSITRAN verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los usuarios; disponiendo que la función supervisora es ejercida por la Gerencia respectiva.
 - d) Asimismo, los literales b) y g) del artículo 2° del Reglamento General de Supervisión señala que la función supervisora del OSITRAN, ejercida a través de su Gerencia de Supervisión, le permite verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas, por parte de las Entidades Prestadoras, en los aspectos técnicos, operativos, comerciales y administrativos, en el ámbito de su competencia.



- e) El Reglamento General de Supervisión, establece las materias sobre las cuales el OSITRAN, a través de su Gerencia de Supervisión, ejercerá su función supervisora, siendo el artículo 10° y el literal b) del artículo 15° los que establecen las distintas modalidades de supervisión del OSITRAN, entre las cuales se encuentra la Supervisión de Gabinete, definida como aquella modalidad de supervisión que consiste en la verificación del cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras a través de la evaluación de la información que ésta última remita y que obre en poder del OSITRAN o que sea proporcionada por terceros, estableciendo además, que la documentación a evaluarse puede corresponder a las obligaciones contractuales referidas a la entrega de información financiera, de inventario de bienes y similares, así como verificar el cumplimiento de cualquier otra obligación de naturaleza análoga que resulte exigible a las entidades prestadoras, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y las normas regulatorias.
36. Queda claro entonces que, conforme a la normativa antes señalada, la Gerencia de Supervisión se encuentra facultada a efectuar verificaciones a través de auditorías, inspecciones u otros que estime conveniente sobre los datos presentados por la empresa concesionaria.
37. Cabe señalar que en los informes trimestrales de evaluación del Cofinanciamiento que emite la Gerencia de Supervisión, se indica expresamente lo siguiente: "*Finalmente, se debe precisar que si bien se ha utilizado la información brindada por AdP, ello no es óbice para que OSITRAN efectúe verificaciones futuras a través de auditorías, inspecciones u otros que estime conveniente sobre los datos presentados por la empresa concesionaria*", lo cual significa que OSITRAN en ejercicio del principio de control posterior señalado en el numeral 1.16 del artículo II del Título Preliminar de la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General⁴, se reservó el derecho auditar la información remitida por AdP.
38. Así, la Gerencia de Supervisión se encuentra facultada para supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos, desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito. Dicha facultad, le permite verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas por parte de AdP, por lo que la Gerencia de Supervisión verifica del cumplimiento de las obligaciones de AdP a través de la evaluación de la información que ésta última le remite y que obra en poder del OSITRAN.
39. Por lo antes expuesto, resulta improcedente solicitar a la Gerencia de Supervisión exhibir los datos y documentos que sustenten que la información remitida por ADP es errada, toda vez que los mismos han sido generados por el propio Concesionario, conforme ha sido detallado en el presente documento, encontrándose el pronunciamiento emitido por la Gerencia de Supervisión, conforme a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión y la normativa vigente.



⁴ 1.16 Principio de privilegio de controles posteriores.- La tramitación de los procedimientos administrativos se sustentará en la aplicación de la fiscalización posterior; reservándose la autoridad administrativa, el derecho de comprobar la veracidad de la información presentada, el cumplimiento de la normatividad sustantiva y aplicar las sanciones pertinentes en caso que la información presentada no sea veraz.

Inclusión de pasajeros en tránsito.

En relación a este punto, la Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN, que contiene el informe técnico presentado por la Gerencia de Supervisión, señala lo siguiente:

"Sobre el particular, el Concesionario AdP señala, que la definición de pasajeros en Tránsito está contemplada en la Regulación Aeronáutica Peruana (RAP) N°107, en donde se definen los mismos como "Pasajeros en tránsito son aquellos pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en el que llegaron" y que la regulación técnica y normativa no considera el requisito de embarque o desembarque. Por otro lado, remiten argumentos relacionados con el concepto de uso de infraestructura y la relación entre el costo de movilización del pasajero y pago del TUUA.

Al respecto, el pronunciamiento de OSITRAN no es sobre la inclusión de pasajeros en tránsito per se, ni sobre la definición de los mismos u otro tema relacionado con los mismos. El pronunciamiento de OSITRAN es sobre la inclusión de los pasajeros en tránsito en el indicador de cantidad (WLU) sin que los mismos generen ingresos en el marco del cálculo del cofinanciamiento operacional, ya cuando se realiza el cálculo de una Tarifa Promedio, se dividen los ingresos generados por un concepto entre la cantidad que hizo que se genere el ingreso, no se puede considerar un indicador de cantidad sin que este genere ingresos.

Es decir, parto del ingreso y divido éste entre la cantidad para obtener una tarifa promedio. Esta determinación del ingreso es ampliamente utilizada en distintos textos de economía, en donde se señala el Ingreso Total (IT) es igual al precio multiplicado por la cantidad vendida.

En el marco de la fórmula de Cofinanciamiento, el WLU como parte de la fórmula utilizada para determinar el Ingreso Regulado Base Ajustado, es utilizado como indicador de cantidad dentro del cálculo de la Tarifa Promedio. La definición de WLU planteada en el numeral 1.122 del Contrato de Concesión, señala la equivalencia de un pasajero a cien (100) kilogramos de carga, esta equivalencia nos permite sumar pasajeros con carga, dividiendo la carga entre 100, para así tener un indicador de cantidad uniforme. Este hecho se evidencia en el numeral 2.3.1 del Contrato de Concesión, donde se estipula lo siguiente:

" 2.3.1 Ingreso Regulado Base Ajustado

(...)

El Ingreso Regulado Base inicial en Dólares es reajustado al trimestre t de cálculo del cofinanciamiento tomando en consideración el incremento en tarifas y el crecimiento vegetativo en el número de pasajeros mediante la siguiente fórmula:

$$IBA_t = IBA_0 \frac{T_t}{T_0} \left(1 + \left(\frac{PBI_{t-1}}{PBI_0} - 1 \right) * f_3 \right)$$

(17.5)

Donde:

IBA₀

Ingreso Regulado Base Inicial correspondiente al monto promedio de los Ingresos Regulados trimestrales por concepto de movimiento de pasajeros y de carga que se obtuvieron durante el año 2004. Este fue



fijado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión en US\$ 1'352,721, que equivale a US\$ 338,180.25 trimestrales (US\$ 1'352,721 / 4). A este monto se añadieron los IBA₀ de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, con lo que su valor se estableció en US\$ 430,442.07.

- T_t Tarifa promedio ponderada por el WLU (Work Load Unit) del trimestre "t"
- T_0 Tarifa promedio ponderada por WLU en el año 2004, que asciende a US\$ 1.43.
- PBI_{t-2} Último valor disponible del Producto Bruto Interno (PBI) desestacionalizado anterior al trimestre t. Se considerará como fuente al Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).
- PBI_0 PBI trimestral promedio en el año 2004.
- f_3 Factor que relaciona el crecimiento en el PBI con la variación en el número de pasajeros nacionales, el cual fue fijado en 0.682 (Anexo 17 del Contrato de Concesión).
- WLU_t Total de WLU movilizados en los trimestres "t-1", "t-2", "t-3" y "t-4".

La Tarifa Promedio ponderada por WLU en Dólares en el trimestre t se estima mediante la siguiente fórmula:

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t}$$

(17.6)

Donde:

T_t Tarifa promedio por WLU al cierre del trimestre t en Dólares

IR_t Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la Concesión en los trimestres t-1, t-2, t-3 y t-4 en Dólares.

WLU_t Total de WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la concesión, en los trimestres t-1, t-2, t-3 y t-4.

La Tarifa Promedio ponderada por WLU en Dólares para el trimestre base que se estima mediante la siguiente fórmula y que se mantiene constante durante todo el periodo de la concesión:

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t}$$

(17.7)

Donde:

T_t Tarifa promedio por WLU entre el 01.Ene.2004 y 31. Dic. 2004 en Dólares que asciende a US\$ 1.43

IR_t Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene.2004 y 31.

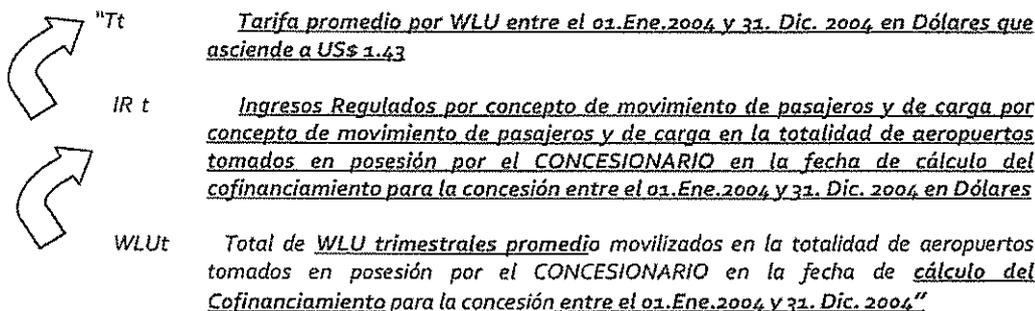


Dic. 2004 en Dólares

WLUt Total de WLU trimestrales promedio movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene.2004 y 31. Dic. 2004”

WLUt Total de WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la concesión, en los trimestres t-1, t-2, t-3 y t-4”. (El subrayado es propio)

Como se aprecia, el contrato de concesión establece dos tarifas promedio, al primera que es calculada en cada trimestre en función de los ingresos regulados por concepto de movimiento pasajeros y de carga y sus cantidades respectivas representadas mediante WLU y la segunda, que es una tarifa promedio base fijada en US\$ 1.43 de la misma forma que la primera pero con datos del año 2004.



Visto lo anterior, en el marco del cálculo de cofinanciamiento la tarifa promedio considera dos conceptos de ingresos los mismos que se obtienen por el concepto de movimiento de pasajeros y carga (WLU) como se muestra a continuación:

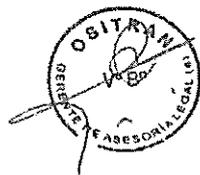
$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t} = \frac{\text{Ingreso regulado por concepto de movimiento de pasajeros y de carga}_t}{WLU_t (\text{Pasajeros} + \text{Carga} / 100)}$$

En ese orden contractual, la Tarifa Promedio (Tt) que es calculada en cada trimestre para ajustar los Ingresos Regulados Base, es comparada con la Tarifa Promedio (To) base, la misma que fue calculada en base de Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO y WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión en la fecha de cálculo del cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene.2004 y 31. Dic. 2004.

$$IBA_t = IBA_0 \left(\frac{T_t}{T_0} \right) \left(1 + \left(\frac{PBI_{t-1}}{PBI_0} - 1 \right) * f_3 \right)$$

La tarifa promedio que se ajusta cada trimestre

Es la tarifa base promedio



Como se aprecia, la tarifa promedio base que fue estimada con información del año 2004, fijada en US\$ 1.43 tiene como componentes los ingresos regulados por concepto de pasajeros y carga y sus respectivas cantidades, en donde no se considera a los pasajeros en tránsito en la parte de ingresos. (Ver anexo 1)

El contrato define claramente que el uso del WLU se da en el marco del cálculo de la tarifa promedio utilizada en el IBA, el mismo que forma parte de la fórmula IGI (Incentivos a la Generación de Ingresos), que recompensa al Concesionario por generar mayores ingresos regulados, la fórmula del IGI es la siguiente:

$$IGI_t = f_2 (IRPM_t - IBAPM_t)$$

En donde el primer componente está definido como el Promedio Móvil de los Ingresos Regulados por el movimiento de pasajeros y carga de los aeropuertos, considerando los cuatro trimestres anteriores al trimestre en evaluación⁵ y el segundo como el promedio móvil de los Ingresos Regulados Base ajustado por el movimiento de pasajeros de los aeropuertos, considerando cuatro trimestres, incluyendo el trimestre en evaluación⁶. Como se aprecia la fórmula del IGI se basa en los ingresos regulados, considerando pasajeros y carga de los aeropuertos, por lo que agregar una variable de tráfico que no genera ningún tipo de ingresos es contrario a la aplicación de la fórmula IGI.

Llama la atención que el concesionario, no se pronuncie sobre el concepto de Tarifa Promedio en el recurso presentado, considerando que en los reportes remitidos a OSITRAN, si aplican correctamente este concepto. Así en el caso del mes de Diciembre de 2012, se puede apreciar que AdP, obtiene una Tarifa Promedio de 23.18 por concepto de Aterrizaje y Despegue, dividiendo los ingresos generados por este concepto entre las operaciones realizadas por el mismo concepto

$$T_{\text{promedio}} = \frac{\text{Ingreso por Aterrizaje y Despegue}_t}{\text{Operaciones por Aterrizaje y Despegue}_t} = \frac{183,415.88}{7,914} = 23.18$$

$$T_{\text{promedio}} = \frac{\text{Ingreso por Estacionamiento de Aeronaves}_t}{\text{Horas Estacionamiento de Aeronaves}_t} = \frac{8,636.94}{24,720} = 0.35$$



⁵ El IRPM t de acuerdo a lo establecido el Numeral 2.3 del Anexo 17 del Contrato

⁶ El IBAPM se estimó de acuerdo a la información proporcionada por CORPAC para el año 2004

Imagen N° 1: Reporte de Tarifas Promedio de AdP- Diciembre de 2012

AEROPUERTOS DEL PERU S.A.				
INGRESOS POR AEROPUERTO		MES: Diciembre		
AEROPUERTO:				
INGRESO REGULADO				
RUBRO		CANTIDAD	TARIFA PROMEDIO	INGRESO (DOL SIN IGV)
ATERRIZAJE Y DESPEGUE	OPERACIONES	7,814.00	23.18	183,415.88
ESTACIONAMIENTO AERONAVES	HORAS	24,720.00	0.35	6,535.84
TUUA NACIONAL	PASAJEROS	147,530.00	3.55	538,888.77
TUUA INTERNACIONAL	PASAJEROS	255.00	11.24	2,989.40
CARGA	KILOS	1,810,559.51	0.01	20,025.10
SERVICIOS DE RAMPA	CARGO ACCESO	2,431.00	18.24	44,331.68
ATENCIÓN EN HORAS EXTRAS	HORAS	480.00	84.07	40,351.68
DESPECHO DE COMBUSTIBLE	GALONES	658,770.00	0.04	23,192.71
ALQUILER EQUIPOS	UNIDAD	88.89	94.05	5,480.05
ALQUILER OFICINAS OPERACIONES AEROLINEAS	M2	1,187.89	9.92	11,784.28
ALQUILER AREAS MANTENIMIENTO	M2	0.00	0.00	0.00
INSTALACIONES OPERADORES DE RAMPA	M2	0.00	0.00	0.00
OTROS ALQUILERES PARA AEROLINEAS	M2	784.87	2.06	1,615.19
SUBTOTAL INGRESO REGULADO				889,293.64

Fuente: Tomado de Reporte de AdP – Diciembre 2012

Como se aprecia, la aplicación del concepto de Tarifa Promedio se obtiene a partir de la información de ingreso y cantidad.

De lo anteriormente señalado, queda claro que la aplicación del concepto de WLU y Tarifa promedio no se utilizan de manera independiente en la fórmula del IGI y se enmarca dentro la formula fijada en el numeral 2.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión. En este sentido, lo señalado por AdP no es correcto y no se enmarca dentro de lo estipulado en el numeral antes citado del Contrato de Concesión y más aun considera en el indicador WLU de cada trimestre una cantidad "Pasajeros en Tránsito" que no forma parte de la Tarifa base promedio y, aparte de considerar dicha variable en la tarifa promedio, duplica el número por dos sin ningún criterio.

Por otro lado, el pronunciamiento de OSITRAN, versa sobre la multiplicación de los pasajeros en tránsito por dos (2) sin que exista ningún criterio operativo, económico, ni sustento técnico o legal. Al respecto, el año 2010 OSITRAN solicitó distinta información en relación al Tráfico de pasajeros en Tránsito, la misma que después de ser revisada, originó que se solicite el criterio empleado por el Concesionario para duplicar el número de pasajeros en tránsito tratándose del mismo pasajero y después sumar esta a los pasajeros movilizados en los Aeropuertos bajo la administración de la Concesionaria.

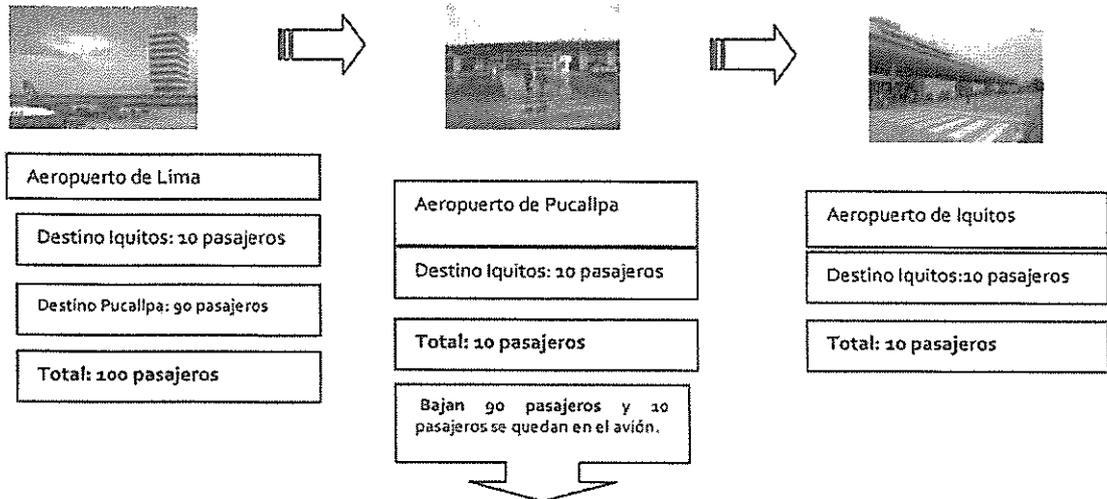
Sobre el particular, el concesionario contabiliza a los pasajeros en tránsito, como pasajeros de llegada y salida, sin que los mismos bajen de la aeronave, más aún sin ningún criterio técnico multiplica por dos a los mismos pasajeros, tal como lo señala AdP en la Carta N° 0050-2012-GR-AdP.

Así por ejemplo, si un vuelo Lima- Pucallpa -Iquitos sale con 100 pasajeros a bordo, de los cuales 10 pasajeros tienen como destino final Iquitos y 90 a Pucallpa, el vuelo antes señalado tiene 10 pasajeros en tránsito. AdP multiplica por dos a los 10 pasajeros en tránsito que no bajan del avión y por ende no pagan TUUA y reporta 20 pasajeros en el indicador a ser utilizado para el cálculo de la tarifa promedio, en el extremo si un señor de apellido Montoya sale de Lima con destino a Iquitos, hace escala en Pucallpa, este es contado dos veces. Como se aprecia en el ejemplo, el reporte presentado por AdP es irreal y distorsiona la información estadística utiliza en el cálculo del cofinanciamiento



operacional, ya que los 10 pasajeros que salieron de Lima e hicieron escala en Pucallpa y llegan a Iquitos son los mismos, siempre son los 10 pasajeros. Ver grafico a continuación:

Grafico N°1: Esquema de Pasajeros en Tránsito



40. Como puede observarse, para efectos de calcular el Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados – IGI, debe aplicarse las fórmulas fijadas mediante el Contrato de Concesión para la determinación del mismo, las cuales en todo momento establecen que los pasajeros a considerarse son aquellos que generen ingresos, por lo cual queda claro que el rubro de pasajeros en tránsito no debe ser considerado en la parte referida a cantidades, ni debe reflejarse en la parte de ingresos, ya que estos pasajeros no pagan la TUUA ni generan otro tipo de ingresos y, por ende, no deben ser computados por el concesionario para efectos del cálculo del IGI.

41. Por lo tanto, la actuación de la Gerencia de Supervisión al emitir el Oficio impugnado, no implicó una interpretación al Contrato de Concesión sino la aplicación directa de las fórmulas establecidas en el mismo, donde la determinación de cada variable se encuentra definida de manera clara en el Anexo 17 del Contrato de Concesión.

42. En concordancia a lo antes señalado, se debe tener en consideración que para calcular la tarifa promedio, es necesario considerar la definición de tarifa, siendo esta fijada en los numerales 1.111 y 7.7.1 del Contrato de Concesión de la siguiente manera:

" (...)
 1.111 "Tarifas", es la contraprestación por los Servicios Aeropuertos y Servicios No Aeroportuarios que el CONCESIONARIO recibirá de un Usuario Final de los Aeropuertos, de conformidad con el numeral 7.7 y siguientes de la Cláusula Séptima del presente contrato"

" (...)
 7.7.1 "Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en el RETA"

[Firma manuscrita]



43. De esta manera, conforme a lo indicado por la Gerencia de Supervisión, la tarifa promedio debe recoger el concepto de tarifa fijado en el Contrato de Concesión, y además ser consistente con el principio de equivalencia, el cual implica recoger en el denominador los datos operativos con los cuales se generan los ingresos (relación ingresos – cantidad)⁷.
44. Concordante con ello, observamos que, el Anexo 7 del Contrato de Concesión señala claramente que el cobro del TUUA es por PASAJERO EMBARCADO, lo que confirma la incorrecta incorporación de los pasajeros en tránsito, que se mantuvieron en la aeronave. Finalmente, este ajuste hace que se modifique la tarifa promedio.
45. Adicionalmente, según informa la Gerencia de Supervisión, ello es recogido en el libro blanco del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincias en donde en el modelo financiero utilizado para calcular el monto del PAMO, se considera solamente pasajeros nacionales e internacionales. En dicho modelo no existe un precio relacionado a pasajeros en tránsito ni una cantidad estimada, por lo que no existe ningún ingreso por este rubro.
46. De la información reportada por el concesionario en el marco del Cofinanciamiento, la Gerencia de Supervisión identificó que las tarifas promedio no coinciden con lo estimado por OSITRAN debido a que el Concesionario suma en la información, referida a las cantidades de pasajeros, los pasajeros en tránsito (multiplica por dos los pasajeros en tránsito), los cuales no generan ingresos para el concesionario y por ende no se reflejan en el comportamiento de los ingresos regulados reportados.
47. Por lo tanto, la actuación de la Gerencia de Supervisión respecto del cómputo de pasajero en tránsito dentro de la estimación de la tarifa promedio utilizada en el componente IGI de la fórmula de Cofinanciamiento, se encuentra en el marco del Contrato de Concesión, siendo una aplicación directa del mismo, por lo que resulta infundado lo señalado por el Concesionario.

Caducidad de la revisión.

48. Sobre este extremo de la impugnación, debemos señalar que, el numeral 3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión, establece lo siguiente respecto del procedimiento de pago del cofinanciamiento:

" 3. *Procedimiento del pago del Cofinanciamiento*
(...)

El pago del Cofinanciamiento definido en el Punto 2 de este Anexo se ejecutará trimestralmente, según el siguiente procedimiento:

- a. *Los trimestres considerados para el pago del Cofinanciamiento serán aquellos contados a partir de la Fecha de Cierre del Contrato de Concesión.*

⁷ Al respecto, el contrato para el cálculo del IGI, considera dos tipos de ingresos IRPt (Ingreso Regulado por concepto de TUUA en el trimestre t) y IRCt (Ingreso Regulado por concepto de tarifa por movimiento de carga en el trimestre t).



- b. Los 5 primeros Días de cada mes, el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN información correspondiente a :
- Ingresos Regulados
 - Ingreso No Regulados
 - Retribución al Estado
 - Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados
- c. El OSITRAN tendrá 15 días calendario para presentar cualquier observación a esta información. Vencido este plazo y de no mediar respuesta del OSITRAN se dará por aprobada la información presentada por el CONCESIONARIO.
- d. El CONCESIONARIO tendrá un plazo de 15 días calendario para levantar las observaciones planteadas por el OSITRAN. De esta manera se tendrá la información validada correspondiente al mes, información que se incluiría para formar parte del trimestre t y el respectivo pago del Cofinanciamiento.
- e. Al final de cualquier trimestre t el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN una factura que incluya la información que se encuentra detallada en la fórmula (17.1 ó 17.2).

Información correspondiente al trimestre t:

- Ingreso Regulado (IR)
 - Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
 - Ingreso no Regulado Base (INRB)
 - Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)
 - Retribución al Estado (RE)
 - Pago por Obras (PAO)
 - Pago por Obras contra la presentación de Liquidaciones al Contado (Liq)
- f. OSITRAN tendrá un plazo de 10 Días (contados a partir de la fecha de entrega de la factura por el CONCESIONARIO) para instruir al Fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura contra los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso.
- g. Dentro de ese plazo el OSITRAN podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado para el trimestre t no coincide con los importes aprobados.
- h. En caso la factura no sea rechazada y OSITRAN no cumpla con el plazo de 10 Días antes mencionado, éste deberá reconocer al CONCESIONARIO un interés equivalente a LIBOR más 4% que será aplicada a los días de retraso contados a partir del día Once (11) de presentada la factura por Concesionario. En este caso, el CONCESIONARIO está facultado a detener la ejecución de las inversiones sin ningún tipo de penalidad.
- i. Los ajustes a las facturas presentadas por el CONCESIONARIO y ya pagadas, se incluirán en el pago de la siguiente factura.



(...)”
(El subrayado es nuestro)

49. Como puede apreciarse, el Contrato de Concesión es claro en establecer el procedimiento específico para realizar el pago del cofinanciamiento, estableciendo la obligación para AdP de entregar información al OSITRAN a fin de que este último, en base a la verificación de la misma, apruebe el importe a ser pagado por concepto de cofinanciamiento.
50. Al respecto, el literal i) precedentemente citado, permite que OSITRAN pueda realizar ajustes a las facturas que AdP haya presentado y que se encuentren pagadas, los mismos que se incluirán en el pago de la siguiente factura, lo que únicamente implica que no se solicitará al Concesionario el reintegro en efectivo del dinero ya pagado, sino que el Contrato ha previsto realizar ajustes a futuro, lo cual implica además, que esto se dé a través de descuentos o pagos adicionales, según sea el caso.
51. Es necesario recordar que este tipo de ajustes ya se han realizado con anterioridad por parte del OSITRAN a AdP, incluso realizando pagos a favor de esta última. Así, conforme se señala en el punto 89 del Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN, a lo largo de la concesión se han realizado tres ajustes al cálculo del Cofinanciamiento trimestral por concepto de PAMO, afectando a diez trimestres, entre los años 2007, 2009 y 2010, con un monto ascendente a US\$ 376,220.75 a favor del Concesionario, ajustes que se dieron principalmente por variación de pasajeros y carga, ajuste del PAMO y variación de ingresos regulados.
52. Al respecto, debe tenerse en consideración que, tal como lo señala la Gerencia de Supervisión en la Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN, la fórmula utilizada para determinar el cofinanciamiento utiliza el concepto de promedio móvil de cuatro periodos, es decir para determinar el valor del cofinanciamiento operacional de un trimestre determinado, se utilizan valores correspondientes a trimestres anteriores (hasta cuatro (4) atrás), como se aprecia en el Gráfico N°2 antes mencionado, esto hace se genere un efecto dómينو, que implica que si se cambio algún dato en la fecha de cálculo, deberá ajustarse para atrás todos los cálculos.
53. De otro lado, debe tenerse en cuenta que si bien la Gerencia de Supervisión ejerce su función supervisora utilizando la información brindada por AdP, esto no impide que OSITRAN posteriormente realice verificaciones sobre los datos presentados por la empresa concesionaria, más aún teniendo en consideración las observaciones realizadas por la Gerencia de Supervisión, debido a inconsistencias que han generado ajustes en vista que dicha información es utilizada para los cálculos del cofinanciamiento operacional.
54. Asimismo, conforme ya ha sido indicado anteriormente, AdP tiene conocimiento de dicha facultad de supervisión; en efecto, en los informes trimestrales de evaluación del Cofinanciamiento que ha emitido OSITRAN, se ha especificado lo siguiente: “Finalmente, se debe precisar que si bien se ha utilizado la información brindada por AdP, ello no es óbice para que OSITRAN efectúe verificaciones futuras a través de auditorías, inspecciones u otros que estime conveniente sobre los datos presentados por la empresa concesionaria”, lo cual



significa que OSITRAN en ejercicio del principio de control posterior señalado en el numeral 1.16 del artículo II del Título Preliminar de la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, se reserva el derecho auditar la información remitida por AdP, conforme lo señala la GS mediante Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN.

55. Por lo tanto, la actuación de la Gerencia de Supervisión relacionada con la posibilidad de realizar ajustes al Cofinanciamiento, resulta ajustada a los términos establecidos en el Contrato de Concesión y a las atribuciones dispuestas por el marco normativo vigente, razón por la cual este extremo de la impugnación debe ser declarado infundado.

IV. CONCLUSIONES:

En virtud de lo expuesto, corresponde declarar INFUNDADO el Recurso de Apelación presentado por la empresa Concesionaria AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. en contra del Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión sobre el pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012.

V. RECOMENDACIONES:

Se recomienda la aprobación del presente Informe, así como del proyecto de Resolución de Consejo Directivo que se adjunta.

Atentamente,



ANTONIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Gerente de Asesoría Legal



SILVANA ELÍAS NARANJO
Asesora Legal I



CARLA SÁNCHEZ TABRA
Asesora Legal

Se adjunta:
Proyecto de Resolución de Consejo Directivo
Nota N° 104-2013-GS-OSITRAN
Expediente Original

Reg. Sal. GAL N°3895-13
Ref. 3583-13-GS
HR. 217-13

Resolución de Consejo de Directivo

Nº 0XX-2013-CD-OSITRAN

ENTIDAD PRESTADORA : Aeropuertos del Perú S.A. - AdP

MATERIA : Recurso de Apelación interpuesto por AdP, contra lo resuelto por la Gerencia de Supervisión mediante Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN, sobre pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012

Lima, xxx de febrero de 2013

VISTOS:

El recurso de apelación formulado por Aeropuertos del Perú S.A. (en lo sucesivo el Concesionario) contra lo resuelto por la Gerencia de Supervisión, mediante Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN, el Informe Nº 0010-13-GAL-OSITRAN emitido por la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN y la Nota Nº 104-2013-GS-OSITRAN emitida por la Gerencia de Supervisión; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN notificado con fecha 07 de diciembre de 2012, la Gerencia de Supervisión dispone la devolución de la Factura Nº 001-0015753, debido a que mediante el Informe Nº 2896-GS-2012-GS-OSITRAN determinó que el monto consignado en dicha factura, por concepto de Cofinanciamiento del tercer Trimestre del 2012, debía ser ajustado;

Que, mediante Cartas Nº 0010-2013-GR-AdP y 0011-2013-GR-AdP el Concesionario interpuso recurso impugnativo contra el Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN, el que adjunta el Informe Nº 2896-GS-2012-GS-OSITRAN, mediante los cuales se determinó que el monto consignado en dicha factura, por concepto de Cofinanciamiento del tercer Trimestre del 2012 debía ser ajustado, señalando que la impugnación versa sobre (i) la incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo, (ii) la inclusión de pasajeros en tránsito y (iii) la caducidad de la revisión;

Que, el Concesionario cuestiona el documento emitido por la Gerencia de Supervisión, indicando que la citada Gerencia habría interpretado las cláusulas contenidas en el Contrato de Concesión, facultad exclusiva del Consejo Directivo;

Que, el inciso d) del artículo 53º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM, establece que son funciones del Consejo Directivo el ejercer la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las entidades realizan sus actividades de interpretación;



Que, teniendo en consideración que entre los cuestionamientos formulados, el Concesionario se refiere a la supuesta interpretación realizada por la Gerencia de Supervisión respecto del Contrato de Concesión y que conforme al inciso f) del artículo 53º del REGO, es competencia del Consejo Directivo resolver en segunda y última instancia los recursos impugnativos que le corresponde conocer, conforme a lo establecido en la Ley y el Reglamento, se considera que el presente Recurso de Apelación debe ser resultado por el Consejo Directivo;

Que, luego de revisar el Informe de Vistos de la Gerencia de Asesoría Legal, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual se incluye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del artículo 6º de la Ley Nº 27444.

POR LO EXPUESTO, y en base al análisis contenido en el Informe Nº 010-13-GAL-OSITRAN, así como lo indicado en la Nota Nº 104-2013-GS-OSITRAN, en aplicación del artículo 209º de la Ley Nº 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Declarar INFUNDADO el Recurso de Apelación presentado por el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A., en contra Oficio Nº 5072-2012-GS-OSITRAN sobre pago de Cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012, quedando así agotada la vía administrativa.

Artículo 2º.- Notificar la presente Resolución, el Informe Nº 010-13-GAL-OSITRAN y la Nota Nº 104-13-GS-OSITRAN al Concesionario Aeropuertos del Perú S.A.

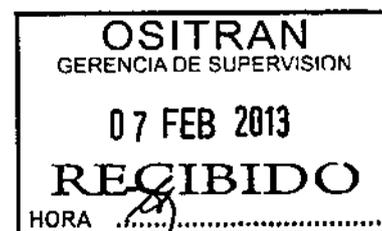
Artículo 3º.- Difundir la presente Resolución, el Informe Nº 010-13-GAL-OSITRAN y la Nota Nº 104-13-GS-OSITRAN en el Portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese y comuníquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



NOTA N°104-2013-GS-OSITRAN



Para : **WILLIAM BRYSON BUTRICA**
Gerente de Supervisión (e)

De : **DANILO CAMPOS FLORES**
Supervisor Económico Financiero I

MONICA ORTEGA MATUTE
Supervisor Estadístico Financiero

Asunto : Recurso impugnativo presentado por Aeropuertos del Perú S.A.

Referencia : Memorando N°024-13-GAL-OSITRAN

Fecha : 07 de febrero de 2013

Sobre el asunto, la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S A (AdP) presentó un recurso impugnatorio contra el Oficio N°5072-2012-GS-OSITRAN que contiene el Informe N°2896-2012-GS-OSITRAN, en donde se estima el Ajuste por Pasajeros en Tránsito dentro del Pago del Confinamiento Trimestral y por inconsistencia de datos. El monto del ajuste determinado en el informe antes señalado fue ajustado en el pago del cofinanciamiento operacional del tercer trimestre del año 2012

Sobre el particular, el principal argumento de la empresa Concesionaria, está relacionado con referida a la inclusión de pasajeros en Tránsito en la fórmula utilizada para determinar el IGI y WLU

Además, remite argumentos respecto a lo siguiente

- a) Respecto de la inclusión de los pasajeros en tránsito Respecto a este punto, el Concesionario, señala que en la definición del numeral 1.122 referida a "WLU" (Work Load Unit) en donde se establece la equivalencia de un pasajero igual a cien kilogramos de carga, solo se hace referencia Pasajero, sin distinguir pasajero nacional, internacional o en tránsito u otra clasificación. Asimismo, señalan que la definición de pasajeros en Tránsito está contemplada en la Regulación Aeronáutica Peruana (RAP) N°107, en donde se definen los mismos como "Pasajeros en tránsito son aquellos pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en el que llegaron" y que la regulación técnica y normativa de pasajeros en tránsito no considera el requisito de embarque o desembarque; y señalan además que los pasajeros en tránsito pueden. i) desembarcar y embarcar, o ii) permanecer en la aeronave y eso lo decide la aerolínea, bajo criterios comerciales u operacionales. Por otro lado, señalan que el costo de movilización del pasajero no necesariamente implica embarque o desembarque y consiguiente pago del TUUA y que hay servicios aeroportuarios regulados como la seguridad a las aeronaves, que se vinculan con los pasajeros en tránsito. Finalmente señalan que la Gerencia de Supervisión busca interpretar el Contrato de Concesión



respecto al contenido de WLU en la fórmula del Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

- b) Respecto de la incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo Sobre este aspecto, el Concesionario indica que la no incorporación de los ingresos por TUUA en los ingresos regulados ha sido informada a OSITRAN en el reporte mensual presentado el 20 de mayo respecto de abril 2008. Asimismo, señala que la información respecto del aeropuerto de Chiclayo si está consignada y es coherente con el ratio de ingreso por TUUA por pasajero, que consta en el mismo informe y es similar a los otros periodos posteriores. Por otro lado, mencionan que corresponde a OSITRAN no solo afirmar que la información de AdP es errada, sin dar evidencias de ello
- c) Caducidad de la revisión En relación a este punto el Concesionario señala que los ajustes a las facturas ya presentadas por el concesionario y ya pagadas se incluirán en el pago de la siguiente factura, según el literal i) del Anexo 17 del Contrato de Concesión. Señalan, asimismo que el ajuste realizado por la Gerencia de Supervisión genera incertidumbre jurídica y económica, que el Contrato de Concesión no admite

Sobre los descargos presentados debemos señalar que los mismos no levantan el pronunciamiento ni las observaciones remitidas mediante el Oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN, por los siguientes motivos

- 1) **En relación a lo señalado en el literal a), y los argumentos Hecho y Derecho, el planteamiento y sustento de AdP respecto a la "inclusión de pasajeros en tránsito", no es materia del pronunciamiento de OSITRAN.**

Sobre el particular, el Concesionario AdP señala, que la definición de pasajeros en Tránsito está contemplada en la Regulación Aeronáutica Peruana (RAP) N°107, en donde se definen los mismos como "Pasajeros en tránsito son aquellos pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en el que llegaron" y que la regulación técnica y normativa no considera el requisito de embarque o desembarque. Por otro lado, remiten argumentos relacionados con el concepto de uso de infraestructura y la relación entre el costo de movilización del pasajero y pago del TUUA

Al respecto, el pronunciamiento de OSITRAN no es sobre la inclusión de pasajeros en tránsito per se, ni sobre la definición de los mismos u otro tema relacionado con los mismos. El pronunciamiento de OSITRAN es sobre la inclusión de los pasajeros en tránsito en el indicador de cantidad (WLU) sin que los mismos generen ingresos en el marco del cálculo del cofinanciamiento operacional, ya cuando se realiza el cálculo de una Tarifa Promedio, se dividen los ingresos generados por un concepto entre la cantidad que hizo que se genere el ingreso, no se puede considerar un indicador de cantidad sin que este genere ingresos

Es decir, parto del ingreso y divido éste entre la cantidad para obtener una tarifa promedio. Esta determinación del ingreso es ampliamente utilizada en distintos textos de economía, en donde se señala que el Ingreso Total (IT) es igual al precio multiplicado por la cantidad vendida



En el marco de la fórmula de Cofinanciamiento, el WLU como parte de la fórmula utilizada para determinar el Ingreso Regulado Base Ajustado, es utilizado como indicador de cantidad dentro del cálculo de la Tarifa Promedio. La definición de WLU planteada en el numeral 1.22 del Contrato de Concesión, señala la equivalencia de un pasajero a cien (100) kilogramos de carga, esta equivalencia nos permite sumar pasajeros con carga, dividiendo la carga entre 100, para así tener un indicador de cantidad uniforme. Este hecho se evidencia en el numeral 2.3.1 del Contrato de Concesión, donde se estipula lo siguiente

" 2.3.1 Ingreso Regulado Base Ajustado

()

El Ingreso Regulado Base inicial en Dólares es reajustado al trimestre t de cálculo del cofinanciamiento tomando en consideración el incremento en tarifas y el crecimiento vegetativo en el número de pasajeros mediante la siguiente fórmula

$$IBA_t = IBA_0 \frac{T_t}{T_0} \left(1 + \left(\frac{PBI_{t-1}}{PBI_0} - 1 \right) * f_3 \right)$$

(17.5)

Donde:

IBA_0 Ingreso Regulado Base Inicial correspondiente al monto promedio de los Ingresos Regulados trimestrales por concepto de movimiento de pasajeros y de carga que se obtuvieron durante el año 2004 Este fue fijado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión en US\$ 1'352,721, que equivale a US\$ 338,180 25 trimestrales (US\$ 1'352,721 / 4). A este monto se añadieron los IBA_0 de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, con lo que su valor se estableció en US\$ 430,442 07

T_t Tarifa promedio ponderada por el WLU (Work Load Unit) del trimestre "t"

T_0 Tarifa promedio ponderada por WLU en el año 2004, que asciende a US\$ 1.43.

PBI_{t-1} Ultimo valor disponible del Producto Bruto Interno (PBI) desestacionalizado anterior al trimestre t. Se considerará como fuente al Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).

PBI_0 PBI trimestral promedio en el año 2004

f_3 Factor que relaciona el crecimiento en el PBI con la variación en el número de pasajeros nacionales, el cual fue fijado en 0.682 (Anexo 17 del Contrato de Concesión).

WLU_t Total de WLU movilizados en los trimestres "t-1", "t-2", "t-3" y "t-4".

La Tarifa Promedio ponderada por WLU en Dólares en el trimestre t se estima mediante la siguiente fórmula

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t}$$



(17 6)

Donde

T_t Tarifa promedio por WLU al cierre del trimestre t en Dólares

IR_t Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la Concesión en los trimestres t-1, t-2, t-3 y t-4 en Dólares

WLU_t Total de WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la concesión, en los trimestres t-1, t-2 t-3 y t-4

La Tarifa Promedio ponderada por WLU en Dólares para el trimestre base que se estima mediante la siguiente fórmula y que se mantiene constante durante todo el periodo de la concesión

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t}$$

(17 7)

Donde

T_t Tarifa promedio por WLU entre el 01.Ene.2004 y 31. Dic. 2004 en Dólares que asciende a US\$ 1.43

IR_t Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene.2004 y 31. Dic. 2004 en Dólares

WLU_t Total de WLU trimestrales promedio movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento para la concesión entre el 01 Ene.2004 y 31. Dic. 2004 "

WLU_t Total de WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la concesión, en los trimestres t-1, t-2 t-3 y t-4" (El subrayado es propio)



Como se aprecia, el contrato de concesión establece dos tarifas promedio, al primera que es calculada en cada trimestre en función de los ingresos regulados por concepto de movimiento pasajeros y de carga y sus cantidades respectivas representadas mediante WLU y la segunda, que es una tarifa promedio base fijada en US\$ 1 43 de la misma forma que la primera pero con datos del año 2004.

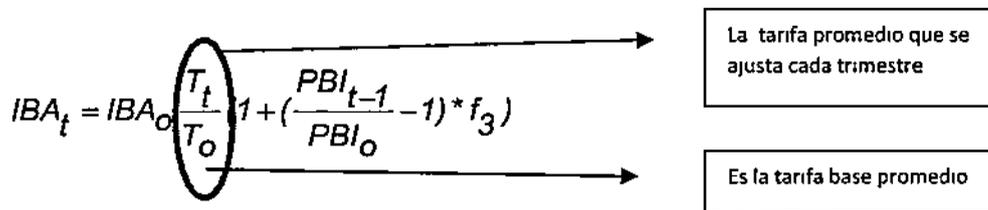


	<p>Tt <u>Tarifa promedio por WLU entre el 01 Ene 2004 y 31 Dic 2004 en Dólares que asciende a US\$ 1 43</u></p>
	<p>IR t <u>Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene 2004 y 31. Dic 2004 en Dólares</u></p>
<p>WLUt</p>	<p><u>Total de WLU trimestrales promedio movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento para la concesión entre el 01 Ene 2004 y 31 Dic 2004"</u></p>

Visto lo anterior, en el marco del cálculo de cofinanciamiento la tarifa promedio considera dos conceptos de ingresos los mismos que se obtienen por el concepto de movimiento de pasajeros y carga (WLU) como se muestra a continuación

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t} = \frac{\text{Ingreso regulado por concepto de movimiento de pasajeros y de carga}_t}{WLU_t (\text{Pasajeros} + \text{Carga} / 100)}$$

En ese orden contractual, la Tarifa Promedio (Tt) que es calculada en cada trimestre para ajustar los Ingresos Regulados Base, es comparada con la Tarifa Promedio (To) base, la misma que fue calculada en base de Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO y WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión en la fecha de cálculo del cofinanciamiento para la concesión entre el 01 Ene 2004 y 31 Dic. 2004.



Como se aprecia, la tarifa promedio base que fue estimada con información del año 2004, fijada en US\$ 1 43 tiene como componentes los ingresos regulados por concepto de pasajeros y carga y sus respectivas cantidades, en donde no se considera a los pasajeros en tránsito en la parte de ingresos (Ver anexo 1)

El contrato define claramente que el uso del WLU se da en el marco del cálculo de la tarifa promedio utilizada en el IBA, el mismo que forma parte de la fórmula IGI (Incentivos a la Generación de Ingresos), que recompensa al Concesionario por generar mayores ingresos regulados, la fórmula del IGI es la siguiente

$$IGI_t = f_2 (IRPM_t - IBAPM_t)$$



En donde el primer componente está definido como el Promedio Móvil de los Ingresos Regulados por el movimiento de pasajeros y carga de los aeropuertos, considerando los cuatro trimestres anteriores al trimestre en evaluación¹ y el segundo como el promedio móvil de los Ingresos Regulados Base ajustado por el movimiento de pasajeros de los aeropuertos, considerando cuatro trimestres, incluyendo el trimestre en evaluación². Como se aprecia la fórmula del IGI se basa en los ingresos regulados, considerando pasajeros y carga de los aeropuertos, por lo que agregar una variable de tráfico que no genera ningún tipo de ingresos es contrario a la aplicación de la fórmula IGI.

Llama la atención que el concesionario, no se pronuncie sobre el concepto de Tarifa Promedio en el recurso presentado, considerando que en los reportes remitidos a OSITRAN, si aplican correctamente este concepto. Así en el caso del mes de Diciembre de 2012, se puede apreciar que AdP, obtiene una Tarifa Promedio de 23.18 por concepto de Aterrizaje y Despegue, dividiendo los ingresos generados por este concepto entre las operaciones realizadas por el mismo concepto

$$T_{promedio} = \frac{\text{Ingresos por Aterrizaje y Despegue}_t}{\text{Operaciones por Aterrizaje y Despegue}_t} = \frac{183,415.88}{7,914} = 23.18$$

$$T_{promedio} = \frac{\text{Ingresos por Estacionamiento de Aeronaves}_t}{\text{Horas Estacionamiento de Aeronaves}_t} = \frac{8,636.94}{24,720} = 0.35$$

Imagen N° 1: Reporte de Tarifas Promedio de AdP- Diciembre de 2012

AEROPUERTOS DEL PERU S.A				
INGRESOS POR AEROPUERTO				
AEROPUERTO				
MES Diciembre				
INGRESO REGULADO				
RUBRO	OPERACIONES	CANTIDAD	TARIFA PROMEDIO	INGRESO (DOL. SIN IGV)
ATERRIZAJE Y DESPEGUE	OPERACIONES	7 314.00	23.13	183 415.88
ESTACIONAMIENTO AERONAVES	HORAS	24 720.00	0.35	8 636.94
TUJUA NACIONAL	PASAJEROS	147 530.00	3.95	583 868.77
TUJUA INTERNACIONAL	PASAJEROS	246.00	11.24	2 769.40
CARGA	KILOS	1 810 669.61	0.01	20 825.10
SERVICIOS DE RAMPA	CARGO ACCESO	2 314.00	18.24	44 331.68
ATENCIÓN EN HORAS EXTRAS	HORAS	420.00	8.07	3 391.44
DESPECHO DE COMBUSTIBLE	GALONES	653 730.00	0.04	23 194.71
ALQUILER COUNTERS	UNIDAD	34.93	84.05	2 936.06
ALQUILER OFICINAS OPERACIONES AEROLINEAS	M2	1 157.56	9.92	11 464.29
ALQUILER AREAS MANTENIMIENTO	M2	0.00	0.00	0.00
INSTALACIONES OPERACIONES DE RAMPA	M2	0.00	0.00	0.00
OTROS ALQUILERES PARA AEROLINEAS	M2	784.57	2.09	1 641.19
SUBTOTAL INGRESO REGULADO				889,293.68

Fuente Tomado de Reporte de AdP – Diciembre 2012

Como se aprecia, la aplicación del concepto de Tarifa Promedio se obtiene a partir de la información de ingreso y cantidad.

De lo anteriormente señalado, queda claro que la aplicación del concepto de **WLU y Tarifa promedio** no se utilizan de manera independiente en la fórmula del IGI y se enmarca

¹ El IRPM t de acuerdo a lo establecido el Numeral 2.3 del Anexo 17 del Contrato

² El IBAPM se estimó de acuerdo a la información proporcionada por CORPAC para el año 2004



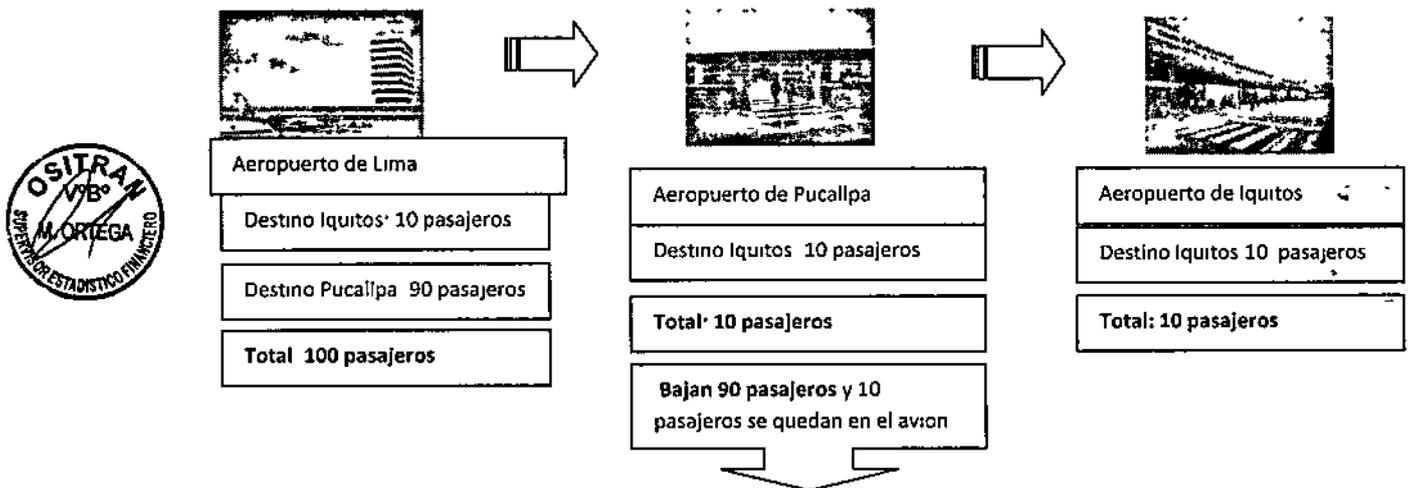
dentro la fórmula fijada en el numeral 2.3 del Anexo 17 del Contrato de Concesión. En este sentido, lo señalado por AdP no es correcto y no se enmarca dentro de lo estipulado en el numeral antes citado del Contrato de Concesión y más aun considera en el indicador WLU de cada trimestre una cantidad "Pasajeros en Tránsito" que no forma parte de la Tarifa base promedio y, aparte de considerar dicha variable en la tarifa promedio, duplica el número por dos sin ningún criterio.

Por otro lado, el pronunciamiento de OSITRAN, versa sobre la multiplicación de los pasajeros en tránsito por dos (2) sin que exista ningún criterio operativo, económico, ni sustento técnico o legal. Al respecto, el año 2010 OSITRAN solicitó distinta información en relación al Tráfico de pasajeros en Tránsito, la misma que después de ser revisada, originó que se solicite el criterio empleado por el Concesionario para duplicar el número de pasajeros en tránsito tratándose del mismo pasajero y después sumar esta a los pasajeros movilizados en los Aeropuertos bajo la administración de la Concesionaria.

Sobre el particular, el concesionario contabiliza a los pasajeros en tránsito, como pasajeros de llegada y salida, sin que los mismos bajen de la aeronave, más aún sin ningún criterio técnico multiplica por dos a los mismos pasajeros, tal como lo señala AdP en la Carta N° 0050-2012-GR-AdP.

Así por ejemplo, si un vuelo Lima- Pucallpa -Iquitos sale con 100 pasajeros a bordo, de los cuales 10 pasajeros tienen como destino final Iquitos y 90 a Pucallpa, el vuelo antes señalado tiene 10 pasajeros en tránsito. AdP multiplica por dos a los 10 pasajeros en tránsito que no bajan del avión y por ende no pagan TUA y reporta 20 pasajeros en el indicador a ser utilizado para el cálculo de la tarifa promedio, en el extremo si un señor de apellido Montoya sale de Lima con destino a Iquitos, hace escala en Pucallpa, este es contado dos veces. Como se aprecia en el ejemplo, el reporte presentado por AdP es irreal y distorsiona la información estadística utilizada en el cálculo del cofinanciamiento operacional, ya que los 10 pasajeros que salieron de Lima e hicieron escala en Pucallpa y llegaron a Iquitos son los mismos, siempre son los 10 pasajeros. Ver gráfico a continuación.

Gráfico N°1: Esquema de Pasajeros en Tránsito



- 2) **En relación a lo señalado en el literal b),** respecto a la información de ingreso por TUUA por incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo no es materia de lo señalado por OSITRAN.

Al respecto, el pronunciamiento de OSITRAN no es sobre el ingreso por TUUA por incorporación del cofinanciamiento del aeropuerto de Chiclayo El pronunciamiento de OSITRAN es sobre la inconsistencia de datos respecto al "Total de Ingresos Regulados por pasajero y carga del segundo trimestre del año 2008 (2008-2)" presentado por el concesionario AdP a través de diversos informes mensuales y trimestrales³ para los periodos 2008-2, 2008-3, 2008-4 y 2009-1.

Sobre el particular, la inconsistencia de datos referidos respecto al "Total de Ingresos Regulados por pasajero y carga del trimestre 2008-2 (considerando sólo el mes de abril de 2008) presentado por el concesionario AdP, se sustenta en lo siguiente

- Para el cálculo del cofinanciamiento operacional del trimestre 2008-2 se ha usado los datos de ingresos que se consignan en la Imagen N° 2, ésta información fue presentada por el concesionario AdP en su reporte trimestral para el periodo 2008-2 a través de la Carta N° 0458/2008/GG/AdP, de fecha 10 Julio.2008, registrado con H R. 11422 en mesa de partes de OSITRAN (estos datos coinciden con la información sobre Ingresos y Costos del trimestre 2008-2 presentada a la Gerencia de Regulación por AdP a través de Carta N° 0557/2008/GG/ADP, ver cuadro N° 2)
- Por otro lado, el concesionario AdP presenta el reporte mensual del 20 de mayo del 2008 respecto a los ingresos del mes de abril 2008, datos que se muestran en la imagen N° 3 (reporte mensual).
- Sin embargo, al observar los datos referidos al Ingreso por Carga del mes de abril 2008, tanto en el reporte trimestral (imagen N° 2) y el reporte mensual (imagen N° 3), los **datos de Ingreso por carga son diferentes**, solo coinciden en el caso de Ingresos por TUUA, por defecto el **Total de Ingreso por pasajero y Carga para el mes de abril son distintos**. Se observa que



El concesionario AdP está obligado a presentar la información referida en el Anexo 17 del Contrato de Concesión, numeral 3.e.:

"Al final de cualquier trimestre t el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN una factura que incluya la información que se encuentra detallada en la fórmula (17.1 ó 17.2)

Información correspondiente al trimestre t

- *Ingreso Regularizado (IR),*
- *Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO),*
- *Ingreso no Regularizado Base (INRB)*
- *Incentivo a la Generación de Ingresos Regularizados (IGI),*
- *Retribución al Estado (RE)*
- *Pago por Obras (PAO)*
- *Pago de Obras contra la presentación de Liquidaciones al Contado (Liq)"*



- **Dato Ingreso por TUUA del mes de abril 2008.** En la imagen N° 2 (reporte trimestral), el ingreso por TUUA asciende a 191,297 70, mientras que en la imagen 3 (reporte mensual) se puede observar que la suma de TUUA nacional y TUUA Internacional coinciden con el monto de ingreso por TUUA de la imagen N° 3 (189,708 93+1588 75= 191,297.70)
- **Dato Ingreso por Carga del mes de abril 2008.** En la imagen N° 2 (reporte trimestral) el ingreso por Carga asciende a 15,140 77 dólares, mientras que en la imagen N° 3 (reporte mensual) no se observa ingreso por carga (es decir cero ingresos), por lo que estos datos no coinciden.

Imagen N° 2:

Reporte Trimestral 2008-2 presentado por AdP

a) Datos	Período	2008 Segundo Trimestre	Abril	Mayo	Junio
Ingreso Regular	USD	1'912'657.72	346,899	352,800	320,359
Ingreso No Regular	USD	224'114.42	83,954.57	66,307	68,349
Pasajeros/Cargas	USD				
Total Ingresos	USD	1,243,763.19			
Ingreso Regular TUUA (2008 T2)	USD	583,390.50 se actualiza	191,297.70	192,475	189,118
Ingreso Regular Carga (2008-T2)	USD	15,140.77 se actualiza	15,140.77	18,655	15,116
Ingreso regular por pasajero y carga (2007 T4)	USD	598,531.27 (calculado)			

Nota Imagen extraída del Reporte Trimestral presentado por AdP

Imagen N° 3:

Reporte Mensual presentado por AdP el 20 de mayo del 2008

AEROPUERTOS DEL PERÚ				
INGRESOS POR AEROPUERTO				
AEROPUERTO DE:		MES:	Abr 08	
INGRESOS REGULADOS				
Rubro		Cantidad	Tarifa Promedio [USD sin IGV]	Ingreso [USD sin IGV]
Aterrizaje y Despegue	Operaciones	5 815 00	10 59	61 218 20
Estacionamiento aeronaves	Horas	18 712 35	0 22	4 058 67
T U U A Nacional	Pasajeros	62 045 00	3 06	189 708 93
T U U A Internacional	Pasajeros	153 00	10 38	1 588 75
Carga	Kilos			
Servicio de Rampa	Cargo acceso			
Atencion en Horas Extras	Horas			
Despacho de Combustible	Galones			
Alquiler counters	Unidad	32 00	142 48	4 558 72
Alquiler oficinas operaciones aerolíneas	M2	455 00	8 15	3 706 63
Alquiler almacenes	M2	5 495 18	2 25	12 359 68
Alquiler areas mantenimiento	M2			
Instalaciones Operadores de Rampa	M2	1 19 67	1 10	131 64
Otros Alquileres para Aerolíneas	M2	2 127 33	2 25	4 787 64
Sub Total Ingresos Regulados				281,568 24



Fuente Imagen extraída del Reporte Mensual presentado por AdP

Cuadro N° 2. Ingresos Versus Costos del 2008-2 reportado por AdP



Resumen de Ingresos versus Costos (Abril-Junio 2008)

Expresado en Dólares

SERVICIO	Ingresos Total	Costo Total	Unidad	Unidades
1 Servicios sujetos a Regulación Tarifaria	799,245			
Pista y Rodadura	173,197	0	Nro de operaciones	40 010
Estacionamiento de Aeronaves	12 046	0	Horas	45 849
Puentes de Embarque Mangas	0	0		
Terminal de Pasajeros TUUA	563 891	0	Nro de personas	279,015
Uso de Instalaciones para Carga Aérea	50,111	0	Kilogramos	4 685,751
2 Servicios sujetos a Regulación de Acceso	220,413			
Infr y SS Almac. Provisión Combustible	68,608	0	Galones	1 253 354
Infr y Serv Asistencia en Rampa	60,217	0	Unidades	3 120
Horas Extras	0	0		1
Oficinas Serv Operativas	72,296	0		2 216
Oficinas Area Gris	0	0		
Mostradores Otras Infr y Check In	19,202	0	m ²	8 413
Oficinas Almacenamiento Transporte, Combustible	0	0		
Infr Equipaje Rezagado	0	0		

Nota Información remitida a la Gerencia de Regulación por el AdP El 15 de agosto de 2008, mediante Carta N° 0557/2008/GG/ADP, la concesionaria presentó el Reporte Trimestral de Contabilidad Regulatoria correspondiente al segundo trimestre de 2008

- Por tanto, queda demostrada la inconsistencia de datos que maneja el concesionario AdP, respecto al concepto de Total de Ingresos Regulado por TUUA y Carga para el mes de abril 2008, la información presentada por el Concesionario en el reporte trimestral y el reporte mensual por el mismo concepto es diferente. El concesionario AdP lo puede verificar en sus documentos entregados a OSITRAN, los mismos que ya fueron mencionados



Por otro lado, la inconsistencia de datos de los ingresos del segundo trimestre 2008 (considerando todo el trimestre), se detalló en el Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN (en adelante "el Informe"), que la información por concepto de Total de Ingresos Regulado por pasajero y carga del trimestre 2008-2, es usada para los cálculos del cofinanciamiento operacional en los tres periodos siguientes (2008-3, 2008-4 y 2009-1). Sin embargo, el concesionario AdP ha reportado un monto diferente para los cálculos de



los cofinanciamientos de estos periodos, como se describirá y evidenciará en párrafos siguientes

- **En el Trimestre 2008-3**, el monto por concepto de Total de Ingresos Regulado por pasajero y carga (IRt) del trimestre 2008-2 considerado para el cálculo del IRPMt del cofinanciamiento operacional, reportado por el concesionario AdP con Carta N° 0763/2008/GG/AdP, de fecha 10 de octubre de 2008, registrada en mesa de partes de OSITRAN con Hoja de Ruta 17308, fue incrementado en 40,637.65 dólares, pasando a ser de 614,001.98 dólares a 654,640 dólares (imagen N°2 y N° 4), este incremento fue justificado por la incorporación del aeropuerto de Chiclayo (incorporado el 06.03.2008) que no fue considerado en su oportunidad, completando la información de los 11 aeropuertos incorporados a junio 2008.
- En la imagen N° 4, se observa que el monto del IRt correspondiente al trimestre 2008-2 es 654,640 dólares y difiere del monto consignado en la imagen N° 2 (614,001.98 dólares). A través de este incremento el concesionario AdP regulariza la información completa de los ingresos regulados del segundo trimestre del año 2008.

Imagen N°4:

Anexo de Carta N° 0763/2008/GG/AdP, de fecha 10.10 2008, registrado con H R 17308 en mesa de partes de OSITRAN

Calculando IRPMt

Periodo	t	IRPt	IRct	IRt en USD	Obs
3T 2008	t=7	631,317	64,035	695,352	11 aeropuertos
2T 2008	t=6	601,695	52,944	654,640	11 aeropuertos
1T 2008	t=5	571,227	35,965	607,193	11 aeropuertos
4T 2007	t=4	485,144	55,965	541,110	9 aeropuertos

IRPMt = 624,573 37 USD



Nota Esta misma información es presentada con Carta N° 0541/2008/GG/AdP de fecha 11 agosto 2008, registrado con H R 13236 en mesa de partes de OSITRAN

Imagen extraída de los anexos presentados por AdP

- Asimismo, para los Trimestre 2008-4 y Trimestre 2009-1, en los cálculos de los cofinanciamientos operacionales, se mantuvieron la información regularizada de los ingresos regulados del segundo trimestre del año 2008

Con Carta N° 0029/2009/GG/AdP, recibida el 12 enero 2009, registrado con H R 440-09 en mesa de partes de OSITRAN, presentan los datos de la



imagen N° 5, en el se observa que el IRT del trimestre 2008-2 es 654,640 dólares

Imagen N° 5:

Reporte trimestral 2008-4 Anexo de Carta N° 0029/2009/GG/AdP

Calculando IRPMT

Periodo	t	IRPt	IRCT	IRt en USD	Obs
4T 2008	t=8	668,460	81,829	750,289	12 aeropueros
3T 2008	t=7	631,317	64,035	695,352	11 aeropueros
2T 2008	t=6	601,695	52,944	654,640	11 aeropueros
1T 2008	t=5	571,227	35,965	607,193	11 aeropueros

IRPMT = 676,868 12 USD

Nota imagen extraída del anexo presentado por AdP

Con Carta N° 0372/2009/GG/AdP de fecha 20 abril 2009, registrado con H.R. 7024-09 en mesa de partes de OSITRAN, presentan los datos de la imagen N° 6, en el se observa que el IRT del trimestre 2008-2 es 654,640 dólares.

Imagen N° 6:

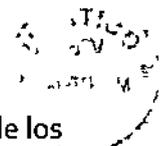
Reporte trimestral 2009-1 - Anexo de Carta N° 0372/2009/GG/AdP

Calculando IRPMT

Periodo	t	IRPt	IRCT	IRt en USD	Obs
1T 2009	t=9	821,289	38,799	860,089	12 aeropueros
4T 2008	t=8	668,460	81,829	750,289	12 aeropueros
3T 2008	t=7	631,317	64,035	695,352	11 aeropueros
2T 2008	t=6	601,695	52,944	654,640	11 aeropueros

IRPMT = 740,092.15 USD

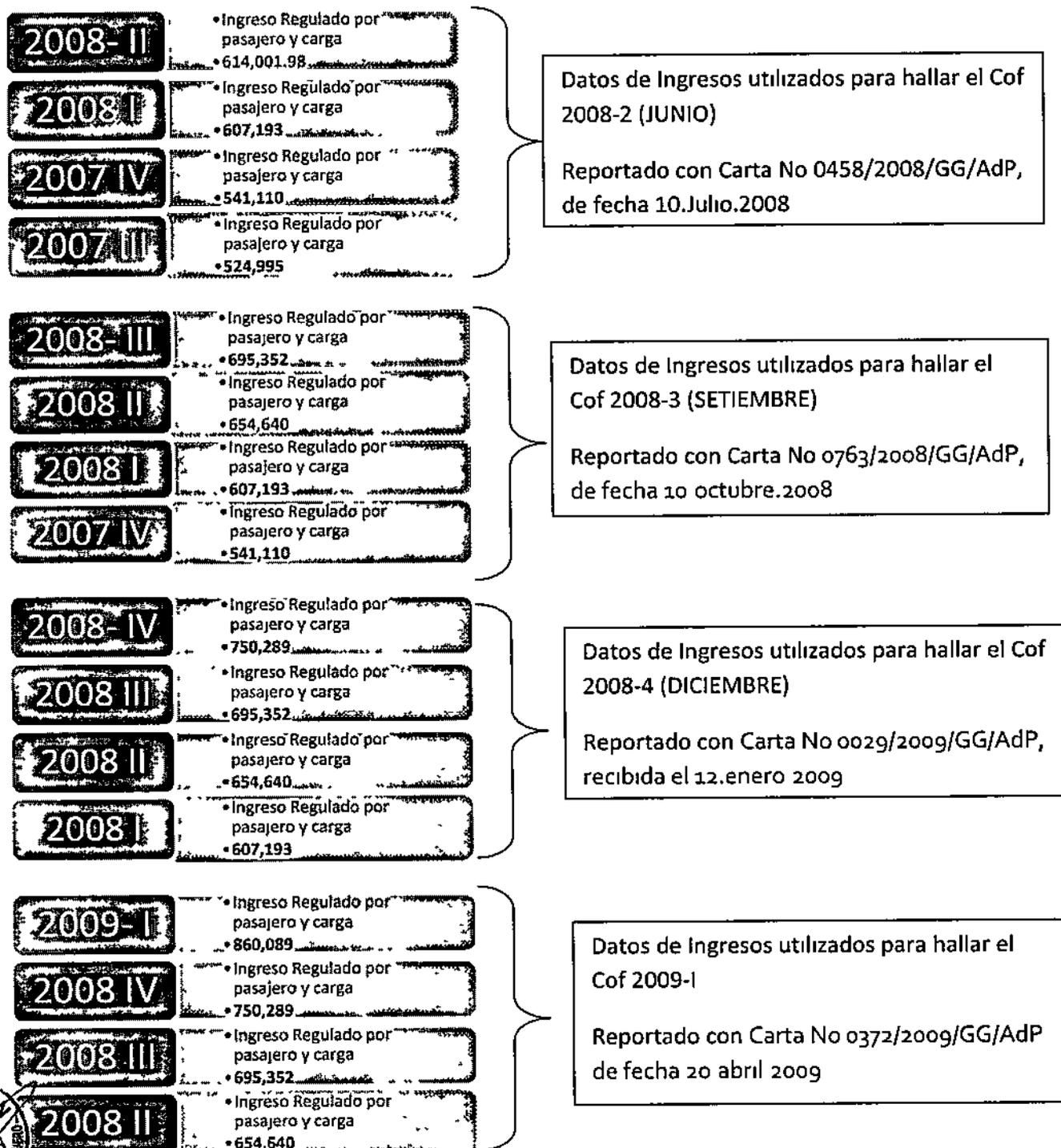
Nota imagen extraída del anexo presentado por AdP



En relación a lo señalado, se puede apreciar de manera cronológica en el reporte de los ingresos por pasajero y carga del concesionario AdP, que el valor del trimestre 2008-2 utilizado para los cálculos del cofinanciamiento 2008-2 (614,001 98) es diferente al valor utilizado en los 2008-3, 2008-4 y 2009-1 (654,640) Ver grafico N°2



Grafico N°2: Inconsistencia en el Reporte de la Información



La información presentada en el reporte trimestral 2008-2 respecto a los ingresos regulados de TUUA y Carga **no es coherente y/o es similar** a los periodos posteriores (2008-3, 2008-4 y 2009-1), esto se evidencia comparando la imagen N° 2 con las imágenes 3, 4, 5 y 6 y sus documentos de sustento.



Por tanto, es correcto el ajuste realizado al cálculo del cofinanciamiento operacional 2008-2, realizado en el Informe, debido a que el Total de Ingresos Regulados por TUUA y Carga fue regularizado por el mismo concesionario AdP, justificado por la incorporación del aeropuerto de Chiclayo.

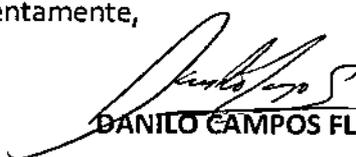
Esta regularización fue incorporado en los cálculos del Cofinanciamiento 2008-3, 2008-4 y 2009-1 realizado por el OSITRAN con la que se convalida dicha regularización a través de los documentos siguientes Oficio N° 1966-08-GS-OSITRAN, Informe N° 476-08-GS-OSITRAN, Oficio N° 3110-08-GS-OSITRAN, Informe N° 767-08-GS-OSITRAN, Oficio N° 187-09-GS-OSITRAN, Informe N° 039-09-GS-OSITRAN, Oficio N° 1412-09-GS-OSITRAN, Informe N° 355-09-GS-OSITRAN y Oficio N° 2596-2009-GS-OSITRAN. Y a través del oficio N° 5072-2012-GS-OSITRAN e Informe N° 2896-2012-GS-OSITRAN, regulariza el cálculo del cofinanciamiento operacional del trimestre 2008-2. (Ver anexo 2)

3. En relación a lo señalado en el literal b), sobre la caducidad de la revisión, esta conjetura no parte de una análisis integral de la Contrato de Concesión sino de un análisis parcial del mismo.

En relación a lo mencionado por AdP, respecto de que esta ha cumplido con emplear las variables consignadas en la fórmula 17.6 conforme a la información que había sido presentada ante OSITRAN en su debida oportunidad, es necesario mencionar que en todos los informes trimestrales de evaluación del Cofinanciamiento que ha emitido OSITRAN, se le ha especificado lo siguiente: "Finalmente, se debe precisar que si bien se ha utilizado la información brindada por AdP, ello no es óbice para que OSITRAN efectúe verificaciones futuras a través de auditorías, inspecciones u otros que estime conveniente sobre los datos presentados por la empresa concesionaria", lo cual significa que OSITRAN en ejercicio del principio de control posterior señalado en el numeral 1.16 de la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, se reserva el derecho auditar la información remitida por AdP

Más aun si consideramos la fórmula utilizada para determinar el cofinanciamiento podemos apreciar que esta utiliza el concepto de promedio móvil de cuatro periodos, es decir para determinar el valor del cofinanciamiento operacional de un trimestre determinado, se utilizan valores correspondientes a trimestres anteriores hasta cuatro (4) atrás, como se aprecia en el Gráfico N°2, esto hace se genere un efecto dómينو, que implica que si yo cambio algún dato en la fecha de cálculo, debería ajustar para atrás todos los cálculos. En este sentido, lo señalado por AdP no es aplicable en el contexto de la fórmula de cofinanciamiento

Atentamente,


DANILO CAMPOS FLORES

Supervisor Económico Financiero I


MÓNICA ORTEGA MATUTE

Supervisor Estadístico Financiero

D Campos/M Ortega/gsg
REG-SAL-GS-13-3581
H R Memorando N°024-13-GAL-OSITRAN