



Lima, 26 de junio de 2020

Señora
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta
OSITRAN
Lima, Perú

Estimada Sra. Zambrano,

En nombre de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), nos dirigimos a usted en atención a la reciente publicación para comentarios del Proyecto de **"Procedimiento aplicable a las solicitudes de incremento de tarifas máximas formuladas por el concedente, en aplicación del apoyo por fuerza mayor estipulado en los contratos de concesión"** y su Exposición de Motivos realizada en aplicación de lo acordado en Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2020-CD-OSITRAN (Proyecto), proyecto que pretende reglamentar el procedimiento indicado el mismo que sería de aplicación a las cláusulas 13.31 y 13.12 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, así como cláusulas similares contenidas en el Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Matarani.

De acuerdo con lo solicitado por el OSITRAN, a continuación, nuestros comentarios respecto del Proyecto:

1. Se necesita justificar la razón por la cual el Regulador considera que los plazos del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA) no resultan idóneos, considerando que los plazos indicados en el mismo son máximos y no mínimos.
2. Se debe sustentar la diferencia entre proceso de fijación o revisión tarifaria en situaciones de "fuerza mayor" frente a situaciones sin "fuerza mayor".
3. Ante el supuesto escenario de "fuerza mayor", se debe demostrar que existe ruptura del equilibrio financiero, lo cual involucraría que con las tarifas actuales el beneficio resultante es menor a cero. Esto además implicaría que, de registrarse un beneficio mayor a cero, las tarifas tendrían que ajustarse a menores valores. De esta manera, se debe resaltar que la revisión tarifaria no debe ser considerada de manera estricta a un incremento de tarifas sino también a una reducción, de acuerdo con lo que se concluyera en el análisis respectivo.
4. Cualquier incremento de tarifas se traduce solo en un aumento de los beneficios extraordinarios de LAP, los cuales se han ido registrando de manera sostenida desde el inicio de la concesión. Asimismo, cabe resaltar que se encuentra pendiente la compensación que los usuarios vienen reclamando, y que asciendo a USD 300 millones) a causa de la postergación de la construcción de la segunda pista de aterrizaje y del nuevo terminal.

Si bien las tarifas se incrementarían por un supuesto evento de fuerza mayor, esto no es justificación para desconocer el RETA. Asimismo, en la Cláusula 13 del Contrato de Concesión (Fuerza Mayor) no se menciona que el Regulador debe crear un procedimiento paralelo de revisión tarifaria al RETA. En todo caso, en el caso que sea necesaria la creación de este procedimiento, el mismo también deberá prever la posibilidad de que las tarifas puedan ser reducidas, si es que financieramente se amerita.

Asimismo, consideramos que el Regulador debe establecer los criterios interpretativos para verificar que se cumplan los tres supuestos previos de la Cláusula 13°, siendo:

- a) Establecer los criterios interpretativos para que el Regulador afirme que se está configurando una situación de "fuerza mayor": el Regulador debe establecer los criterios interpretativos con los cuales se configura este escenario (e.j.: bajo qué criterios se puede decir que se trata de una epidemia o pandemia, quién establece esto o cómo se establece, qué fuentes de información se van a considerar como válidas o certeras). Además, cómo es que esa "fuerza mayor" repercute en el contrato de concesión, para que amerite la creación de este procedimiento. Adicionalmente, debe aclararse qué sucede si la fuerza mayor no sólo afecta a los concesionarios, sino que también afecta los usuarios de la infraestructura de transporte, los cuales han visto reducidos sus ingresos en más del 95% en la coyuntura actual.
- b) Los criterios interpretativos que el Regulador utilizará para determinar que el efecto de fuerza mayor duraría más de seis (06) meses. En ningún extremo de la Exposición de Motivos ni del Informe el Regulador se establece cómo se va a determinar este período de seis (06) meses, así como los criterios a utilizar. Este punto resulta fundamental, para poder aplicar las "opciones" que plantea la Cláusula 13.1.
- c) En las referidas cláusulas (13.3 – LAP y 13.1 – TISUR) se indica: "en condiciones tales que los ingresos por concepto de seguros o cualquier otra indemnización de la Autoridad Gubernamental no estén disponibles para el Concesionario". Solicitamos que el Regulador explique detalladamente como interpreta el referido párrafo, es decir, desarrolle los "criterios interpretativos" que está utilizando.

En consecuencia, solicitamos que previamente a la creación de un "Reglamento paralelo de Tarifas" al Reglamento de Tarifas – RETA de OSITRAN se proceda a realizar una interpretación del Contrato de Concesión, donde se establezcan los "criterios interpretativos" que el Regulador va a utilizar en la referida cláusula y sobre todo se garantice, que el espíritu normativo del Contrato de Concesión se mantenga. Nuestro pedido se sustenta en que respecto del tema tarifario somos una parte involucrada y como tal, necesitamos que el marco tarifario proteja nuestros derechos como usuarios.

Finalmente, consideramos necesario que OSITRAN pueda compartir con los usuarios de aeropuertos un documento oficial en el que aclaren su posición sobre lo que vienen evaluando, de la entidad que solicitó el inicio del procedimiento en mención, dadas las declaraciones de LAP y MTC en que ambas entidades mencionan que no han solicitado un incremento de tarifas. En esta línea, y como fue solicitado en el Consejo de Usuarios de Aeropuertos (CUA) – N° 49 sostenido el pasado 18 de junio de 2020, solicitamos lo siguiente:

1. Documento de análisis realizado por OSITRAN, y mencionado en la sesión del CUA N° 49, sobre la figura de X=0 y su impacto en un potencial incremento/reducción, de acuerdo con la evolución estimada del RPI de Estados Unidos
2. Modelo elaborado por LAP en el que se demuestra que el incremento de tarifas máximas es necesario para salvaguardar el equilibrio económico financiero del contrato de concesión. Este documento fue mencionado en el CUA N° 49 como uno de los requisitos de la solicitud de inicio del procedimiento.

Me valgo de la ocasión para reiterarle las seguridades de mi más alta estima y colaboración, quedando a la espera de su disponibilidad para llevar a cabo la reunión.

Atentamente,



Adriana de Carbonel
Área Manager Perú & Bolivia.
IATA Sucursal del Perú

CC: Juan Carlos León Siles, Coordinador CUA, ADEX
Angela Arrescurrenaga, Gerente de Atención al Usuario, OSITRAN
Carlos Gutiérrez, Gerente General AETA