

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Demanda	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo Electrónico Fecha 04.02.22	<p>En el caso de Ositrán, los supuestos de demanda para el período 2021 – 2024 cambian para los vuelos internacionales. Al respecto, consideran que en el año 2022 sólo llegará al 37,7% del 2019, mientras que en el 2023 será 78,3% y en el 2024 recién se alcanzará los niveles del 2019. Al respecto, somos de la idea que las proyecciones de ICFC deben mantenerse para los vuelos nacionales e internacionales. La afirmación se sustenta en las proyecciones demanda que han realizado otras entidades locales e internacionales que coinciden plenamente con ICF, particularmente con el año de recuperación: a partir del año 2023.</p>	<p>De la revisión de la información presentada por AETAI, puede advertirse que las tasas y años de recuperación de la demanda son previstas de manera general, sin distinguir entre tráfico nacional e internacional. Cabe resaltar que el cuadro comparativo que AETAI presenta como sustento ha sido extraído de un documento elaborado para LAP; por lo que aun cuando no se detalla cuál es la muestra de aeropuertos para las que cada entidad ha elaborado sus previsiones, es posible inferir que se trata de aeropuertos comparables con el AIJCh.</p> <p>En el presente caso, es preciso remarcar que la composición del tráfico entre nacional e internacional en los aeropuertos administrados por Corpac no es comparable con la del AIJCh. En efecto, en el año 2019 el tráfico de pasajeros en el AIJCh estaba conformado en 56% por vuelos nacionales y 44% por vuelos internacionales (incluyendo tránsito y transferencia). A diferencia de ello, en el caso de los aeropuertos administrados por Corpac, el tráfico de pasajeros en el año 2019 estuvo conformado en 97% por vuelos nacionales y apenas 3% de vuelos internacionales.</p> <p>Adicionalmente, debe considerarse que, en el año 2021 apenas se movilizaron 89 pasajeros en vuelos internacionales -representando escasamente el 0,1% de lo registrado en 2019-. Ello, sumado al hecho que, producto de la pandemia del Covid-19, diferentes aerolíneas han suspendido los vuelos internacionales desde</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>Cusco, motiva que se considere tasas diferenciadas de recuperación de la demanda nacional e internacional.</p> <p>Por tanto, <u>se desestima el comentario de AETA</u>.</p>
Demanda	Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)	Mesa de Partes Virtual Fecha 11.02.22	<p>El mercado del transporte aéreo en la región viene recuperándose satisfactoriamente, presentando una clara tendencia positiva en los últimos meses. Esto se debe a los esfuerzos realizados por la industria y niveles tarifarios ciertamente estables que cooperan a proyectar una recuperación de los niveles de pasajeros en el mercado peruano para el año 2023 y, a partir de ese momento, una evolución positiva del mismo una vez superada la pandemia.</p>	<p>De la revisión de la información presentada por IATA, puede advertirse que sus estimaciones presentan un escenario base que considera una recuperación del 100% del tráfico registrado en el 2019 en el año 2023 y 109% en el 2024. No obstante, muestra también un rango de incertidumbre cuyo límite inferior implica una recuperación de la demanda de menos del 100% en 2023 y 100% entre los años 2024 y 2025. En ese sentido, las estimaciones de ICF consideradas en la Propuesta Tarifaria del Ositrán (recuperación de 96% en 2023 y 102% en 2024) se encuentran dentro del rango estimado por la IATA para la recuperación de la demanda de pasajeros en Perú.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, se vio por conveniente revisar los datos observados en los meses de noviembre y diciembre de 2021, a fin de verificar si en los aeropuertos administrados por Corpac se mantiene una tendencia creciente en los últimos meses, como refiere IATA. Sin embargo, los datos observados contradicen la afirmación de IATA, pues en noviembre se registraron 245 103 pasajeros y en diciembre, 243 002 pasajeros; representando caídas de 5 y 6%, respectivamente, con relación al tráfico de octubre.</p> <p>En ese sentido, se considera pertinente actualizar</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>el tráfico del 2021, toda vez que esto refleja la demanda real en dicho año. Así, se ha procedido a completar los datos de demanda por cada servicio del año 2021, según la información enviada mensualmente por Corpac al buzón de Declaración Estadística del Ositrán.</p> <p>En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de IATA.</u></p>
Transferencias de LAP	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo Electrónico Fecha 04.02.22	<p>Con respecto a la transferencia de LAP, no existe ninguna regla específica de cómo debe ser distribuida por CORPAC. Sin embargo, en la Contabilidad Regulatoria que CORPAC reporta a OSITRAN se puede apreciar dos cosas:</p> <p>i) La transferencia de LAP del 20% del TUUA Internacional únicamente se encuentra registrado en las oficinas de Lima de CORPAC. En el resto de los aeropuertos regionales no aparece ningún monto vinculado con esta transferencia.</p> <p>(ii) Lo que corresponde a las oficinas de Lima de CORPAC, según la Contabilidad Regulatoria de CORPAC, sería el servicio de pista y rodadura. Sin embargo, a este servicio no se le asigna ningún ingreso, sólo los costos de operación y mantenimiento. Por consiguiente, según la Contabilidad</p>	<p>En el informe remitido por AETAI mediante su comunicación electrónica, se construye un flujo de caja para la sede de Lima, considerando que dicha sede solo percibe ingresos provenientes de las transferencias de LAP. De esta manera, AETAI estima un porcentaje que permitiría cubrir los costos e inversiones que Corpac realice en la sede de Lima durante los próximos cuatro (4) años, y la diferencia es considerada como transferencia en el flujo de caja de los servicios aeroportuarios. Asimismo, resalta que <i>“la oficina de Lima es administrativa, por lo tanto, Corpac tendría que realizar el esfuerzo por optimizar o ajustar los costos en los que incurre en esta oficina (...)”</i>.</p> <p>Con relación a los comentarios de AETAI, es preciso señalar que, en el flujo caja elaborado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, únicamente se han incluido los costos de operación y mantenimiento correspondientes a los aeropuertos de Cusco, Nazca y el Grupo V. Dicho flujo de caja no considera los costos de la sede Lima, toda vez que, de acuerdo con el Contrato de Concesión</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>Regulatoria ninguna de las tarifas aeroportuarias puede ser utilizadas para financiar los costos de esta oficina. Este es el motivo por el cual no lo incluimos en el flujo de caja donde se determinan las tarifas de los servicios aeroportuarios.</p> <p>(iii) Teniendo en cuenta los puntos (i) y (ii) se puede inferir que las transferencias de LAP se destinan a financiar las oficinas de Lima en CORPAC. El saldo que queda se destinaría a sufragar los costos e inversiones de la red aeroportuaria de CORPAC.</p>	<p>del AIJCh, estos están vinculados a la prestación de los servicios de aeronavegación a cargo de Corpac en dicho aeropuerto, los cuales se encuentran detallados en la Tabla 28 del Informe.</p> <p>En ese sentido, dichos costos se consideran en el análisis efectuado por este Regulador en el marco del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación prestados por Corpac, el cual fue iniciado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN. Por tanto, <u>se desestima el comentario de AETAI.</u></p>
Transferencias de LAP	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Oficio N° GG.098.2022.O/6 remitido mediante correo electrónico de fecha 11.02.22	<p>1. En la Propuesta de CORPAC S.A se ha empleado el 100% de las transferencias por TUUA internacional en el cálculo de la tarifa de servicios aeroportuarios tal como ha dispuesto el regulador en las últimas revisiones tarifarias. Esta asignación es la que produce una menor tarifa para los usuarios de los aeropuertos considerados en la propuesta.</p> <p>2. La transferencia del 20% del TUUA Internacional, debemos mencionar que estas transferencias que incluye la del 50% de aterrizaje y despegue son el producto de la contraprestación de los servicios de navegación aérea que</p>	<p>En cuanto a los comentarios formulados por Corpac, cabe señalar que estos están referidos a los comentarios expresados previamente por AETAI, efectuando además aclaraciones con respecto a su propia propuesta tarifaria presentada junto con su solicitud de inicio de revisión tarifaria. Al respecto, es preciso recordar que, de acuerdo con el artículo 21 del RETA, <i>“los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán”.</i></p> <p>Sin perjuicio de ello, de la revisión de dichos comentarios, se advierte que estos no representan una sugerencia de cambio o ajuste respecto de las proyecciones efectuadas por el Regulador. Por el contrario, se encuentran en línea con el análisis</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>CORPAC S.A Lima presta en el Jorge Chávez.</p> <p>3. Los ingresos que percibe CORPAC S.A., se encuentran establecidos en el numeral 10 del Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de Obligaciones y Responsabilidades celebrado entre Lima Airport Partners S.R.L. y CORPAC S.A., con la intervención del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y la Dirección General de Aeronáutica Civil suscrito con fecha 14.02.2001, que señala lo siguiente: <i>“En contraprestación por los servicios de Aeronavegación y otros que se detallan en la Cláusula 5.1 a cargo y responsabilidad de CORPAC, y en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Anexo N° 9 del Contrato de Concesión, el Concesionario se obliga a entregar a CORPAC: el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de Aterrizaje y Despegue brindados a todas las Aerolíneas y demás usuarios del Aeropuerto, y el 20% del importe correspondiente al total de stickers vendidos por concepto de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto que corresponde a Pasajeros Internacionales (TUUA-Internacional)”</i></p>	<p>efectuado por el Ositrán.</p> <p>En tal sentido, <u>corresponde desestimar los comentarios de Corpac.</u></p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>En el Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh, establece en el numeral 1.2 los servicios que incluye el Servicio de Aterrizaje y Despegue entre los que se encuentran los servicios que CORPAC S.A brinda en Aterrizaje y Despegue y los Servicios de Aproximación.</p> <p>El Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh establece las Políticas sobre tarifas – Régimen de Tarifas y precios aplicables, numeral 1 Servicios Aeroportuarios inciso b) Aterrizaje y Despegue; asimismo en el apéndice 1 del mencionado Anexo. CORPAC S.A interviene en la prestación de los servicios de aterrizaje y despegue y aproximación.</p> <p>El Anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJCh, en su acápite 1.1.1 establece que el Concesionario debe facturar a los usuarios del Aeropuerto el 100% de los servicios de aterrizaje y despegue y de la TUUA Internacional, precisándose que por la primera (A/D) el Concesionario está obligado a entregar a CORPAC S.A. "el 50% de los montos facturados, que conforme al presente Contrato le corresponden", y por la segunda (TUUA Internacional) "el 20% de los montos facturados, que</p>	

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>conforme al presente Contrato le corresponden".</p> <p>En la sede Lima se prestan servicios de navegación aérea incluido la fase operacional del Aterrizaje y despegue, servicio de aproximación, servicio de sobrevuelo y el SNAR, LAP no financia oficinas de CORPAC S.A. existe un error y desconocimiento de parte de AETAI. Las transferencias que realiza LAP a CORPAC S.A constituye la contraprestación de los servicios de navegación aérea que CORPAC S.A Lima presta como: el servicio aterrizaje y despegue la parte operacional y el servicio de aproximación, y que CORPAC S.A no factura en razón al contrato de Concesión. (...)</p> <p>5. En cuanto a lo que precisa AETAI que la transferencia del 20% del TUUA internacional es para financiar oficinas administrativas de Lima este argumento no es válido y totalmente erróneo dado que en la Sede Lima CORPAC S.A brinda servicios de navegación aérea incluido la fase operacional de aterrizaje y despegue motivo por el cual LAP transfiere dichos porcentajes como contraprestación de los servicios de navegación aérea.</p>	
Gastos operativos de Nazca	Corporación Peruana de	Correo Electrónico	Mediante la Carta N° GG.077.2022.O/6, Corpac señala que	En cuanto a este comentario es preciso recordar que, a lo largo del procedimiento se cursaron

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
	Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Fecha 31.01.22	<p>este incurre en costos por la provisión de determinados servicios relacionados con la TUUA en el aeródromo de Nazca; específicamente señala que ofrece el servicio de salvamento y extinción de incendios, seguridad y provisión de salas de embarque; costos que no están siendo considerados en el flujo de caja para el periodo 2021-2024. Según indica, la Propuesta Tarifaria de Ositrán excluye del procedimiento dichos costos y considera únicamente el gasto operativo de Pista y Rodadura para Nazca.</p> <p>Así, señala que los gastos operativos del aeródromo de Nazca por los mencionados servicios asociados a la TUUA comprenden: a) Suministros y Materiales, b) Servicios Prestados por Terceros (excepto mantenimiento), c) Mantenimiento (costo base), d) Seguros y Tributos y e) Otros Costos, los cuales al 2020 ascienden a S/ 226,963 soles, gasto descrito en el Estado Financiero Regulatorio Corpac 2020 que son auditadas por Ositrán; sin embargo, en la Propuesta Tarifaria del Regulador se considera únicamente a Aterrizaje y Despegue y no considera los costos por TUUA dentro de la proyección de crecimiento vegetativo del 2%.</p>	<p>diversos requerimientos, entre ellos, a Corpac, a efectos de verificar si dicha empresa actualmente brinda los servicios que integran la TUUA en el aeródromo de Nazca, para determinar si corresponde revisar dicha tarifa en el marco de este procedimiento.</p> <p>De manera particular, es preciso señalar que, el 30 de septiembre de 2021, mediante Oficio N° 00146-2021-GRE-OSITRAN se le solicitó a Corpac, entre otros, pronunciarse respecto a lo que manifestó la Municipalidad Distrital de Vista Alegre a través del Oficio N° 0093-2021-MDVA/GM, recibido el 23 julio de 2021. En dicha oportunidad se solicitó a Corpac lo siguiente:</p> <p><i>“Mediante el documento c) de las referencias, CORPAC manifestó que – según consta del Acuerdo de Directorio N° 001-2111-2008, el Acta de Entrega Temporal de Posesión del Aeródromo del 08 de mayo de 2008, el Acta Complementaria del 06 de junio de 2008 y el Acta Complementaria del 03 de septiembre de 2008 – la TUUA (Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario) no formó parte de la “entrega de la explotación temporal a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre”. Por su parte, a través del documento b) de las referencias, la Municipalidad Distrital de Vista Alegre informó a este Organismo Regulador que “conforme a un convenio suscrito entre CORPAC S.A. y la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, la Municipalidad tiene a su cargo la responsabilidad de administrar los counters,</i></p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p><i>hangares, taller, estacionamiento, limpieza y otros; percibiendo además la Tasa Única Aeroportuaria (TUA)”. Considerando lo antes señalado, se le solicita se sirva señalar si la Municipalidad Distrital de Vista Alegre se encuentra cobrando la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto en virtud de un convenio suscrito con su representada; y, de ser el caso, remita el convenio respectivo. Caso contrario, <u>sírvase explicar por qué CORPAC no estaría cobrando la TUA del Aeródromo de Nazca “María Reiche Neuman” desde el 2008 y, en su lugar, lo estaría cobrando la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, como ha indicado su representada a través del documento c) de las referencias; y, de ser el caso, remita el documento de sustento respectivo.</u></i></p> <p>En respuesta a ese requerimiento, mediante Carta GG.880.2021.O/5 del 07 de octubre de 2021, Corpac manifestó textualmente lo siguiente:</p> <p><i>“Al respecto debemos manifestar que la Municipalidad Distrital de Vista Alegre no se encuentra cobrando la “Tarifa Única de Uso de Aeropuerto”, lo que viene cobrando a cada pasajero embarcado, es el “Recibo por uso de las instalaciones del Aeropuerto María Reiche del Distrito de Vista Alegre”, por un monto de S/ 30.00, en el cual se hace referencia a la Ordenanza N° 018-2016-MDVA; por lo tanto, CORPAC S.A., no cobra la mencionada “Tarifa Única de Uso de Aeropuerto”, ya</i></p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p><i>que el servicio de uso de instalaciones, lo viene prestando la mencionada Municipalidad.</i></p> <p>[Énfasis agregado].</p> <p>Como puede observarse de los documentos antes citados, Corpac señaló que no cobra por el concepto de TUUA desde el año 2008, indicando de manera explícita que los servicios de uso de instalaciones del aeródromo de Nazca los brinda la Municipalidad Distrital de Vista Alegre, por los cuales esta última entidad cobra un determinado monto en aplicación de la Ordenanza Municipal N° 018-2016-MDVA (ratificada mediante Acuerdo de Consejo N° 003-2017).</p> <p>Por ello, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se planteó la exclusión de la TUUA del presente procedimiento de revisión tarifaria y, en línea con ello, se propuso dejar sin efecto la TUUA que se estableció mediante Resolución del Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, toda vez que no quedó acreditado en este procedimiento que fuera Corpac la Entidad Prestadora que brinde los servicios que integran la TUUA.</p> <p>Ahora bien, en sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, Corpac no cuestiona que se excluya la TUUA del presente procedimiento de revisión tarifaria, sino que se excluya del flujo de caja del periodo 2021 a 2024, algunos costos en los cuales estaría incurriendo dicha empresa asociados a la TUUA.</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>Al respecto, cabe señalar que, en la medida que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se planteó excluir la TUUA por los fundamentos antes expuestos (en particular, considerando que Corpac manifestó que no brinda los servicios por los cuales se puede cobrar un concepto único de TUUA, y que en esa línea no cobran TUUA desde el año 2008), de manera coherente con ello no correspondía incorporar en el flujo de caja los costos aludidos por la referida empresa.</p> <p>En este punto, es preciso recordar que el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac -cuya última versión ha sido aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2017-CD-OSITRAN- establece los servicios que componen la TUUA, siendo importante resaltar que los usuarios pagan ese único concepto por la prestación de todos esos servicios. De este modo, los servicios que integran la TUUA conforme al referido Manual son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicio de salvamento y extinción de incendios - Seguridad aeroportuaria - Circuito cerrado de televisión - Carritos para el transporte de equipajes - Servicio de transporte de pasajeros - Provisión de información para pasajeros y demás usuarios del aeropuerto (sistemas de sonido, señalización e información de vuelo) - Iluminación del terminal - Salas de embarque y de tránsito - Salas de espera (espacio donde el pasajero

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios del aeropuerto)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salas oficiales para autoridades (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.) - Servicio de climatización - Servicios de atención médica - Pasillos y servicios higiénicos <p>Sobre ello, a lo largo del procedimiento, Corpac ha reconocido que no brinda la integridad de los servicios que componen ese pago único (TUUA) en el aeródromo de Nazca. Por el contrario, Corpac ha manifestado de manera reiterada que no brinda los servicios que integran la TUUA, razón por la cual no cobra dicho monto a los usuarios del aeródromo de Nazca desde el año 2008, precisando, incluso, que la Municipalidad de Vista Alegre es quien brinda los servicios por uso de las instalaciones del aeródromo. En otras palabras, en el presente procedimiento, Corpac no ha demostrado ser la Entidad Prestadora que brinde los servicios comprendidos en la TUUA - conforme se define en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC- en el aeródromo de Nazca.</p> <p>Al respecto, el Anexo II del RETA dispone que el punto de partida para la estimación de los costos operativos son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos <i>ad hoc</i> efectuados por el Regulador; remarcándose que “no serán</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p><i>considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.”</i></p> <p>Por tanto, considerando que los costos que se reconocen en el flujo de caja son aquellos que cuentan con el debido sustento; y, que en este caso, los costos en cuestión no cuentan con el debido sustento por los fundamentos antes expuestos, no corresponde incluirlos en el flujo de caja para el periodo 2021 al 2024. En efecto, carece de sustento reconocer en el flujo de caja los costos asociados a la TUUA en los cuales estaría incurriendo Corpac, cuando no ha quedado demostrado durante el desarrollo del presente procedimiento, que se encuentre brindando los servicios TUUA -conforme se define en el Manual de Contabilidad Regulatoria de Corpac- en el aeródromo de Nazca.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, considerando los hechos advertidos en el presente procedimiento, resulta oportuno invocar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Autoridad Aeronáutica Civil ejercida a través de la DGAC, a que pueda adoptar las acciones que correspondan vinculadas con la explotación del aeródromo de Nazca. Ello, teniendo en cuenta que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil – anteriormente citado-, la DGAC es la autoridad competente, entre otros, para otorgar, modificar,</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>suspender o revocar los Certificados de Explotador, así como otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados. De igual manera, es competente para aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas; en dicha línea, de acuerdo con la Regulación Aeronáutica del Perú 314 – Aeródromos (RAP 314), en concordancia con la RAP 139, la DGAC es la autoridad que otorga las certificaciones, habilitaciones y aprobaciones para los aeródromos de uso público.</p> <p>En línea con lo anterior, el artículo 11 de la Ley de Aeronáutica Civil dispone que la DGAC tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas. En concordancia con ello, el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil señala que la DGAC tiene por obligación controlar, vigilar, supervisar, inspeccionar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas de los aeródromos, entre otros. En tal sentido, corresponderá que la DGAC, en ejercicio de sus competencias en materia de Aeronáutica Civil, tome las acciones que estime pertinentes con el fin de resguardar el cumplimiento de las disposiciones relativas a la seguridad en la explotación del aeródromo de Nazca.</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
Gasto de personal	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Correo Electrónico Fecha 27.01.22	<p>Es preciso comentar que FONAFE establece de carácter anual la aprobación del presupuesto de Gastos de Personal para las empresas del Holding, motivo por el cual no se contaría con aprobación expresa para las proyecciones previstas de los periodos 2023 – 2024; sin embargo, dichas proyecciones se sustentan bajo los siguientes argumentos:</p> <p><u>Sustento de las nuevas necesidades del personal de seguridad y bomberos en los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A.</u></p> <p>Corpac señala que en el presente año se requiere un total de 168 Oficiales de Seguridad Aeroportuaria (OSA) y 137 bomberos de aeródromos (SEI), pero que actualmente tiene contratado un menor número y, por tanto, hay un personal faltante de 101 oficiales y 61 bomberos. Asimismo, indica que dicha falta de personal se registra desde el año 2017.</p> <p><u>Implementación de Servicios en</u></p>	<p><u>Por tanto, debe desestimarse el comentario de Corpac.</u></p> <p>Con relación al primer punto, debemos señalar que el Anexo II del RETA dispone que el punto de partida para la estimación de los costos operativos -dentro de los que se encuentra el gasto de personal- son los reportes de Contabilidad Regulatoria, los Estados Financieros Auditados, así como los requerimientos <i>ad hoc</i> efectuados por el Regulador; remarcándose que <i>“no serán considerados para el cálculo, los costos operativos que sean ineficientes, que no estén directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados.”</i></p> <p>Como puede observarse de la disposición antes citada, y en línea con el principio de verdad material¹ previsto en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General², Ley N° 27444, a efectos de estimar los costos operativos, entre los cuales se encuentra el gasto de personal, corresponde al Regulador verificar que dichos gastos se encuentren debidamente sustentados. Ello resulta relevante toda vez que el reconocimiento de dichos gastos en el presente procedimiento implica que los mismos sean trasladados a los usuarios a través de las tarifas que</p>

¹ “1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.(...)”

² Aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p><u>Aeropuertos con Vuelos Subsidiados por el MTC – No Regulares.</u></p> <p>Para la implementación de estos servicios en nuevas sedes donde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha considerado operar, la Corporación requiere ampliar la contratación directa de personal que cumple las funciones de Oficiales de Seguridad de la Aviación Civil – AVSEC (un total de 20 oficiales) y Bomberos Aeronáuticos (25), en los años 2023 y 2024, dado que su relación contractual con el Operador Aeroportuario (CORPAC S.A.) está establecido en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil No. 28404 y la Regulación Aeronáutica del Perú 314 Volumen I, respectivamente.</p> <p>En ese sentido, OSITRAN no puede desconocer los gastos de personal proyectados para el periodo 2023 y 2024 en razón a los argumentos expuestos en cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas del PERÚ. Reiteramos que FONAFE solo aprueba los presupuestos en forma anual de acuerdo a su normativa, por el contrario, estarían poniendo en riesgo la operatividad de los Aeropuertos por la falta de dotación de dicho personal.</p>	<p>posteriormente cobrará Corpac.</p> <p>En ese orden, a efectos de formular las tarifas en el presente procedimiento de revisión tarifaria, no resulta suficiente que Corpac alegue que tiene un déficit de personal que requiere ser cubierto para cumplir determinada normativa -como podría ser aquella a la cual ha hecho referencia en sus comentarios-, pues el gasto de personal que se encuentra facultado a ejecutar es aquel que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias. Por ello, en el presente procedimiento, corresponde verificar que la proyección de gastos que se considerará en el flujo de caja se encuentre sustentada en el presupuesto aprobado por FONAFE, pues ello permite razonablemente concluir que Corpac se encontrará en capacidad de ejecutar tales gastos.</p> <p>En tal sentido, en lo que respecta a los montos correspondientes al 2022, de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se ha considerado el gasto de personal reportado por Corpac mediante correo electrónico de fecha 22 de diciembre de 2021, por ser este un monto que se encuentra sustentado en el presupuesto aprobado por FONAFE.</p> <p>Adicionalmente, cabe traer a colación que, en su oportunidad, teniendo en cuenta que Corpac manifestó que tiene una necesidad de contratar personal faltante <u>desde el año 2017</u>, mediante el Oficio N° 00054-2022-GRE-OSITRAN, se le solicitó que indique si el número total de oficiales</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>de seguridad y bomberos de aeródromos requeridos para el año en curso se encuentra previsto en el Cuadro de Asignación de Personal (CAP) aprobado por FONAFE.</p> <p>No obstante, en atención a dicho requerimiento, mediante Carta N° GG.160.2022.O/6, Corpac manifestó que los requerimientos de necesidades adicionales no se encuentran comprendidas en el Cuadro de Asignación de Personal (CAP) aprobado por FONAFE con fecha 02-11-2017.</p> <p>Por tanto, teniendo en cuenta que el gasto de personal <u>adicional</u> que solicita Corpac para el año 2022 no ha sido aprobado por FONAFE y que la contratación del personal de oficiales de seguridad y bomberos de aeródromos adicionales tampoco se encuentra comprendida en el CAP aprobado por FONAFE, no corresponde incluir dichos gastos adicionales en el flujo de caja proyectado. En consecuencia, <u>debe desestimarse el comentario de Corpac orientado a que se incorpore en el cálculo los costos aludidos por la referida empresa, vinculados a las nuevas necesidades que tendría de contratar personal de seguridad y bomberos.</u></p> <p>En cuanto al segundo punto, cabe señalar que la necesidad de personal está referida a los aeródromos de Breu, Caballococha, El Estrecho, Puerto Esperanza y Rodríguez de Mendoza, los cuales en conjunto concentran apenas el 0,21% del tráfico de pasajeros en toda la red aeroportuaria administrada por Corpac.</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>Sobre el particular, cabe remarcar que el gasto de personal adicional que solicita Corpac para los años 2023 y 2024 no se encuentra aprobado por FONAFE. Asimismo, de la información remitida por Corpac, se advierte que los oficiales de seguridad y los bomberos de aeródromo adicionales solicitados en los mencionados aeródromos (los cuales no presentan demanda comercial, sino que son sedes donde el MTC ha considerado operar vuelos subsidiados) tampoco se encuentran comprendidos en el CAP aprobado por FONAFE.</p> <p>En ese sentido, en línea con lo señalado previamente respecto de que los costos que se reconocen en el cálculo son aquellos que cuentan con el debido sustento, y siendo que los gastos que Corpac se encuentra facultado a ejecutar son aquellos que tienen un correlato en la aprobación de FONAFE, no corresponde incluir dichos gastos adicionales en el flujo de caja proyectado.</p> <p>Por otro lado, Corpac señala que, cuando el Ositrán no incorpora íntegramente en el cálculo de las tarifas máximas los gastos de personal que ha estimado en su Propuesta Tarifaria, está desconociéndolos y <i>“poniendo en riesgo la operatividad de los Aeropuertos por la falta de dotación de dicho personal”</i>, máxime si se tiene en cuenta que FONAFE solo aprueba presupuestos de manera anual.</p> <p>Al respecto, debe rechazarse la afirmación de Corpac en todos sus extremos, pues,</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>contrariamente a ello, en el marco de los procedimientos de revisión tarifaria –como es el presente caso – y, de acuerdo con lo establecido en el Anexo II del RETA, el Ositrán tiene la obligación de considerar en el cálculo de las tarifas aquellos gastos operativos que cuenten con un debido sustento. Por dicha razón, al evaluar los gastos que deben ser incorporados en la presente revisión tarifaria debe tomarse en cuenta que, en el caso de Corpac, existe una autoridad competente –FONAFE- encargada de aprobar aquellos presupuestos que Corpac puede ejecutar.</p> <p>En esa línea, en la medida que, a la fecha, FONAFE no ha aprobado los presupuestos de los años 2023 y 2024, en la Propuesta Tarifaria del Regulador, para la estimación de los gastos de personal correspondiente a esos dos años, se ha realizado una proyección a una tasa de crecimiento de 2% anual, tomando como base el gasto de personal aprobado por FONAFE para el 2022.</p> <p>Así, a partir de las proyecciones efectuadas, este Organismo Regulador reconoce que existirán gastos de personal que Corpac ejecutará en los años 2023 y 2024, siendo que además, en línea con lo expuesto previamente acerca del debido sustento con el que deben contar los gastos operativos para ser considerados en el cálculo de las tarifas por parte de Ositrán, la mejor información disponible para efectuar dicha estimación, es tomar como base el presupuesto aprobado por FONAFE para el año 2022. Por esta</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>razón, resulta errónea la afirmación de Corpac que señala que este Organismo Regulador está desconociendo todo gasto que pueda efectuarse en el periodo correspondiente a los años 2023 y 2024.</p> <p>Sin perjuicio de lo antes señalado, es preciso recordar que, el numeral (iv) del artículo del 10 del RETA contempla la posibilidad de iniciar, de oficio o a pedido de parte, una revisión extraordinaria de las tarifas cuando se verifique que existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.</p> <p>Por tanto, en consideración de los argumentos presentados en los párrafos precedentes, <u>deben desestimarse los comentarios de Corpac.</u></p>
Gasto de personal	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo Electrónico Fecha 04.02.22	La estructura de costos de operación de los servicios aeroportuarios de CORPAC, no está acorde con los estándares internacionales. A nivel internacional, los costos de personal no representan más del 35% de los costos totales, mientras que, en el caso de CORPAC, estos costos representan más del 50%. Inclusive esta situación se mantiene en los registros contables del 2020, lo cual es bastante particular porque en la mayor parte de los aeropuertos del mundo, los costos de personal se redujeron de forma	<p>Con relación a los comentarios efectuados por AETAI, es oportuno recordar que, de acuerdo con el artículo 16 del RETA, corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la revisión tarifaria; pudiendo emplear, entre otras, cualquiera de las metodologías señaladas en dicho Reglamento, las cuales se aplican según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de revisión.</p> <p>Así, por ejemplo, una de estas metodologías es la de Empresa Modelo Eficiente, la cual según el Anexo I del RETA consiste en “establecer el nivel</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>drástica como consecuencia de la pandemia.</p> <p>En este orden de ideas, para proyectar los costos de los servicios aeroportuarios se utiliza la información histórica de contabilidad regulatoria que fue reportada por CORPAC a OSITRAN, en el período 2017 – 2020.</p>	<p><i>tarifario de una empresa teórica a partir de la estimación de los costos en que incurriría esta última para proveer sus servicios en forma eficiente, de acuerdo con la tecnología disponible, los niveles de calidad establecidos, así como otros aspectos a los que se enfrentaría dicha empresa si operara en el mercado regulado. La empresa eficiente opera al mínimo costo con la mejor tecnología disponible en ese momento y con los estándares de calidad exigidos, adaptándose a las condiciones geográficas y demanda que enfrenta.”</i></p> <p>Es decir, la empresa modelo eficiente determina las tarifas de los servicios regulados con base en los costos que tendría una empresa hipotética que provee los servicios bajo las mismas condiciones de mercado (económicas, geográficas y regulatorias) con tecnologías eficientes comercialmente disponibles y operación óptima. Para tal efecto, se necesitaría construir y analizar una base de datos que incluya información sobre gastos operativos y administrativos de las empresas reguladas, de los activos existentes en ellas, así como también, se requerirían los niveles de servicio de la empresa.</p> <p>En el presente caso, los documentos que cita AETAI no dan cuenta que las empresas a las cuales se hace referencia presenten las mismas condiciones de mercado que Corpac. Además, debe tenerse presente que Corpac opera en un mercado en el cual no enfrenta competencia; por lo que no resulta factible construir una base de datos como la mencionada. Incluso si se consideraran</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, estas no presentan las mismas condiciones regulatorias que Corpac, pues sus tarifas están definidas por contrato de concesión y se encuentran sujetas a un reajuste anual por inflación.</p> <p>Asimismo, cabe remarcar que, a través del Informe Conjunto N° 00093-2021-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución de inicio del presente procedimiento de revisión tarifaria, se propuso emplear la metodología de costo de servicio con la finalidad de que Corpac se encuentre en condiciones de cubrir los costos de inversión, operación y mantenimiento necesarios para la prestación de los servicios. De esta manera, las referencias que cita AETAI no resultan aplicables al presente caso.</p> <p>De otro lado, cabe recordar que, en la Propuesta Tarifaria de Corpac, este incluyó una proyección de gastos de personal desagregada por partidas presupuestarias y por tipo de servicio (según pertenezcan a los servicios aeroportuarios, de aeronavegación o mixtos); en el caso de los costos mixtos, se consideró 50% para los servicios aeroportuarios y 50% para aeronavegación. De acuerdo con dichas proyecciones, en el 2022 Corpac previó un incremento de 52% en los gastos de personal de los servicios aeroportuarios con respecto al año anterior.</p> <p>Al respecto, en línea con el criterio seguido en la revisión tarifaria del 2017, en la actual Propuesta</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>Tarifaria del Ositrán se han considerado los gastos de personal de los años 2021 y 2022, que se encuentran sustentados en el presupuesto aprobado por FONAFE, los cuales son 5% y 28% menores que los montos remitidos por Corpac en su propuesta tarifaria. Asimismo, cabe subrayar que, de acuerdo con el sustento proporcionado por Corpac, las 27 plazas adicionales a ser contratadas durante el presente año permitirán cubrir parcialmente la brecha del déficit de personal del área de seguridad, en los roles de oficiales AVSEC y bomberos aeronáuticos.</p> <p>Además, para los años 2023 y 2024 no se están considerando las proyecciones de Corpac, sino un incremento vegetativo de 2% anual.</p> <p>En virtud de lo expuesto, <u>deben desestimarse los comentarios de AETAI.</u></p>
Gasto de personal	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Oficio N° GG.098.2022.O/6 remitido mediante correo electrónico de fecha 11.02.22	<p>“La estructura de costos de operación de los servicios aeroportuarios de CORPAC, no está acorde con los estándares internacionales</p> <p>1 Cada país tiene su propia estructura de costos por lo que comparar costos resulta muy complejo....</p> <p>2. La estructura optima internacional que menciona AETAI comparado con los costos de personal que CORPAC S.A incurre no se puede comparar en razón a que en otros países tienen diferentes estructuras de costos tal</p>	<p>En cuanto a los comentarios formulados por Corpac, cabe señalar que estos están referidos a los comentarios expresados previamente por AETAI. Al respecto, reiteramos que, de acuerdo con el artículo 21 del RETA, <i>“los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán”.</i></p> <p>Sin perjuicio de ello, de la revisión de dichos comentarios, se advierte que estos se encuentran en línea con el análisis efectuado por el Regulador, en el sentido que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se han considerado todos los costos</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>como se argumenta en el punto uno.</p> <p>3. OSITRAN ha considerado todos los costos económicos eficientes y ha eliminado en el modelo aquellos que considera ineficientes.</p> <p>4. Las proyecciones de costos empleadas por CORPAC S.A y revisadas por OSITRAN tienen en cuenta las proyecciones oficiales aprobadas. Dado que las tarifas revisadas van a tener vigencia en los siguientes años, no es correcto emplear los datos históricos.</p> <p>5. Las referencias a nivel internacional pueden ser válidas a efectos de las revisiones tarifarias cuando la metodología es por benchmarking, lo cual no es el caso. De cualquier modo, si esta hubiera sido el caso, que no lo es, se requiere una justificación detallada de los aeropuertos empleados en la comparación.</p>	<p>económicos eficientes, de acuerdo con la metodología de Costo de Servicio.</p> <p>En tal sentido, <u>corresponde desestimar los comentarios de Corpac.</u></p>
Costo de mantenimiento	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Oficio N° GG.073.2022.O/6 remitido mediante correo electrónico de fecha 27/01/22	La necesidad de realizar el mantenimiento de los pavimentos del área de movimiento de aeronaves, se sustenta por la necesidad de brindar un adecuado mantenimiento a la pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de aeronaves de los aeródromos a cargo de CORPAC S.A., las mismas que tienen como finalidad garantizar la seguridad y continuidad de las	En línea con lo señalado en respuesta al comentario sobre los gastos de personal, debemos remarcar que, a efectos de formular las tarifas en el presente procedimiento de revisión tarifaria, no resulta suficiente que Corpac alegue que tiene una necesidad de realizar actividades de mantenimiento para cumplir determinada normativa -como podría ser aquella a la cual ha hecho referencia en sus comentarios-, pues el gasto de mantenimiento que se encuentra facultado a

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>operaciones aéreas, de acuerdo a lo establecido en nuestro Decreto Legislativo N° 99 y en las normas y métodos internacionales recomendados en el Anexo 14 de la OACI.</p> <p>La sustentación de CORPAC S.A. para la revisión de tarifas considera los programas de mantenimiento 2021 al 2024 por tratarse de servicios y obras de cumplimiento periódico y obligatorio, sin embargo, OSITRAN en el numeral 251 señala: "(...) en línea con el criterio seguido en OSITRAN (2017), solo se considerarán las proyecciones de costos que cuenten con la aprobación del Directorio del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE (...)".</p> <p>Consideramos necesario que OSITRAN por excepción evalúe nuestras propuestas de gastos en mantenimiento de la infraestructura por cuanto está vinculado directamente a la seguridad de las operaciones aéreas en los aeródromos: los servicios de mantenimiento de las áreas de movimiento son indispensables para la continuidad operativa de las sedes aeroportuarias.</p>	<p>ejecutar está limitado por el presupuesto que aprueba FONAFE en el marco de sus competencias. Por ello, en el presente procedimiento, corresponde verificar que la proyección de gastos que se considerará en el flujo de caja se encuentre sustentada en el presupuesto aprobado por FONAFE, pues ello permite razonablemente concluir que Corpac se encontrará en capacidad de ejecutar tales gastos.</p> <p>En tal sentido, en lo que respecta a los montos correspondientes al 2022, de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se ha considerado el gasto de mantenimiento incremental reportado por Corpac mediante correo electrónico de fecha 17 de diciembre de 2021, por ser este un monto que se encuentra sustentado en el presupuesto aprobado por FONAFE.</p> <p>En cuanto al mantenimiento incremental que Corpac solicita para los años 2023 y 2024, de la información remitida, se advierte que las actividades de mantenimiento programadas por este no se encuentran vinculadas a inversión en nueva infraestructura; y que los gastos asociados no se encuentran aprobados por FONAFE.</p> <p>Además, de las propias declaraciones de Corpac, se observa que el número de obras de mantenimiento en los aeropuertos bajo su administración se ha visto limitado por la asignación presupuestal y la capacidad operativa de su unidad competente.</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>El programa de mantenimiento para los años 2023 y 2024, debería ser adelantado por cuanto el número de obras se ha visto limitado a la asignación presupuestal y la capacidad operativa de nuestra unidad competente, dos puntos que están siendo gestionados para mejorar la oportunidad de ejecución de las obras propuestas.</p>	<p>En ese sentido, siguiendo el criterio que los costos que se consideran en el cálculo deben contar con el debido sustento, y que los gastos que Corpac tiene permitido ejecutar son aquellos que tienen un correlato en la aprobación que FONAFE pueda emitir, no corresponde incluir dichos gastos incrementales en el flujo de caja proyectado.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, cabe mencionar que, en su Propuesta Tarifaria, el Regulador considera para el periodo 2021-2024 un gasto de mantenimiento base que ha sido proyectado considerando un incremento vegetativo de 2% anual -el cual no ha sido cuestionado por Corpac-, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria conforme a lo establecido en el RETA.</p> <p>Por tanto, en consideración de los argumentos presentados en los párrafos precedentes, <u>deben desestimarse los comentarios de Corpac.</u></p>
Activo Base (Terrenos)	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)	Correo Electrónico Fecha 04.02.22	<p>No estamos de acuerdo con la inclusión de los terrenos en la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC, por las siguientes razones:</p> <p>(i) Los terrenos donde se desenvuelve la actividad aeroportuaria de CORPAC podrían haber sido cedidos o adquiridos por el Estado, es decir, se trataría de activos que no necesariamente</p>	<p>Con relación a los comentarios de AETAI, en primer término, debemos señalar que Corpac S.A. es una empresa pública, cuyo accionista es el Estado Peruano.</p> <p>Dicho lo anterior, el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que, aun cuando los terrenos no se deprecien en el tiempo, su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de los</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>han sido comprados por CORPAC con la finalidad de prestar servicios aeroportuarios. Por consiguiente, no involucraría una inversión adicional para CORPAC.</p> <p>(ii) Como se señala OACI y es posición de IATA, las tarifas únicamente deben reflejar los costos de operación de usar los terrenos para la provisión de los servicios aeronáutico y no su valor contable o de mercado. En el caso particular de CORPAC, sólo se estarían considerando el valor del terreno porque está registrado en su Balance General, sin embargo, este valor no está asociado con ningún proyecto de expansión que CORPAC haya implementado en alguno de sus aeropuertos. Tampoco responde a alguna renta que esté pagando por la utilización de estos terrenos.</p> <p>(iii) En la experiencia internacional, usualmente los terrenos son considerados en los activos base (o <i>Regulatory Asset Base – RAB</i>) para la determinación de las tarifas, cuando se adquiere el aeropuerto (que incluye la adquisición de los terrenos) o en su defecto, cuando se compra</p>	<p>servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si Corpac no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.</p> <p>En consecuencia, <u>deben desestimarse los comentarios de AETAI.</u></p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			terrenos para ejecutar proyectos de expansión aeroportuaria. En ambos casos, se justificaría la inclusión de estos activos en la determinación de las tarifas.	
Activo Base (Terrenos)	Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)	Mesa de Partes Virtual Fecha 11.02.22	<p>En la determinación de las tarifas aeroportuarias de CORPAC, OSITRAN incluye los terrenos como parte de las inversiones de CORPAC, sobre el particular, consideramos que, de acuerdo a lo sustentado en el documento de posición de IATA titulado "<i>Land and Infrastructure Asset Revaluation</i>" (que adjuntamos al presente), las aerolíneas no deben pagar el valor de los terrenos utilizados por los aeropuertos y proveedores de servicio de navegación aérea dado que los cargos pagados por las aerolíneas deben reflejar el costo operativo del uso del terreno y no su valor de mercado.</p> <p>En ese sentido, consideramos importante señalar que los terrenos no deben incorporarse en la determinación de las tarifas, siendo reafirmado por las disposiciones de la OACI la cual considera que las revaluaciones de terrenos y activos no son un factor en las decisiones de fijación de precios de</p>	<p>Con relación a los comentarios de IATA, es preciso remarcar que el valor de los terrenos debe ser incorporado en los análisis tarifarios efectuados por el Ositrán, toda vez que su utilización para la prestación de los servicios supone un costo de oportunidad. Así, de no ser empleados los terrenos en la prestación de los servicios aeroportuarios, estos podrían ser empleados en otra actividad económica que le genere renta al Estado Peruano. Visto de otra forma, si Corpac no tuviera la propiedad de los terrenos, para brindar el servicio que ofrece, tendría que arrendarlos a un costo de alquiler, el cual debería ser considerado en la formulación de las tarifas.</p> <p>Dicho lo anterior, con respecto a la revaluación de los terrenos, es oportuno señalar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Como empresa, Corpac presenta su información financiera bajo la normativa contable aprobada en Perú. Para este efecto, el órgano rector es el Ministerio de Economía y Finanzas a través del Consejo Normativo de Contabilidad³. • Los Estados Financieros de Corpac son

³ https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101206&lang=es-ES&view=article&id=1376

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>las empresas que operan en mercados competitivos. De igual forma, resulta ineficiente al sobrevalorar el costo del servicio que brinda el activo en su uso operativo, penalizando a las aerolíneas y sus pasajeros.</p>	<p>auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (CGR) mediante un proceso de contratación basado en la normativa vigente de la CGR. La firma auditora encargada de realizar la referida auditoría financiera también es la que se encarga de efectuar la auditoría a la contabilidad regulatoria de Corpac. Sobre el particular, el dictamen de la auditoría financiera para el ejercicio 2020 se emitió sin salvedades. Del mismo modo, los Estados Financieros Regulatorios de Corpac del ejercicio 2020 también fueron emitidos sin salvedades; destacándose que, de lo expuesto en las opiniones de los auditores, se desprende que las políticas contables empleadas por Corpac para la presentación de su información financiera son razonables y se basan en la normativa contable vigente; esto abarca el registro del activo fijo, entre estos, el costo y revaluación de los terrenos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sobre las revaluaciones de la cuenta propiedades, planta y equipo, es necesario señalar además que esta fue validada por los auditores en su informe de auditoría del ejercicio 2018, de acuerdo con lo dispuesto en las Normas Internacionales de Información Financiera - NIIF. <p>En tal sentido, en vista que la revaluación efectuada por Corpac se ajusta a la normativa contable, <u>deben desestimarse los comentarios</u></p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<u>de IATA.</u>
Activo Base (Terrenos)	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Oficio N° GG.098.2022.O/6 remitido mediante correo electrónico de fecha 11.02.22	<p>1. En cuanto a que AETAI precisa que no se deben considerar los activos totalmente depreciados y los terrenos, este argumento no es correcto dado que esos activos forman parte del proceso productivo, se encuentran operativos y constituyen recursos para la prestación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, asimismo por dichos activos (terrenos y edificaciones) CORPAC S.A incurre en pagos de impuesto predial, mantenimiento, y otros costos para que estén operativos.</p> <p>2. En cuanto a los activos revaluados CORPAC S.A no tiene práctica de revaluación de activos, lo que ha realizado CORPAC S.A al momento de la adopción de las NIIF es considerar los activos al valor de su utilización económica (valor de uso).CORPAC S.A. utiliza el modelo de costo, establecido en la NIC 16.</p> <p>3. Hay que mencionar que bajo el esquema de regulación de CORPAC S.A. deben remunerarse todos los activos que producen servicios aeroportuarios, tras la revisión efectuada por el regulador. Los valores</p>	<p>En cuanto a los comentarios formulados por Corpac, cabe señalar que estos están referidos a los comentarios expresados previamente por AETAI. Al respecto, es preciso reiterar que, de acuerdo con el artículo 21 del RETA, <i>“los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán”</i>.</p> <p>Sin perjuicio de ello, de la revisión de dichos comentarios, se advierte que estos no representan una sugerencia de cambio o ajuste respecto de las proyecciones efectuadas por el Regulador. Por el contrario, se encuentran en línea con el análisis efectuado por el Ositrán.</p> <p>En tal sentido, <u>corresponde desestimar los comentarios de Corpac.</u></p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			de la contabilidad regulatoria incluidos en el cálculo de la tarifa han sido elaborados bajo las normas internacionales de información financiera NIIF.	
Inversiones	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)	Carta N° GG.073.2022.O/6 remitida a través de correo electrónico fecha 27.01.22	<p><u>1. Sustento del programa de inversiones en los aeropuertos a cargo de CORPAC S.A. precisando los beneficios y la normativa RAP</u></p> <p>(...) Las obras de intervención en los cercos perimétricos de los aeropuertos, son estrictamente necesarias, para evitar el ingreso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil, o en zonas del aeródromo vedada al público (...)</p> <p>Las obras de intervención en los Cuarteles del SEI permitirán proveer al personal y a los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), de instalaciones adecuadas que los protejan del frío y calor, para mantenerlos en estado óptimo, y poder hacer frente a los accidentes o incidentes de aviación que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, así como también su configuración</p>	<p>El Anexo II del RETA dispone que, para la formulación de las tarifas reguladas por costo de servicio se incluirán solo aquellos conceptos que estén incluidos en el Plan de Inversiones programadas o aprobadas (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución).</p> <p>De conformidad con dicho marco normativo, no resulta suficiente que Corpac alegue ante el Regulador que tiene una necesidad de ejecutar inversiones para cumplir determinada normativa - como podría ser aquella a la cual ha hecho referencia en sus comentarios-, pues dentro de los costos económicos únicamente debe considerarse el Plan de Inversiones programadas o aprobadas. Por ello, en atención a sus comentarios, mediante el Oficio N° 00050-2022-GRE-OSITRAN, el Regulador solicitó los montos de inversiones proyectadas para los años 2023 y 2024; anexando, de ser el caso, el Plan Estratégico Institucional 2022-2026 aprobado por FONAFE.</p> <p>En respuesta a dicha solicitud, mediante la Carta N° GG.159.2022.O/6, Corpac remitió los montos de inversiones proyectadas para los años 2023 y 2024, en base al Programa de Inversiones 2021-2025; no obstante, no adjuntó documentación que acredite que dicho plan se encuentre aprobado.</p>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
			<p>geométrica y emplazamiento, que les permitan cumplir con los tiempos de respuesta previstos en la normativa vigente, todo esto con fines de mantener la continuidad de las operaciones aéreas en los aeropuertos.</p> <p>A pesar de que, se nos solicitó como sustento nuestras proyecciones de inversión para los años 2023 y 2024, el numeral 262 señala que de acuerdo con el Anexo II del RETA, para la formulación de las tarifas reguladas por costo de servicio se incluirán solo aquellos conceptos que estén incluidos en el Plan de Inversiones programadas o aprobadas (por ejemplo, inversiones viables o en ejecución).</p> <p>Al respecto, requeriríamos que el órgano supervisor se sirva considerar que las proyecciones de inversión presentadas el 2023 y 2024 obedecen a la necesidad de reposición y/o renovación de bienes y equipos necesarios para la operatividad aeroportuaria, los mismos que obedecen a las siguientes regulaciones (...)</p>	<p>En ese contexto, a fin de proyectar las inversiones de los años 2023 y 2024, en observancia de lo establecido en el RETA, se ha considerado emplear la mejor información disponible a la fecha, la cual corresponde a aquellas inversiones que se encuentran comprendidas en el Programa Multianual de Inversiones - PMI 2023-2025 de Corpac, aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 002-2499-2022 de fecha 09 de febrero de 2022 de conformidad con la Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, publicada el 23 de enero de 2019. Dicho PMI fue presentado ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Oficio N° MTC/CORPAC S.A GPD.001. 2022.O⁴.</p> <p>De acuerdo con lo informado por Corpac en el mencionado oficio, dicho PMI comprende el diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura y/o de acceso a servicios, los criterios de priorización y la cartera de inversiones; a su vez, indica que dicho programa se encuentra registrado en el Módulo de Programación Multianual de Inversiones del MEF. Por ello, se considera razonable tomar como base los montos considerados en este.</p> <p>Así, las inversiones consideradas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliación marginal de la edificación u obra

⁴ Véase <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/345872-programa-multianual-de-inversiones-de-corpac-s-a>>

Tema	Persona / Institución	Medio / Canal	Comentario, observación o sugerencia	Respuesta de OSITRAN
				<p>civil construcción del Cuartel SEI de Aeropuertos Atalaya, Chimbote, Yurimaguas, Cusco (ampliación), Tingo María (ampliación), Rioja.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliación marginal de la edificación u obra civil construcción del Cerco Perimétrico de Aeropuertos Atalaya, Caballococha, Jaén, Jauja, Chimbote, Juanjui, Rodríguez de Mendoza, Saposo, Tingo María, Tocache. - Reposición de equipos de salvamento y extinción de incendios (vehículo SEI). <p>Finalmente, es preciso mencionar que la depreciación de tales inversiones debe seguir el mismo tratamiento que los activos existentes, por lo que debe aplicarse una depreciación lineal a lo largo del ciclo de vida del proyecto y no en un solo año.</p> <p>Por tanto, <u>se acepta parcialmente el comentario.</u></p>