

MATRIZ DE COMENTARIOS A LA PROPUESTA TARIFARIA DEL OSITRÁN

El 14 de abril de 2022 se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN, de fecha 7 de abril de 2022, la cual dispuso la publicación de la Propuesta Tarifaria de Ositrán y estableció un plazo de veinte (20) días hábiles para la recepción de comentarios por parte de los interesados, plazo que culminó el 16 de mayo de 2022.

Asimismo, con fecha del 11 de mayo de 2022, se llevó a cabo la Audiencia Pública y, con fecha del 12 de mayo de 2022, el Consejo de Usuarios de Aeropuertos, en los cuales la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expuso la Propuesta Tarifaria del Ositrán y recibió comentarios y sugerencias de los asistentes.

Comentarios recibidos:

▪ Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC:

- El 13 de mayo de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, CORPAC remitió la Carta N° GG.0397.2022.O/6, a través del cual formuló comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
- El 11 de mayo de 2022, en la Audiencia Pública se recibieron los comentarios del siguiente personal de CORPAC:
 - Rocío Maradiegue, jefe del Área de Costos y Tarifas de CORPAC.
 - Griselia Espetia, controladora de tránsito aéreo.
 - Rosario Sandoval, gerente Central de Aeropuertos.
 - José Rubira, jefe del Área Sistemas Comunicaciones Aeronáuticas.
 - Nilda Cerda Zea, controladora de tránsito aéreo.
 - José Aguilar Reategui, consultor de CORPAC.
 - Rosa Virginia Nakagawa, consultora externa de CORPAC

▪ Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA:

- El 16 de mayo de 2022, mediante Carta S/N, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA¹) formuló comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

▪ Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI:

- El 16 de mayo de 2022, mediante la Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, AETAI formuló comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
- El 11 de mayo de 2022, en la Audiencia Pública se recibieron los comentarios del Sr. Benjamín De La Torre, consultor de AETAI.

▪ Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil – CANSO:

- El 16 de mayo de 2022, mediante correo electrónico dirigido al buzón info@ositrان.gob.pe, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO²) envió una Carta S/N, a través del cual formuló sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
- El 11 de mayo de 2022, en la Audiencia Pública se recibieron los comentarios del Sr. Javier Vanegas, director regional de CANSO para Latino América.

¹ IATA, por sus siglas en inglés: *International Air Transport Association*.

² CANSO, por sus siglas en inglés: *Civil Air Navigation Services Organization*.

▪ **Otros interesados:**

- El 11 de mayo de 2022, en la Audiencia Pública se recibieron los comentarios del Sr. Piero Rivera Pérez, consultor especialista en navegación aérea y aeropuertos.
- El 27 de junio de 2022, mediante la Carta N° SITE N° 195-2022-C, el Sindicato Nacional Unificado de Trabajadores de CORPAC (en adelante, SITE) dio a conocer su opinión sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

Los comentarios escritos son publicados en la página web del Ositrán, en la sección de Consultas Tarifarias³.

³ Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/consultas-publicas/consultas-tarifarias/> (último acceso: 30 de junio de 2022).

TEMA COMENTADO N° 1:**VARIABLES MACROECONÓMICAS**

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de IATA:</u> Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA envió el siguiente comentario con relación a las proyecciones de inflación de Estados Unidos: <i>Vemos que se han usado proyecciones del FMI como base para los supuestos de inflación. En ese sentido, es importante recalcar que dicha proyección se publicó en octubre del año pasado. Con una inflación anualizada de EE. UU. del 8,3% a abril de 2022, por lo que es importante buscar las proyecciones más recientes.</i>	Sobre el particular, IATA sugiere el empleo de información más reciente respecto de las proyecciones de inflación de Estados Unidos, las cuales, para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, fueron tomadas del Fondo Monetario Internacional (FMI). Al respecto, debemos indicar que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue publicada para comentarios de los interesados el 14 de abril de 2022, conforme a lo dispuesto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN de fecha 7 de abril de 2022. Así, en dicha Propuesta Tarifaria se consideraron, como parte de la información macroeconómica que sirve de insumo para la elaboración del modelo económico, las proyecciones de inflación de Estados Unidos publicadas por el FMI en el documento “<i>World Economic Outlook, October 2021</i>”, de fecha 12 de octubre de 2021, siendo esta la información más reciente que se encontraba disponible al momento de elaborar la mencionada Propuesta. Sin embargo, en atención al comentario formulado por IATA, y en aplicación del principio de verdad material recogido en el numeral 1.11. del TUO de la LPAG, según el cual, la autoridad administrativa deberá <u>verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones</u>, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, en la medida que, con fecha 19 de abril de 2022, el FMI publicó nuevas proyecciones en el documento “<i>World Economic Outlook, April 2022</i>”, se considera apropiado emplear dicha información para la determinación final de las tarifas que son materia de la presente revisión. En ese sentido, <u>se recoge el comentario de IATA.</u>
<u>Comentarios de CORPAC:</u> El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC envió el siguiente comentario con relación a las proyecciones de las variables macroeconómicas: <i>Con el objetivo de consistencia metodológica y dado que ya se ha solicitado incorporar la información financiera y operativa de CORPAC relacionada al último año, la data de variables macroeconómicas debe ser actualizada hasta el 2021.</i> <i>Para el caso del Marco Multieconómico Multianual 2022-2025, esta información ha sido recientemente actualizada el 30 de abril del presente año. (...)</i>	Sobre el particular, CORPAC sugiere la actualización de la información de proyecciones de las variables macroeconómicas publicadas tanto por el FMI como por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), indicando que en el mes de abril de 2022 dichas entidades publicaron nuevas proyecciones de tales variables. Al respecto, debemos indicar que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue publicada para comentarios de los interesados el 14 de abril de 2022, conforme a lo dispuesto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN de fecha 7 de abril de 2022. Así, en dicha Propuesta Tarifaria se consideraron, como parte de la información macroeconómica que sirve de insumo para la elaboración del modelo económico, las proyecciones de inflación de Estados Unidos publicadas por el FMI en el documento “<i>World Economic Outlook, October 2021</i>”, de fecha 12 de octubre de 2021, y las proyecciones de la inflación

En forma similar, se recomienda actualizar la información relacionada con la inflación de Estados Unidos, dado que la fuente utilizada ha presentado una actualización a abril del presente año.

de Perú y el tipo de cambio promedio soles por US dólar publicadas por el MEF en el documento “Marco Macroeconómico Multianual 2022 – 2025”, de fecha 25 de agosto de 2021, siendo esa la información más reciente que se encontraba disponible al momento de elaborar la mencionada Propuesta.

Sin embargo, en atención al comentario formulado por CORPAC, y en aplicación del Principio de Verdad Material previsto en el TUO de la LPAG, en la medida que, con fecha 19 de abril de 2022, el FMI publicó nuevas proyecciones en el documento “World Economic Outlook, April 2022” y, con fecha 30 de abril de 2022, el MEF publicó nuevas proyecciones en el documento “Informe de actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025”, se considera apropiado emplear tal información para la determinación final de las tarifas que son materia de la presente revisión. En ese sentido, **se recoge el comentario de CORPAC.**

TEMA COMENTADO N° 2:**PROYECCIÓN DE DEMANDA**

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de IATA:</u> Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA envió los siguientes comentarios: <u>Sobre la metodología empleada para la estimación de la demanda</u> <i>La metodología aplicada por la Propuesta para estimar la demanda es un modelo autorregresivo simple en el que se establece (sic) que el tráfico actual depende del periodo inmediatamente anterior multiplicado por un factor de ajuste de crecimiento de la demanda en el periodo actual. Con este modelo teórico en mente, se evidencia la existencia de una mezcla de variables que dependen de la oferta (servicios ofrecidos por CORPAC a las aerolíneas) con variables que están sujetas a la demanda, como es el caso del factor de ajuste que incluye la tasa de crecimiento de la demanda.</i> <i>Desde una perspectiva netamente teórica, aunque existe una relación entre el número de operaciones (oferta) con el número de pasajeros transportados (demanda), esta no es directa, pues se tiene que considerar que existe una gran cantidad de variables adicionales que afectan la oferta (como el tipo de avión, precio del combustible, costos de operación, tripulaciones, rutas, entre otros). Adicionalmente, se debe tener cuidado al tratar de estimar el número de operaciones (vuelos) a partir de la demanda, ya que la demanda puede estar aumentando sin considerar incrementos en las operaciones, ya que las aerolíneas podrían ajustar la capacidad dependiendo de la necesidad particular del mercado.</i> <i>Ahora bien, considerando que el modelo es anidado y utiliza un proxy del crecimiento de la demanda de pasajeros como un factor de ajuste, es necesario considerar que, como ha sido tratado ampliamente en la literatura sobre la materia, utilizar variables estimadas como anidadas en modelos genera la suma de los errores de las dos estimaciones, posiblemente ocasionando un error mayor al ya incurrido por el modelo. No obstante lo anterior, en el supuesto en que la variable anidada no estuviera expresando un error mayor debido a que el ajuste del modelo es muy bondadoso o amplio, se debe contar con una variable que sea realmente robusta, es decir, que represente las condiciones reales del mercado que se está estimando. En resumen, la predicción del modelo será tan buena como la información que se utilice para alimentar el mismo.</i> (...) <i>Los modelos de estimación utilizados por el OSITRAN deben incluir los determinantes de la</i>	<u>Sobre la metodología empleada para la estimación de la demanda</u> De acuerdo con el comentario, IATA manifiesta que los modelos de estimación utilizados por el Ositrán deben incluir los determinantes de la variable que se pretende estimar, además de que se tiene que considerar que existe una gran cantidad de variables adicionales que afectan la oferta, y que se debe tener cuidado al tratar de estimar el número de operaciones (vuelos) a partir del número de pasajeros transportados, ya que esto último puede estar aumentando sin considerar incrementos en las operaciones. IATA señala que el comportamiento del tráfico durante cortos periodos de tiempo no necesariamente es representativo del comportamiento de recuperación de los mercados, pues el tráfico aéreo cuenta con estacionalidades imperceptibles en periodos de tiempo muy cortos, lo que puede llevar a conclusiones erradas sobre el comportamiento general del mercado. IATA indica que se debe contar con una variable que sea realmente robusta, es decir, que represente las condiciones reales del mercado que se está estimando. Al respecto, debemos indicar que la metodología considerada para la realización de las proyecciones de demanda de los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria se basa en la determinación del número futuro de operaciones de aeronavegación a partir de una situación base sobre la cual se incorporan las expectativas de recuperación del sector aeronáutico durante el periodo post-pandemia. Por tal motivo, la especificación del modelo empleado toma en cuenta, por un lado, la cantidad demandada del servicio (cuya situación base considera la información histórica presentada por CORPAC para el año 2021) y, por otro lado, el crecimiento esperado de la demanda para el periodo 2022-2024 (proveniente de pronósticos sobre la recuperación del tráfico aéreo dentro de dicho periodo). Si bien en la literatura académica existen modelos de estimación cuya especificación toma en cuenta un amplio número de variables que pueden afectar la oferta, para efectos de la presente revisión, teniendo en cuenta el periodo para el cual se deben efectuar las proyecciones de demanda, se consideró adecuado emplear un modelo con una especificación orientada a trasladar los efectos de la recuperación del sector aeronáutico sobre la evolución esperada de la demanda de CORPAC, toda vez que, al encontrarnos en una situación post-pandemia, los resultados obtenidos por modelos que comprendan un amplio número de variables pueden contener sesgos ligados a otras variables que también se encuentren en un

variable que se pretende estimar. Sin tener en cuenta los problemas estadísticos que generan los modelos utilizados y más allá de la forma funcional del modelo, el resultado de la estimación depende altamente de la calidad de la información con la que se alimenta el mismo. Por esta razón se debe utilizar la mejor información disponible para garantizar que el pronóstico se ajusta a las condiciones del mercado de la mejor manera.

Se debe considerar que existe endogeneidad en la determinación de las tarifas de los servicios que presta CORPAC, ya que estos tienen relación estrecha con la demanda. A mayores tarifas de CORPAC, es posible que se evidencie una disminución de la demanda, lo cual a su vez generaría un nuevo incremento en las tarifas por la disminución en la operación. Con este panorama en mente, es importante resaltar que incrementar los cargos significa un incremento de los costos que deberán asumir las compañías aéreas, el cual también se verá reflejado en un decrecimiento adicional de la demanda, perjudicando o ralentizando la recuperación de los mercados y afectando la conectividad de estos y, por ende, dejándose de percibir los beneficios que aporta la industria aérea al PBI y al resto de sectores que dependen directamente de esta, especialmente el de turismo.

Atado a lo anterior, se debe tener presente que, por la topología del Perú, la conectividad aérea es una necesidad nacional. Por ejemplo, según los datos de la aplicación Google Maps, desplazarse desde Lima hasta Jauja en carro demora aproximadamente 7 horas con 10 minutos (en promedio) para un trayecto de 263 kilómetros, mientras que esta misma ruta en avión demora solo 1 hora de vuelo, generando eficiencias importantes para los pasajeros. De esta manera, encarecer la prestación del servicio de transporte aéreo y afectar su demanda en el Perú no solamente estaría afectando directamente al turismo, sino también a la movilidad interna del país. De igual manera, vale la pena mencionar que el comportamiento del tráfico durante cortos periodos de tiempo no necesariamente es representativo del comportamiento de recuperación de los mercados, pues debe tomarse en cuenta que el tráfico aéreo cuenta con estacionalidades imperceptibles en periodos de tiempo muy cortos, lo que puede llevar a conclusiones erradas sobre el comportamiento general del mercado.

Sobre las proyecciones de ICF

El pronóstico en mención fue realizado con data previa a junio 2021, sin incluir información relevante y reciente, la cual existe y ha cambiado las dinámicas del sector. Por ejemplo, según el documento en cuestión, la consultora espera que el tráfico de China sirva como potenciador de la demanda mundial por transporte aéreo, sin embargo, con los últimos desarrollos es claro que

contexto de recuperación pero de manera distinta al del sector aeronáutico. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que en los comentarios presentados por IATA no se advierte la propuesta de aplicar algún modelo de estimación en particular, razón por la cual se mantiene la decisión de considerar la metodología desarrollada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

Por otro lado, respecto a la tasa de crecimiento empleada, si bien esta refleja los pronósticos de recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica, conviene recordar que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que, para los años 2020 y 2021, la variación del nivel de tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica, estimado por ICF (2021), respecto del nivel del año 2019 asciende a -60% y -41%, respectivamente, lo cual se asemeja con la variación porcentual de las operaciones totales que demandaron los servicios de aeronavegación en los años 2020 y 2021 respecto de lo observado en el año 2019, cuyos montos ascendieron a -62% y -45%, respectivamente. Lo antes señalado guarda relación con el hecho de que, a nivel operacional, el movimiento de pasajeros viene a ser el principal determinante de la demanda de servicios de aeronavegación prestados por CORPAC, más aun considerando que gran parte de las operaciones aéreas en el país corresponden al transporte de pasajeros⁴. Por tanto, consideramos válido el empleo de dicha tasa como *proxy* del crecimiento esperado de la demanda para el periodo 2022-2024 en el marco de la realización de las proyecciones de los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria. En ese sentido, **debe desestimarse el comentario de IATA.**

Sobre las proyecciones de ICF

De acuerdo con el comentario, IATA indica que las proyecciones de ICF (2021) fueron realizadas con data previa a junio de 2021 y no incluyen información relevante y reciente. IATA señala que el Ositrán debe revisar las proyecciones actuales del sector aéreo y concretamente para el caso específico de Perú, debido a que ICF (2021) presenta una desagregación máxima a nivel regional, a fin de evitar que se incurra en sesgos por no contemplar la heterogeneidad de los países que componen la región. En esa línea, IATA manifiesta que, en el marco del procedimiento de "Revisión Extraordinaria de Tarifas de Servicios Aeroportuarios prestados por CORPAC", presentó un pronóstico específico del país (no de la región) que considera una senda de crecimiento más optimista, ya que incluye la situación particular del Perú y no está subestimado por las condiciones negativas de recuperación del mercado en otros países de la región. Así, IATA propone que dichos pronósticos sean considerados en la presente revisión.

Al respecto, si bien para la realización de las proyecciones de demanda de los servicios que son

⁴ Ver la nota de página 56 del Informe de revisión tarifaria.

dicho país está enfrentando nuevas medidas restrictivas como cuarentenas y cierres fronterizos, invalidando dicho supuesto. Adicionalmente, fueron optimistas al considerar que la recuperación de los mercados europeos iba a ser positiva, ya que, en la práctica, este resultado no fue el observado en los meses posteriores a junio del año 2021, donde los mercados europeos no se recuperaron con la dinámica esperada.

Para este pronóstico la firma consultora estimó que para Latinoamérica la recuperación dependería de la resiliencia del mercado más grandes de la región, es decir, Brasil y México. Sin embargo, el mercado de Brasil fue fuertemente afectado por la variante Delta y hasta el momento no ha logrado retornar a su dinámica normal de crecimiento. Sin embargo, esto no ha detenido el buen desarrollo de los mercados en otros países que han potenciado la recuperación de la región, como es el caso de Colombia o algunos países en el Caribe. Adicionalmente, los expertos de ICF expresan que cuentan con preocupaciones por la incertidumbre política y las perspectivas económicas de la región que podrían desacelerar el crecimiento, por lo que su modo considera un pronóstico más cauteloso y pesimista respecto al que evidencian las circunstancias del mercado.

El estudio presenta una desagregación máxima a nivel regional. Esto dado que, al haber utilizado un pronóstico regional para estimar demandas nacionales de un país en particular se está incurriendo en ciertos sesgos, por no contemplar la heterogeneidad de los países que componen la región. Al respecto, para el mercado no resultaría tan claro el por qué se ha decidido utilizar dicho pronóstico como si fuese el más ajustado a la realidad del Perú, considerando que, en el marco del procedimiento de “Revisión Extraordinaria de Tarifas de Servicios Aeroportuarios prestados por CORPAC” concluido hace algunas semanas, nuestra asociación presentó un pronóstico específico del país (no de la región) que considera una senda de crecimiento más optimista, ya que incluye la situación particular del Perú y no está subestimado por las condiciones negativas de recuperación del mercado en otros países de la región (como Argentina, Chile, Brasil, entre otros) que tienen sus propias particularidades y desafíos. Pretender que el comportamiento en promedio de la región es idéntico al de un país en particular, es altamente cuestionable y podría generar perspectivas alejadas de la realidad que conducen a decisiones erróneas.

Al respecto, con la finalidad que esta vez sí sea tomado en cuenta nuestro pronóstico específico sobre el mercado peruano, adjuntamos (...) una copia de nuestro escrito mencionado en calidad de Anexo, cuyos pronósticos se mantienen.

En el Anexo a la Carta S/N, IATA presenta la siguiente información:

El mercado del transporte aéreo en la región viene recuperándose satisfactoriamente, presentando

materia de la presente revisión tarifaria se emplearon las proyecciones de recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica publicadas por ICF (2021) en el mes de junio de 2021, debe señalarse que, como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la variación del nivel de tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica, estimado por ICF (2021) para los años 2020 y 2021 respecto del nivel del año 2019, que asciende a -60% y -41%, respectivamente, se asemeja a la variación porcentual de las operaciones totales que demandaron los servicios de aeronavegación en los años 2020 y 2021 respecto de lo observado en el año 2019, cuyos montos ascendieron a -62% y -45%, respectivamente.

En tal sentido, como se observa, la recuperación de las operaciones totales que demandaron los servicios de aeronavegación de CORPAC en los años 2020 y 2021 se acerca a la recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica estimada por ICF (2021) y, en esa línea, se espera que se siga presentando una recuperación gradual hasta el año 2024, en donde se habrán superado los niveles del año 2019. Así, si bien ICF (2021) presenta estimaciones de recuperación a nivel regional, consideramos que estas aún resultarían válidas para el caso de CORPAC, toda vez que las estadísticas de los años 2020 y 2021 se acercan a lo estimado por dicha consultora.

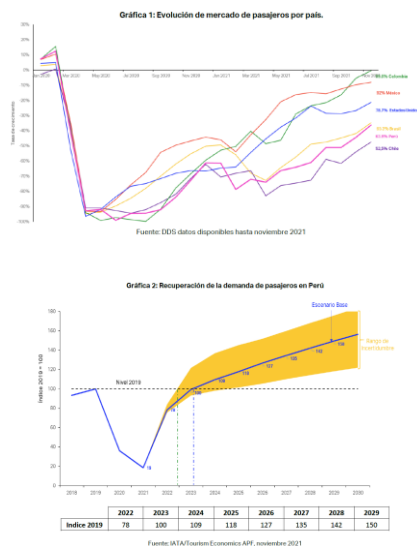
Por otro lado, respecto a la propuesta de IATA de considerar en la presente revisión sus pronósticos presentados en el marco del procedimiento de “Revisión Extraordinaria de Tarifas de Servicios Aeroportuarios prestados por CORPAC”, debemos indicar que, tal como se señaló en el Informe “Revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.”, del mes de abril de 2022, mediante correo electrónico (remitido el 28.03.2022) IATA precisó al Ositrán que los pronósticos realizados no incluyen gran parte de la información del impacto del COVID-19 y que la última actualización del pronóstico (realizada en noviembre de 2021) solo dispone de datos a nivel internacional y que no han sido actualizados los datos particulares a cada país. Así, dicha afirmación se contradice con lo señalado en su comentario, toda vez que los pronósticos presentados no estarían considerando la situación particular del país.

En tal sentido, consideramos válido el empleo de las estimaciones de ICF (2021) para efectos de las proyecciones de demanda de los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria. En ese sentido, **debe desestimarse el comentario de IATA.**

Sobre el uso de la información de demanda del año 2021 como base para las estimaciones

De acuerdo con el comentario, IATA señala que asumir el año 2021 como línea base del análisis

una clara tendencia positiva en los últimos meses (véase Gráfica 1). 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 (véase Gráfica 2).



Así las cosas, el retorno de CORPAC están atado al crecimiento de la demanda, de la misma manera que el crecimiento de la demanda está atada a las condiciones particulares del mercado durante la pandemia. Por tal motivo, los incrementos de costos a los que se verían enfrentadas las aerolíneas, más que beneficiar la recuperación de CORPAC, estarían mermando la capacidad de recuperación de la demanda afectando negativamente la tendencia de crecimiento futuro del mercado, que a su vez se traduce en menores ingresos para dicha entidad.

De la misma manera, se debe tener presente que el transporte aéreo no genera solamente aportes a la aviación, sino que también contribuye con otros sectores de la economía (ej. Turismo). En este sentido, se evidencia que la industria aportó durante el 2019 cerca de US\$6.400 millones al Producto Interno Bruto (PIB) y alrededor de 366 mil empleos.

A razón de lo anterior y considerando la criticidad del momento, es necesario entender el punto de inflexión en el que se encuentra la industria y como este tipo de incrementos podría condenar la recuperación del mercado y su proyección futura de crecimiento, poniendo en riesgo los aportes (PIB y empleos) con los que este sector beneficia a la economía peruana.

Sobre el uso de la información de demanda del año 2021 como base para las estimaciones

Asumir el año 2021 como línea base del análisis podría estar influenciando la tendencia del modelo hacia la baja, ya que gran parte de la recuperación

podría estar influenciando la tendencia del modelo hacia la baja. IATA manifiesta que partir de una base inferior y asumir los resultados obtenidos durante un periodo atípico, como lo fue 2021, como una tendencia de mercado estable podría malinterpretar el cambio entre los dos periodos de tiempo y resultar en una subestimación generada por la especificación. Así, IATA señala que con las condiciones actuales de la pandemia hacer pronósticos a mediano plazo, sin posibilidad de reestimar los mismos cuando ocurran cambios abruptos, genera resultados alejados de la realidad y fija condiciones que podrían ser perjudiciales para la recuperación eficiente de los mercados.

Al respecto, debe indicarse que la metodología empleada para las proyecciones de demanda de los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria busca trasladar las expectativas de reactivación post-pandemia del sector aeronáutico, para lo cual se toma como punto de partida la situación efectivamente observada en el año 2021. Así, considerar dicho año como línea de base para las proyecciones permite incorporar en el modelo tarifario los efectos recientes de la menor demanda experimentada por la empresa en el año base, la cual irá incrementándose gradualmente en función de las tasas esperadas de recuperación para los siguientes años.

En tal sentido, consideramos que asumir un nivel de demanda base distinto a la situación real observada en el año 2021 no recogería la situación del mercado a la cual se enfrentaría la empresa al momento de la revisión tarifaria, más aun teniendo en cuenta que, como se mostró en la sección VI.3.1 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, la situación de las operaciones de aeronavegación de CORPAC en dicho año ha presentado una favorable recuperación respecto de lo observado en el año 2020. En ese sentido, **debe desestimarse el comentario de IATA.**

del sector se ha evidenciado en los últimos meses del 2021 y durante el año en curso (2022). Debido a la forma funcional del modelo que asume variables rezagadas, partir de una base inferior y asumir los resultados obtenido durante un periodo atípico -como lo fue 2021- como una tendencia de mercado estable, podría malinterpretar el cambio entre los dos periodos de tiempo y resultar en una subestimación generada por la especificación.

Finalmente, se considera que, con las condiciones actuales de la pandemia, hacer pronósticos a mediano plazo, sin posibilidad de reestimar los mismos cuando ocurran cambios abruptos, genera resultados alejados de la realidad y fija condiciones que podrían ser perjudiciales para la recuperación eficiente de los mercados

Comentarios de AETAI:

Mediante la Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, recibida el 16 de mayo de 2022, AETAI envió el siguiente comentario con relación a las proyecciones de ICF (2021):

Las proyecciones de demanda remitidas en el informe presentado por AETAI en el año 2021, utilizaron como fuente el estudio del ICF, las mismas que fueron publicadas en junio de 2021. Esta información era la mejor fuente disponible en su momento (año 2021). Sin embargo, actualmente ha perdido vigencia, como consecuencia del comportamiento del mercado aéreo. En este contexto, sería importante que OSITRAN revise las proyecciones actuales del sector aéreo para el caso específico de Perú, como es el caso de las proyecciones provenientes de IATA. Cabe precisar, que ICF utiliza proyecciones globales de demanda y no específicas para cada país.

Sobre el particular, AETAI indica que el Ositrán debe revisar las proyecciones actuales del sector aéreo para el caso específico de Perú, como es el caso de las proyecciones provenientes de IATA, y señala que el ICF (2021) utiliza proyecciones globales de demanda y no específicas para cada país.

Al respecto, como se indicó anteriormente, si bien para la realización de las proyecciones de demanda de los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria se emplearon las proyecciones de recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica publicadas por ICF en el mes de junio de 2021, la recuperación de las operaciones totales que demandaron los servicios de aeronavegación de CORPAC en los años 2020 y 2021 se acerca a la recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica estimada por ICF (2021). En tal sentido, si bien ICF (2021) presenta estimaciones de recuperación a nivel regional, consideramos que estas resultan válidas para el caso de CORPAC toda vez que las estadísticas de los años 2020 y 2021 se acercan a lo estimado por dicha consultora.

Por otro lado, respecto a la sugerencia de revisar proyecciones actuales para el caso específico de Perú, y en particular las proyecciones provenientes de IATA, debemos manifestar que, como se señaló anteriormente en respuesta al comentario de IATA sobre las proyecciones de ICF, dado que las proyecciones de recuperación de ICF (2021) se encuentran cercanas a lo observado en las estadísticas de operación de la empresa para los años 2020 y 2021, se considera que dichas estimaciones aún resultarían válidas para el caso de CORPAC en la presente revisión tarifaria. Sin perjuicio de ello, conviene señalar que en los comentarios presentados por AETAI no se advierte la propuesta de nuevas proyecciones en particular para efectos de ser evaluadas por el Regulador, sino que se menciona únicamente a IATA como una posible fuente de información a ser considerada, sin especificar documento o publicación alguna.

Al respecto, si bien IATA, como parte de sus comentarios, sugirió que los pronósticos presentados en el marco del procedimiento de “Revisión Extraordinaria de Tarifas de Servicios Aeroportuarios prestados por CORPAC” sean considerados en el presente procedimiento tarifario, como se indicó anteriormente, se debe tener en cuenta que en su oportunidad dicha asociación precisó al Ositrán que tales pronósticos no incluyen gran parte de la información del impacto del COVID-19 y que la última actualización del pronóstico (realizada en noviembre de 2021) solo dispone de datos a nivel internacional y que no han sido actualizados los datos particulares a cada país. En tal sentido, las proyecciones de IATA no cumplirían con lo sugerido por AETAI toda vez que los pronósticos presentados no estarían considerando el caso específico de Perú.

Así, teniendo en cuenta que la recuperación de las operaciones totales que demandaron los servicios de aeronavegación de CORPAC en los años 2020 y 2021 se acerca a la recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica estimada por ICF (2021), y considerando que a la fecha del Informe de revisión tarifaria no se dispone de otra fuente con estimaciones más recientes y específicas al caso peruano, consideramos válido el empleo de las estimaciones de ICF (2021) para efectos de las proyecciones de demanda de los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria. En ese sentido, **debe desestimarse el comentario de AETAI.**

Comentarios del Sr. Piero Rivera Pérez:

En la Audiencia pública del 22 de mayo de 2022 el Sr. Piero Rivera Pérez señaló que, cuando opere la segunda pista de aterrizaje en el AIJCh, la pista actual va a dejar de operar al menos dos años debido a que se realizará su mantenimiento y rehabilitación. Al respecto, precisa que esta situación traerá consigo una reducción de las operaciones y posiblemente no se llegue a los niveles que está considerando Ositrán, por lo que recomienda tener presente lo que va a pasar con el principal aeropuerto internacional en el país.

Sobre este comentario, es importante indicar que, si bien es cierto que se tiene planeado que la actual pista de aterrizaje del AIJCh entre en mantenimiento cuando se encuentre en operación la segunda pista de aterrizaje, esto no implica que se reduzcan las operaciones en el AIJCh, dado que la nueva pista se encontrará en operación. En tal sentido, **se desestima el comentario del Sr. Piero Rivera.**

TEMA COMENTADO N° 3:**COSTOS OPERATIVOS**

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de AETAI:</u> Mediante la Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, recibida el 16 de mayo de 2022, AETAI envió los siguientes comentarios: <u>Sobre utilizar los Estados Financieros del último año</u> <i>OSITRAN utiliza para establecer las tarifas de los servicios aeronáuticos únicamente los Estados Financieros del último año. En este contexto, sería importante que OSITRAN sustente por qué tan solo utiliza la última información financiera publicada por el Regulado. No existe ninguna garantía que el último año seleccionado por OSITRAN para la revisión tarifaria refleje el costo más eficiente de todos los años.</i> <i>Al respecto, Lobo (2003)² señala lo siguiente “Idealmente, las tarifas sólo deberían reconocer los costos eficientes de la empresa. Es decir, aquellos costos que la empresa podría lograr si operara bajo condiciones óptimas en cuanto a su eficiencia operativa y configuración de activos (...)”</i> <i>Para mantener el esquema de determinación tarifaria propuesta por el Regulador, sería conveniente que estableciera una metodología complementaria a la actual, la cual sustente que los costos que está utilizando para la determinación de las tarifas son “eficientes”. Por ejemplo, una alternativa, sería realizar un análisis de benchmarking con similares empresas a las de CORPAC y a partir de ello, estimar un índice de Mamlquist, que permita establecer el año en el cual presenta eficiencia en costos; y la otra alternativa podría ser obtener información financiera de otras empresas similares y a partir de ahí establecer qué costos de CORPAC reflejan mejor la “eficiencia en costos”.</i> <u>Sobre la tasa de crecimiento vegetativo</u> <i>Por tratarse de flujos reales, la tasa de crecimiento de vegetal debe ser igual a cero y no mayor que cero. Por consiguiente, los costos de Suministros y Materiales, Servicios prestados por terceros, Mantenimiento, Seguros y tributos, así como Otros Costos deberán mantenerse constantes durante</i>	<u>Sobre utilizar los Estados Financieros del último año</u> De acuerdo con el comentario de AETAI, la Propuesta de Ositrán emplea solamente la información del año 2020 para estimar los costos sin señalar un sustento de ello; asimismo, precisan que no existe ninguna garantía de que ese año refleje el costo más eficiente de todos los años. En primer lugar, debe indicarse que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán sí se sustentó el uso de la información del año 2020 como base para la estimación de los costos operativos de CORPAC. En efecto, en el numeral 201 de la referida propuesta se señaló que se tomaba como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio del año 2020, debido a que era la información más actual con la que se contaba en ese momento⁵. Al respecto, debe precisarse que dicha información recogía los efectos que se venían experimentando como consecuencia del COVID-19. Dada la incertidumbre que se ha venido viviendo en el sector aeronáutico⁶, la información del ejercicio 2020 fue la mejor información disponible para contar con proyecciones conservadoras de los mencionados costos de operación. Sin embargo, sobre la base del comentario de AETAI, y en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG, dado que a la fecha se cuenta con información disponible del ejercicio 2021⁷, se considera pertinente realizar una actualización del escenario base para la proyección de los costos de operación. Asimismo, teniendo en cuenta el comentario de AETAI respecto a que no sería apropiado considerar únicamente la información de la Contabilidad Regulatoria del último año para proyectar los costos operativos; y, viendo las proyecciones de recuperación del sector⁸, se considera conveniente tomar el promedio del periodo 2017-2021 para el año base; lo cual permitirá incorporar los efectos de la pandemia en la recuperación del sector. Adicionalmente, debe indicarse que, de acuerdo con lo establecido en el RETA, en el caso de la

⁵ Ver la nota de página 60 del Informe de revisión tarifaria.

⁶ Ver la nota de página 61 del Informe de revisión tarifaria.

⁷ Mediante el Oficio N° 00096-2022-GG-OSITRAN, el 29 de abril de 2022, se le notificó a CORPAC el Informe N° 00042-2022-GRE-OSITRAN en el cual se analizó la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2021 (presentada por CORPAC el 9 de marzo de 2022 mediante la Carta N° GG.187.2022.O), no advirtiéndose observaciones respecto de la misma.

⁸ Para mayor detalle revisar la sección VI.3.2. del Informe de revisión tarifaria.

todo el período del flujo con el que se establece la tarifa.

revisión tarifaria por costo de servicio, no serán considerados para el cálculo los costos operativos ineficientes, que no sean directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En ese marco, para la determinación de las tarifas de aeronavegación, el Regulador considera los costos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC aprobados, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC)⁹. Por tanto, los conceptos incluidos en los costos operativos para la determinación de las tarifas son eficientes, de conformidad con el RETA.

En cuanto a lo señalado por AETAI sobre establecer una metodología complementaria a la actual, que emplee información de otras empresas similares para sustentar que los costos que se están utilizando para la determinación de las tarifas son “eficientes”; debe indicarse que dicha propuesta implicaría el manejo de una gran cantidad de información anual de cada una de las empresas similares (como los estados financieros regulatorios históricos de cada empresa). Asimismo, para la selección de la muestra debería tenerse en cuenta las particularidades que enfrenta CORPAC, como el tipo de regulación, la propiedad de la empresa, el hecho de que la misma empresa también opera servicios aeroportuarios, que recibe transferencias de un tercero, entre otras.

Al respecto, en el hipotético caso en el que se considerara adecuado implementar la metodología propuesta por AETAI, tomando para ello, a manera de ejemplo, la muestra de empresas empleada para el cálculo del beta¹⁰, que incluye a empresas con características similares a las de CORPAC, no se cuenta con la información detallada disponible (como los estados financieros regulatorios históricos de cada empresa) que permita implementar el comentario de AETAI.

Por lo señalado, para la determinación de las Tarifas, se consideran los costos operativos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de CORPAC aprobados, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC)¹¹. En el caso particular de los gastos de personal, se emplea de base la información del presupuesto aprobado por FONAFE, como se puede apreciar en el análisis de los comentarios desarrollados en la sección “TEMA COMENTADO

⁹ Ver la nota de página 64 del Informe de revisión tarifaria.

¹⁰ Para mayor detalle de la muestra de betas revisar el ANEXO 1 del Informe de revisión tarifaria.

¹¹ Ver la nota de página 66 del Informe de revisión tarifaria.

N° 4: GASTOS DE PERSONAL” de la presente Matriz de Comentarios.

En virtud de lo expuesto, **en lo relacionado con la elección del año base para la estimación de los costos operativos, se recoge parcialmente el comentario de AETAI.**

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

El comentario de AETAI señala que, por tratarse de flujos reales la tasa de crecimiento vegetativo debe ser igual a cero. Al respecto, debe precisarse que existe una diferencia entre el concepto de valores reales y la tasa de crecimiento vegetativa considerada en la Propuesta Tarifaria de Ositrán.

El hecho de que los flujos se encuentren en valores reales implica que dichos valores no están afectos a la inflación¹²; por lo que la Propuesta Tarifaria del Ositrán propone que las tarifas se reajusten anualmente por la inflación norteamericana en el caso de las tarifas que se facturan en dólares, y por la peruana en el caso de las tarifas facturadas en soles. Por otro lado, el crecimiento vegetativo que se considera no está relacionado con el efecto de la inflación, sino que está orientado a incorporar cambios por otros efectos en los rubros Suministros y Materiales, Servicios prestados por terceros, Mantenimiento, Seguros y tributos, ya que, visto el comportamiento histórico de estos rubros, resulta poco realista considerar que dichos costos permanecerán sin cambios en el periodo 2022-2024.

En virtud de lo expuesto, **debe desestimarse el comentario de AETAI.**

Comentarios de IATA:

Mediante la Carta S/N, el 16 de mayo de 2022, IATA formuló los siguientes comentarios:

Sobre el año base para proyectar los gastos operativos

En la Propuesta se está considerando los gastos operativos o de explotación (OPEX) del 2020 como base para el cálculo del periodo 2021 al 2024. Esto trae implícita la premisa de que el 2020 fue un año de referencia en términos de eficiencia, lo cual debería ser sustentado por el Regulador. De esa forma se podrá optimizar el nivel de eficiencia del año base y se reduce la brecha en el periodo regulatorio aplicando acciones de ajuste.

Cabe indicar que, como se menciona en el párrafo 84 de la Propuesta, la eficiencia es uno de los principios básicos para la revisión tarifaria. En ese sentido, es importante que la entidad

Sobre el año base para proyectar los gastos operativos

De acuerdo con el comentario de IATA, la Propuesta de Ositrán emplea solamente la información del año 2020 para estimar los costos, lo cual implica que el 2020 fue un año de referencia en términos de eficiencia, lo cual debería ser sustentado por el Regulador.

Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con lo establecido en el RETA, en el caso de la revisión tarifaria por costo de servicio, no serán considerados para el cálculo los costos operativos ineficientes, que no sean directa o indirectamente relacionados a los servicios regulados, que no beneficien a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En ese marco, para la determinación de las tarifas de aeronavegación, el Regulador considerará los costos relacionados directa o indirectamente a los servicios materia de la revisión tarifaria, tomando como punto de partida los reportes de Contabilidad Regulatoria de

¹² De acuerdo con el glosario del Banco Central del Perú, los valores reales se refieren a aquellos valores que no están expresados en términos monetarios; es decir, que no llevan incorporada la inflación. Disponible en: <https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/glosario/r.html>.

regulatoria demuestre consecuencia y apego a este principio en la determinación de las tarifas.

Sobre los rubros Suministros y materiales; Mantenimiento y seguros; y Tributos

Al respecto, la Propuesta asume un crecimiento vegetativo considerando el año 2020 como base de eficiencia operacional. En el párrafo 206 de la misma se explica que estas cuentas se incrementaron en 65%, 41% y 17% respectivamente en el 2020. Sin embargo, también relacionado al concepto anterior, no encontramos información de soporte donde se expliquen y justifiquen dichos incrementos, por lo que pedimos que esto se reevalúe.

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

Adicionalmente, resulta relevante entender la justificación por la cual se considera proyectar un crecimiento vegetativo, ya que al trabajar sobre flujos reales no aplica considerar un crecimiento vegetativo mayor a cero (2% en este caso).

(...)

Aun cuando en el 2020 el monto es menor que los años previos y se está proponiendo la misma premisa de crecimiento vegetativo del 2%. Es importante entender la naturaleza de estos costos y entender si existe alguna posibilidad de implementar eficiencias. Resaltamos, nuevamente, de forma adicional que al trabajar sobre flujos reales no aplica considerar un crecimiento vegetativo mayor a cero (2% en este caso).

CORPAC aprobados, los cuales fueron elaborados empleando el método de asignación de Costeo Basado en Actividades (ABC). Por tanto, los conceptos incluidos en los costos operativos para la determinación de las tarifas son eficientes, de conformidad con el RETA.

Adicionalmente, con relación al empleo de la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC al año 2020 como base para las proyecciones de los rubros Suministros y Materiales, Servicios prestados por terceros, Mantenimiento, Seguros y tributos y otros, como se ha mencionado previamente, esto se debió a que se trataba de la información más reciente con la que se disponía al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán¹³, la cual recogía los efectos que se venían experimentando como consecuencia del COVID-19. Dada la incertidumbre que se había venido viviendo en el sector aeronáutico¹⁴; la información del ejercicio 2020 fue la mejor información disponible al momento de la elaboración de la Propuesta del Ositrán, la cual permitió contar con proyecciones conservadoras de los mencionados costos de operación.

Sin embargo, sobre la base del comentario de IATA (en línea con el comentario de AETAI desarrollo en párrafos anteriores), y en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG, dado que a la fecha se cuenta con información disponible del ejercicio 2021¹⁵, se considera pertinente realizar una actualización del escenario base para la proyección de los costos de operación.

Asimismo, en línea con este comentario, y viendo las proyecciones de recuperación del sector¹⁶, se considera conveniente tomar el promedio del periodo 2017-2021 para el año base; lo cual permitirá incorporar los efectos de la pandemia en la recuperación del sector.

En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de IATA.**

Sobre los rubros Suministros y materiales; Mantenimiento y seguros; y Tributos

En cuanto al comentario de IATA, que señala que no encuentran el sustento del incremento de los gastos de los rubros Suministros y Materiales, Mantenimiento y Seguros y tributos en el año 2020 con relación al 2019 registrados en la Contabilidad Regulatoria, debe indicarse que, no corresponde que en la presente revisión tarifaria el Regulador

¹³ Es importante indicar que en el numeral 201 del informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que, se tomaba como referencia la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio del año 2020 debido a que era la información más actual con la que se contaba en ese momento.

¹⁴ Ver la nota de página 70 del Informe de revisión tarifaria.

¹⁵ Ver la nota de página 71 del Informe de revisión tarifaria.

¹⁶ Para mayor detalle revisar la sección VI.3.2. del Informe de revisión tarifaria.

sustente los incrementos producidos en los rubros antes mencionados registrados en la Contabilidad Regulatoria de CORPAC¹⁷.

Adicionalmente, es importante indicar que los Estados Financieros de CORPAC son auditados anualmente por una firma auditora contratada directamente por la Contraloría General de la República (en adelante, 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.

Además, de acuerdo con el Reglamento de Contabilidad Regulatoria del Ositrán, los auditores de los Estados Financieros Regulatorios deben evaluar si estos estados reflejan una visión real y razonable de los costos de los servicios; asimismo, deben observar si los estos cumplen con los principios, reglas, procedimientos y demás disposiciones establecidas en el Manual de Contabilidad Regulatoria.

En el caso particular del Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC se indica que, que la Contabilidad Regulatoria de CORPAC se rige por cinco principios: causalidad, objetividad, transparencia, consistencia y materialidad¹⁸.

Por lo señalado, en la Propuesta Tarifaria se tomó la información de los Estados Financieros Regulatorios Auditados aprobados que cumplen con lo establecido en el Reglamento de Contabilidad Regulatoria y en el Manual de Contabilidad Regulatoria de CORPAC. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de IATA.**

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

El comentario de IATA señala que es relevante la justificación por la cual se considera proyectar un crecimiento vegetativo, ya que al trabajar sobre flujos reales no aplica considerar un crecimiento vegetativo mayor a cero.

Al respecto, y tal como se indicó en párrafos anteriores, el hecho de que los flujos de caja se encuentren en valores reales implica que dichos valores no están afectos a la inflación¹⁹. En esta línea, la Propuesta Tarifaria del Ositrán propone que las tarifas se reajusten anualmente por la inflación norteamericana en el caso de las tarifas que se facturan en dólares y por la peruana en el caso de las tarifas facturadas en soles.

Por su parte, el crecimiento vegetativo que se considera no está relacionado con el efecto de la inflación, sino que está orientado a incorporar

¹⁷ Sin perjuicio de lo señalado, cabe mencionar que, en la Audiencia Pública, llevada a cabo el 11 de mayo de 2022, el Sr. José Aguilar, consultor de CORPAC, indicó que algunos rubros de los gastos operativos se incrementaron como consecuencia del cumplimiento de los protocolos de bioseguridad que estableció el gobierno.

¹⁸ Ver la nota de página 76 del Informe de revisión tarifaria.

¹⁹ Para la definición de los valores reales, ver la nota de página 67 del Informe de revisión tarifaria.

cambios por otros efectos en los rubros Suministros y Materiales, Servicios prestados por terceros, Mantenimiento y Seguros y tributos, ya que, visto el comportamiento histórico de estos rubros, resulta poco realista considerar que dichos costos permanecerán sin cambios en el periodo 2022-2024.

En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de IATA.**

Comentarios de CORPAC:

- ❖ El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios:

Sobre la Contabilidad Regulatoria del año 2021

Debido a ello es importante reconsiderar, en la Propuesta Tarifaria, el costo base sobre el que se proyectará el costo en el horizonte de evaluación. El comportamiento de los costos operativos tuvo un descenso abrupto en el año 2020 por ser un año atípico asociado a la menor ejecución de gasto por el Covid-19; como puede observarse en la Tabla 1, el costo se recupera en el 2021, pero aún está a niveles inferiores de los años predecesores 2017, 2018 y 2019.

Tabla 1: Costos del SNAR, Aproximación y Sobrevuelo (en miles de soles)

	2017	2018	2019	2020	2021
Suministros y Mater.	6,556	4,611	4,556	7,497	16,822
Gastos de Personal	141,438	130,509	141,701	97,488	105,125
Serv. Prest. por terca.	37,524	37,976	39,059	33,345	38,663
Mantenimiento	7,700	4,380	4,412	6,211	6,369
Seguros y tributos	6,289	5,409	5,585	6,526	7,428
Otros Costos	9,174	8,147	8,064	2,920	3,963
Costo total	208,781	191,031	203,377	153,965	178,369
Var. Anual		-8.50%	6.46%	-24.23%	15.64%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios CORPAC S.A.

Por lo cual, la proyección de los costos para el 2022-2024 sustentado en el año base 2020 puede resultar distinto al gasto real por los servicios de aeronavegación que la Corporación presta. Los costos 2020 se redujeron en razón al Plan de Reducción de Costos y Gastos y al Plan de Contingencia, por efecto covid-19, en vista del fuerte impacto por la crisis del Covid-19 en el ecosistema del transporte aéreo, en línea con la afectación de las actividades ordinarias debido al Decreto Supremo N° 044-2020 que establece la suspensión del servicio de transporte internacional y nacional aéreo de pasajeros a partir del 17 de marzo 2020.

En cuanto a la proyección de los costos operativos, la Propuesta Tarifaria de OSITRAN estima un costo total de S/ 57,627,896 soles para el año 2021 para los servicios de SNAR, aproximación y sobrevuelo, asumiendo un crecimiento vegetativo desde el Estado Financiero Regulatorio de CORPAC del ejercicio 2020 para finalmente proyectar los costos en el horizonte de evaluación de la Propuesta Tarifaria. Dicho monto puede contrastarse con el Gasto ejecutado de los costos operativos del Estado Financiero Regulatorio, debidamente auditado 2021, cuyo gasto asciende

❖ **Análisis de los comentarios presentados mediante Carta N° GG.0397.2022.O/6**

Sobre la Contabilidad Regulatoria del año 2021

De acuerdo con el comentario, CORPAC señala que, si bien a la fecha de elaboración del informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se contaba con información auditada de la contabilidad regulatoria para el año 2021, actualmente esa información ya está disponible y sin observaciones por parte del Regulador; por lo que solicita que esta sea utilizada en el modelo económico que sustenta la revisión tarifaria.

Sobre el particular, tal como señala CORPAC, a la fecha de elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán solo se contaba con la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio 2020; sin embargo, mediante el Oficio N° 00096-2022-GG-OSITRAN, notificado con fecha 29 de abril de 2022, se le informó a CORPAC que la información suministrada relativa a la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2021 no presenta observaciones por parte del Regulador.

Al respecto, dado que a la fecha se cuenta con información más reciente, y en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG, se considera pertinente realizar una actualización del escenario base para la proyección de los costos de operación, considerando que dicha comunicación tuvo lugar de manera posterior a la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se considera válida su incorporación en la elaboración del modelo económico. En ese sentido, **se recoge el comentario de CORPAC de incorporar en el análisis la información del año 2021.**

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

De otro lado, en el comentario, CORPAC recomienda que la tasa de crecimiento de los rubros de Suministro y Materiales, Servicios prestados por terceros, Mantenimiento y otros costos sea la inflación proyectada que se obtiene del MMM 2022-2025. Al respecto, debe recordarse que los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados en valores reales²⁰. En tal sentido, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se considera que las tarifas se reajusten anualmente

²⁰ Para la definición de los valores reales, ver la nota de página 67 del Informe de revisión tarifaria.

a S/ 73,244,101 soles. Este valor difiere en S/ 15,616,205 soles, de la proyección realizada por OSITRAN. Es decir el valor real realmente ejecutado por CORPAC fue un 27% superior a las proyecciones realizadas por el regulador.

En marzo de 2022, CORPAC ha remitido al Regulador la información de la contabilidad regulatoria 2021, debidamente auditada, mediante Oficio GG.187.2022.O.

Mediante oficio N°00096-2022-GG-OSITRAN, del 28 de abril de 2022, el Regulador comenta que no tiene observaciones a la información presentada por CORPAC.

Si bien es cierto que a la fecha de elaboración del informe que sustenta la propuesta de revisión tarifaria, no se contaba con información auditada de la contabilidad regulatoria para el año 2021, a la fecha esa información ya está disponible y sin observaciones por parte del regulador. En ese sentido, se solicita que se utilice la información del año 2021.

Hay que recordar que existen antecedentes de una actualización similar. Esto ocurrió en el "Procedimiento de Revisión Tarifaria en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, 2016-2021". Inicialmente el estudio tarifario contemplaba información del 2011 al 2014. Sin embargo, durante la etapa de comentarios del mencionado procedimiento, el Concesionario solicitó la inclusión de la información correspondiente al año 2015 para el cálculo del factor de productividad. Dicha solicitud finalmente fue aceptada por el Regulador.

En ese caso, ocurrió una situación similar a este procedimiento de revisión tarifaria. Es decir, al momento de elaborar la propuesta para comentarios, no se contaba con la información necesaria más actualizada y reciente. Sin embargo, para la etapa de consulta pública y de recepción de comentarios, ya se disponía de la misma.

Por tal motivo, se solicita la incorporación de la información del año 2021 de la contabilidad regulatoria de CORPAC y que se actualice el modelo económico que sustenta la propuesta materia de la revisión tarifaria.

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

Es importante mencionar que en el Informe de OSITRAN, se considera una tasa de crecimiento vegetativo de 2% para los costos operativos. Cómo ya se mencionó anteriormente, en el año 2021, dicho supuesto estuvo muy por debajo de lo realmente ejecutado. Pero dado que el año 2020 fue atípico, y que se espera una progresiva reactivación del sector aeronáutico, se recomienda que la tasa de crecimiento de los rubros de suministro y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento y otros costos sea de

por la inflación norteamericana en el caso de las tarifas que se facturan en dólares y por la peruana en el caso de las tarifas facturadas en soles.

Por lo señalado, el comentario de CORPAC implicaría un doble ajuste por inflación, sobreestimando con ello los costos operativos. En virtud de lo expuesto, **debe desestimarse el comentario de CORPAC.**

❖ Análisis de los comentarios presentados en la Audiencia pública

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

Este comentario se ha respondido en línea con el comentario presentado por CORPAC, mediante la Carta N° GG.0397.2022.O/6, en el cual señala que:

Es importante mencionar que en el Informe de OSITRAN, se considera una tasa de crecimiento vegetativo de 2% para los costos operativos. Cómo ya se mencionó anteriormente, en el año 2021, dicho supuesto estuvo muy por debajo de lo realmente ejecutado. Pero dado que el año 2020 fue atípico, y que se espera una progresiva reactivación del sector aeronáutico, se recomienda que la tasa de crecimiento de los rubros de suministro y materiales, servicios prestados por terceros, mantenimiento y otros costos sea de acuerdo a la inflación proyectada que se obtiene del MMM 2022-2025.

Al respecto, debe indicarse que recordarse que los flujos de caja económicos elaborados para efectos de la presente revisión tarifaria se encuentran expresados en valores reales. En tal sentido, el comentario de CORPAC implicaría un doble ajuste por inflación, sobreestimando con ello los costos operativos. En virtud de lo expuesto, **debe desestimarse el comentario de CORPAC.**

Sobre la Contabilidad Regulatoria 2021

A la fecha de elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán solo se contaba con la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio 2020; sin embargo, mediante el Oficio N° 00096-2022-GG-OSITRAN, notificado con fecha 29 de abril de 2022, se le informó a CORPAC que la información suministrada relativa a la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2021 no presenta observaciones por parte del Regulador.

Al respecto, dado que a la fecha se cuenta con información más reciente, y en aplicación del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG, se considera pertinente realizar una actualización del escenario base para la proyección de los costos de operación, considerando que dicha comunicación tuvo lugar de manera posterior a la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se considera válida su incorporación en la elaboración del modelo económico. En ese sentido, **se recoge el comentario de CORPAC de incorporar en el análisis la información del año 2021.**

acuerdo a la inflación proyectada que se obtiene del MMM 2022-2025.

- ❖ En la audiencia Pública, se presentaron los siguientes comentarios:

Sobre la tasa de crecimiento vegetativo

La Sra. Rocío Maradiegue, Jefe del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, señaló:

Para los costos del 2020 se ha utilizado un crecimiento vegetativo del 2% lo cual no se adecua a la realidad.

Sobre la Contabilidad Regulatoria 2021

La Sra. Rocío Maradiegue, Jefa del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, recomendó que el regulador debe utilizar la CR del 2021, la cual fue presentada, auditada y aprobada, asimismo actualizar los demás datos.

TEMA COMENTADO N° 4:**GASTOS DE PERSONAL****Comentarios recibidos****Posición del Regulador****Comentarios de AETAI:**

Mediante la Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, recibida el 16 de mayo de 2022, y en la Audiencia Pública, AETAI realizó los siguientes comentarios:

Sobre las bonificaciones y canastas navideñas

Como el Regulador señala en el informe tarifario lo que busca es la “eficiencia en costos”, en ese contexto, los costos que se consideran deben reflejar los “esfuerzos que hace la empresa regulada” por reducir sus costos con el fin de lograr optimizar los costos y compartir esas ganancias con los usuarios a través de tarifas más competitivas.

En este contexto, los gastos de personal deben estar vinculados directamente con la provisión del servicio, tal y como se dijo en el informe AETAI (2021), en el cual se señaló que en la cuenta de “gastos de personal” CORPAC ha venido considerando subcuentas que no necesariamente están vinculadas con la prestación del servicio de aeronavegación, es decir, distan mucho de ser “costo eficiente”. Particularmente, estamos haciendo referencia a las bonificaciones extraordinarias que CORPAC otorga a sus trabajadores, los cuales no están relacionadas con la prestación eficiente del servicio.

(...)

En este orden de ideas, los “bonos extras” así como las “canastas navideñas” no pueden considerarse como “costos necesarios” para brindar los servicios de aeronavegación porque no se requieren para la prestación del servicio, por lo tanto, no forman parte de una estructura de “costos eficientes” y no deberían ser considerados por el Regulador en la determinación de la tarifa. Esto, genera un VAN adicional de S/. 23.129 millones en el caso del flujo SNAR y de USD 8.127 millones (Ver Cuadro N°1).

Cuadro N° 1: Cuentas Excluidas de los Gastos de Personal

Bonificaciones	Bonificación por Retorno Vacacional
Bonificaciones	Quinquenio (Remuneración por Tiempo de Servicio)
Bonificaciones	Bonificación por Antigüedad 30%
Bonificaciones	Bonificación Consolidada (Incremento 10.23 Remun)
Bonificaciones	Otras Bonificaciones (Bolsa de cierre y otro similares)
Bonificaciones	Bonificación única por productividad (por Norma Legal)
Bonificaciones	Bonificación Extraordinaria (Ley 29714)
Bonificaciones	Ejercicios Anteriores Bonificaciones
Otros (GIP)	Canasta Navideña

Sobre la contratación de personal adicional

Adicionalmente, resulta poco creíble que CORPAC pueda contratar alrededor de 451 trabajadores en

Sobre las bonificaciones y canastas navideñas

En el comentario, AETAI señala que no deben considerarse los rubros de bonificaciones extras ni canastas navideñas como parte del gasto de personal porque dichos rubros no están relacionados con la prestación del servicio.

En primer lugar, debe indicarse, que de acuerdo con lo señalado en el RETA, bajo la metodología de costos de servicio, no se consideran aquellos costos operativos ineficientes que no se encuentren directa o indirectamente relacionados con la prestación de los servicios, que no benefician a los usuarios o que no estén debidamente sustentados. En esa línea, debe precisarse que, la fuerza laboral de CORPAC es un insumo importante en la prestación de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, tanto de manera directa como indirecta.

En cuanto al comentario de AETAI, no puede afirmarse que conceptos como bonos, canastas navideñas, entre otros, no están relacionados con la prestación de los servicios; dado que la gestión de recursos humanos de CORPAC puede emplear dichos conceptos como mecanismos para incentivar a su personal, buscando incrementar la productividad de sus trabajadores, lo cual sí tiene un impacto en la prestación de los servicios.

Adicionalmente, es importante indicar que la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial de FONAFE²² señala que, en la formulación del presupuesto que debe hacer CORPAC, debe aplicar el Gasto Integrado de Personal (en adelante -GIP)²³; esto, con el fin de tener una gestión más racional, eficiente y flexible, dentro del marco de austeridad del Estado. En cuanto a los componentes del GIP, el Ministerio de Economía y Finanzas establece que, entre otros, se incluyen sueldos, horas extras, bonificaciones, refrigerios, uniformes, celebraciones, entre otros²⁴.

En esa línea, debe indicarse que los gastos por bonificaciones que ha venido realizando CORPAC forman parte del GIP, según la Directiva Corporativa de Gestión Empresarial de FONAFE. Así, dado que el GIP es parte del presupuesto de CORPAC aprobado por FONAFE, este es un gasto real y sustentado que, como se dijo, incide en la productividad de la fuerza laboral.

Al respecto, dado que las bonificaciones y canastas navideñas se encuentran dentro del Presupuesto que aprueba FONAFE que forman

²² Ver la nota de página 88 del Informe de revisión tarifaria.

²³ Ver la nota de página 89 del Informe de revisión tarifaria.

²⁴ Ver la nota de página 90 del Informe de revisión tarifaria.

tres años (2021 – 2024), cuando el mayor número de trabajadores que contrató en el período 2009 – 2011 fue de 164 empleados para las operaciones aeronáuticas y aeroportuarias. De ese período en adelante, CORPAC no ha realizado grandes contrataciones de personal pese a que disponía de los recursos financieros necesarios para hacerlo. En efecto, en el período 2001 – 2019, la tasa de contratación de personal de CORPAC fue de -15% entre trabajadores aeroportuarios y aeronáuticos. Según CORPAC, para el período 2021 – 2024, la tasa de contratación se incrementaría a 39%, lo cual no resulta consistente con el comportamiento histórico que ha tenido en los últimos 20 años (Ver Gráfico N° 1).

Asimismo, AETAI²¹ señaló que, consideran que es muy elevada la participación de los gastos de personal sobre los costos totales (67%). Más aun considerando algunos benchmark donde la participación de los gastos de personal se encuentra entre el 30%-35%.

parte del gasto de personal de CORPAC vinculado a la prestación de los servicios materia de la presente revisión tarifaria, estos se encuentran sustentados, por lo tanto, no se puede afirmar que dichos costos sean ineficientes en los términos del RETA.

En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario de AETAI.**

Sobre la contratación de personal adicional

En el comentario, AETAI señala que la tasa de contratación de personal de CORPAC se incrementaría a 39% en el periodo 2021-2024, lo cual no resulta consistente con el comportamiento histórico que ha tenido en los últimos 20 años. Al respecto, CORPAC ha sustentado que, actualmente existen dos proyectos nuevos que van a requerir un incremento de mano de obra, el primero es la ampliación del AIJCh (con la operación de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje) y el segundo está relacionado con la entrada en operación del Nuevo Aeropuerto de Chinchero-Cusco (para mayor detalle ver los comentarios de CORPAC sobre este punto, presentados más adelante).

Dado que existe la necesidad de contratar personal adicional para las operaciones de los nuevos proyectos, la cual ha sido sustentada por CORPAC, en la Propuesta Tarifaria se incluyó un escenario conservador²⁵ de las proyecciones de personal presentadas por CORPAC.

Adicionalmente, en cuanto a lo señalado por AETAI, sobre el hecho de que la participación de los gastos de personal sobre los costos totales es muy elevada en comparación con otros países donde la participación se encuentra entre el 30%-35%; debe indicarse que la estructura de costos de una empresa varía por múltiples factores: el modelo de negocio de cada empresa, su volumen de operaciones, la intensidad de capital/recursos humanos que emplee, etc.

Sin perjuicio de lo señalado, debe precisarse que, AETAI no ha presentado la muestra de empresas en las cuales ha identificado que los gastos de personal tienen una participación del 30%-35%; sin embargo, a manera de ejemplo, se revisaron los Estados Financieros de la empresa HUNGARO CONTROL²⁶, empresa proveedora de los servicios de aeronavegación en Hungría, donde se observó

²¹ Este comentario fue presentado en la Audiencia Pública del 11 de mayo de 2022, por el Sr. Benjamín De La Torre, consultor de AETAI.

²⁵ El empleo de un escenario conservado en la proyección de los gastos de personal se desarrolla en la respuesta al comentario de CORPAC sobre los gastos de personal.

²⁶ Se eligió a la empresa HUNGARO CONTROL debido a que se encuentra dentro de la muestra de empresas consideradas para el cálculo del beta empleado en el WACC. Para mayor detalle ver el Anexo 1 del Informe de revisión tarifaria.

que en los años 2018 y 2019²⁷ la participación de los gastos de personal sobre los gastos totales de la empresa fue de 63% y 68%, respectivamente; es decir, resultados muy similares a los de CORPAC.

En virtud de lo expuesto, los gastos de personal considerados en la presente revisión tarifaria han sido sustentados por CORPAC en el marco de los nuevos proyectos que tendrá a su cargo. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de AETAI.**

Comentario de IATA

Mediante Carta S/N, el 16 de mayo de 2022, IATA formuló el siguiente comentario:

Consideramos muy importante que se indique cuál es la justificación del aumento de los gastos de personal y dotación presentados por CORPAC, ya que en la Propuesta se puede observar que ha hubo un ajuste con una reducción significativa de la cifra proyectada por CORPAC y aprobada por FONAFE para el año 2022, pero un aumento relevante recién para los años 2023 y 2024.

Si bien en la nota al pie de página número 59 del documento original, OSITRAN indicó que CORPAC sustentó la necesidad de las plazas vacantes, para los usuarios es difícil entender el crecimiento indicado de 500 personas y, específicamente, el de 240 controladores aéreos en un corto periodo, por lo que consideramos que esto no se encontraría debidamente respaldado y no debería ser trasladado a las tarifas por los Servicios.

En primer lugar, es importante indicar que en el numeral 216 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó que CORPAC había sustentado sus proyecciones de gastos de personal, entre otros, en los nuevos proyectos que se estaban desarrollando: la ampliación del AIJCh y el nuevo aeropuerto de Chinchero-Cusco.

Ahora, con relación a las actualizaciones que realizó CORPAC en sus proyecciones de gastos de personal para los años 2023 y 2024, debe indicarse que CORPAC pospuso algunos gastos de personal para los siguientes años, luego de que FONAFE aprobara el presupuesto del año 2022. Esta situación generó que las proyecciones actualizadas de los años 2023 y 2024 se incrementaran.

Sin embargo, y como se observa en la Tabla 39 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, para el cálculo de las tarifas se consideró en el año 2022 el gasto de personal que se encontraba en línea con el presupuesto aprobado por FONAFE; mientras que, para los años 2023 y 2024, dado que no se cuenta con un presupuesto aprobado por FONAFE, se consideró la proyección inicial de los gastos de personal considerado por CORPAC en su propuesta tarifaria y, no la actualización de estas proyecciones que eran más elevadas²⁸. Esto último se consideró porque se ha observado que el presupuesto que aprueba FONAFE, por lo general, es menor al que propone CORPAC (como se explicará en el análisis de los comentarios de CORPAC a los gastos de personal).

De otro lado, con relación a que no se encontraría debidamente sustentado el incremento de plazas, debe indicarse que, a través de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento, se establece que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es el organismo responsable del suministro de los servicios de tránsito aéreo²⁹. En virtud de esta norma, mediante las Resoluciones Directorales N° 156-2000-MTC/15.16, N° 021-2001-MTC/15.16, N° 119-2006-MTC/12 y N° 235-2013-MTC/12, se delegó a CORPAC S.A.

²⁷ Los estados financieros de los años 2018 y 2019 se encuentran disponibles en: <https://kozadat.hungarocontrol.hu/download/28c1a58f392016357bdb8c34fb6c5c6e.hungarocontrol-2019-ifrs-financial-statements.pdf>.

²⁸ Presentadas por CORPAC mediante la Carta N° GG.137.2022.O/6.

²⁹ Ver la nota de página 96 del Informe de revisión tarifaria.

las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

En esa línea, mediante múltiples comunicaciones CORPAC ha enviado informes donde sus áreas técnicas explican la necesidad de contar con personal adicional que le permita cubrir tanto las nuevas plazas que se están generando por la entrada en operación de nuevos proyectos (como la nueva Torre de Control y la segunda pista aterrizaje en el AIJCh, y el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco); así como, las plazas necesarias para cerrar la brecha de personal técnico – operativo, que tienen a nivel nacional, para cumplir con la normativa vigente³⁰.

Por lo señalado, **se desestima el comentario presentado por IATA**

Comentarios de CORPAC

- ❖ El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios:

Sobre las proyecciones de gastos de personal consideradas en la Propuesta del Ositrán

Con respecto a los gastos de personal, en el Informe, OSITRAN comentó lo siguiente:

217. Al respecto, en la presente propuesta de revisión tarifaria, en línea con los criterios considerados en la revisión del año 2017, para el año 2022 se toma como base los gastos de personal aprobados por el directorio de CORPAC, debido a que estos toman como base el presupuesto que les ha aprobado FONAFE. Mientras que, para los años 2023 y 2024, se consideran las proyecciones que realizó CORPAC en su propuesta tarifaria (ver Tabla 26), y no la presentada mediante la Carta N° GG.137.2022.O/6, debido a que estas proyecciones son más conservadoras; esto en línea con el hecho de que el presupuesto que aprueba FONAFE, por lo general, es menor al presupuesto por CORPAC³⁰.

Sobre el particular, es preciso comentar que OSITRAN según el presente numeral, está considerando las proyecciones contempladas en el año 2021, y no las proyecciones del año 2022, puesto que considera que las proyecciones anteriores (año 2021) son más conservadoras, considerando que FONAFE al aprobar el presupuesto, por lo general es menor al presupuesto propuesto por CORPAC.

Al respecto, es preciso comentar que el considerar las proyecciones presentadas en el ejercicio 2021 actualmente inducen a error, puesto que este escenario proyectaba los posibles compromisos a ser asumidos por CORPAC para ese ejercicio y los subsiguientes.

Adicionalmente, las proyecciones presentadas en la Carta N° GG.137.2022.O/6 para el ejercicio 2022, se ajustan más a la realidad que atraviesa actualmente la empresa, debido a que, al ser el ejercicio 2021 un ejercicio atípico casi similar al del periodo 2020, no se llegaron a concretar las contrataciones de personal técnico – operativo

❖ Análisis de los comentarios presentados mediante Carta N° GG.0397.2022.O/6

Sobre las proyecciones de gastos de personal consideradas en la Propuesta del Ositrán

El comentario de CORPAC señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán debió considerar las proyecciones de gastos de personal que enviaron en el año 2022, mediante la Carta N° GG.137.2022.O/6; y, no las enviadas mediante su propuesta tarifaria en el año 2021; esto, debido a que las proyecciones presentadas en el año 2022 reflejarían de mejor manera la realidad que atraviesa actualmente de la empresa.

En primer lugar, y como se ha señalado en párrafos previos, dado que FONAFE aprueba el presupuesto solamente para un año, al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán se disponía únicamente del presupuesto aprobado del año 2022, motivo por el cual se empleó esta información para la proyección de los gastos de personal de dicho año. Sin embargo, dado que no se contaba con presupuestos aprobados para los años 2023 y 2024, se tomaron en cuenta las proyecciones de gastos de personal presentadas en la propuesta inicial de CORPAC, debido a que estas eran más conservadoras respecto aquellas que presentó en 2022.

Sobre este último punto, debe indicarse que, mediante el Oficio N° 00110-2022-GRE-OSITRAN se le requirió a CORPAC, entre otros, información sobre el presupuesto que la Corporación sustenta ante FONAFE³¹, así como, el presupuesto desagregado que se aprueba luego de que FONAFE aprueba el presupuesto anual de CORPAC. Al respecto, mediante la Carta N° GG.442.2022.O/6, CORPAC remitió la información solicitada, donde se observa que el

³⁰ Ver la nota de página 97 del Informe de revisión tarifaria.

³¹ Ver la nota de página 100 del Informe de revisión tarifaria.

necesario, así como también los compromisos a asumir por la empresa, lo cual hizo que las metas previstas, se deban reprogramar para los ejercicios 2022 (Aprobado por FONAFE), 2023 y 2024.

Sobre la necesidad de contratar personal adicional

CORPAC sustenta la necesidad inmediata de contar con personal adicional en los nuevos proyectos que se vienen desarrollando, que requerirán la operación y mantenimiento de los nuevos equipos a instalarse con la “Ampliación de los Servicios de Navegación Aérea del AIJCH” y con la entrada en operación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero- Cusco, así como ir cubriendo progresivamente la brecha (déficit) de personal técnico – operativo, que se presenta desde hace muchos años atrás a nivel nacional. Al no contar con plazas vacantes en el Cuadro de Asignación de Personal, entonces resulta necesario prever la contratación de personal técnico – operativo por incremento de actividad.

En particular, CORPAC señala que *“resulta imprescindible contar con contratación de más personal en su totalidad. Es por esta razón que la Alta Dirección de CORPAC, quienes se encargan de evaluar y elaborar la Formulación del Presupuesto de Gastos de Personal, consideraron pertinente que para el presente ejercicio 2022, se efectúen solo parte de las contrataciones necesarias, y que el resto de personal necesario se reprogramen para los años 2023, 2024 y de ser el caso para el año 2025.”*

En cuanto al requerimiento por áreas:

- La Gerencia de Tecnología Aeronáutica (GTA), tiene un requerimiento de 92 plazas, las cuales se cubrirán de manera progresiva, en el 2022 se planea contratar 35 personas, en el 2023, 45 personas adicionales, y en el 2024, 12 personas adicionales; esto, con el fin de ir mitigando progresivamente el déficit para atender la operatividad y mantenimiento de los equipos de navegación aérea además de la nueva Torre de Control, la Segunda Pista del AIJCH” y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco.

Adicionalmente, CORPAC señala que este requerimiento de plazas tiene como uno de sus objetivos reducir progresivamente las reiteradas Discrepancias Críticas (no conformidades con lo estipulado en la Regulaciones Aeronáuticas del Perú) comunicadas por la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC, respecto de la carencia y/o déficit de personal técnico a nivel

presupuesto en gastos de personal que se le aprobó a CORPAC en el periodo 2017-2022 ha sido menor, en todos los años, al que ha venido solicitando. En la Tabla 43 del Informe de revisión tarifaria se observa que, en promedio, en el periodo 2017-2022, el gasto de personal aprobado ha sido 4,4% menor al solicitado por CORPAC.

Así, dado el comportamiento histórico que se ha venido observando en la aprobación del presupuesto del gasto de personal de CORPAC, se considera adecuado mantener las proyecciones de gastos de personal consideradas en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por CORPAC.**

Sobre la necesidad de contratar personal adicional

El comentario de CORPAC sustenta su necesidad de contar con más personal para poder cubrir la operación y mantenimiento de los nuevos equipos a instalarse con la “Ampliación de los Servicios de Navegación Aérea del AIJCH” y con la entrada en operación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero- Cusco. Asimismo, señala que se permitirá cubrir de manera progresiva la brecha de personal técnico-operativo.

Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se está desestimando que CORPAC requiera contar con personal adicional para el desempeño de sus funciones; sin embargo, debe tenerse en cuenta que el gasto de personal de CORPAC se encuentra limitado al presupuesto que FONAFE, en su calidad de ente rector de la actividad empresarial del Estado, le apruebe³².

Como ya se indicó, en los últimos seis años analizados (2017-2022) FONAFE ha aprobado presupuestos menores a los propuestos por CORPAC; por lo que, vista esta experiencia, no resulta adecuado considerar la proyección de gastos de personal propuesta por CORPAC mediante su Carta N° GG.137.2022.O/6.

Sin perjuicio de lo señalado, es preciso recordar que, de conformidad con el artículo 10 del RETA³³, Ositrán se encuentra facultado a llevar una revisión extraordinaria de las tarifas, de oficio o a pedido de parte cuando 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.

³² Ver la nota de página 101 del Informe de revisión tarifaria.

³³ De acuerdo con el RETA:

Artículo 10.- Alcances de la fijación, revisión y desregulación tarifaria (...)

(iv) En el caso de las Entidades Prestadoras públicas, se podrá llevar a cabo una revisión extraordinaria de tarifas, antes del término de su vigencia, de oficio o a solicitud de parte, cuando a juicio del Ositrán, existan razones fundadas sobre cambios importantes en los supuestos efectuados para su formulación, como por ejemplo, cambios tecnológicos, variaciones exógenas de costos y otras causales económicas debidamente sustentadas.

nacional para atender los aeródromos durante sus horas de operación. Asimismo, se busca coadyuvar al cumplimiento de la “Actividad Estratégica Institucional” AIE 3.10 (establecido en el PEI inicial 2017-2021 de CORPAC), sobre el Programa de Mantenimiento de los Equipos de Aeronavegación; así como otros Indicadores de Actividades del Plan Estratégico Institucional (PEI).

- La Gerencia de Operaciones Aeronáuticas (GOA) indica que no cuentan con el personal idóneo de Controladores de Tránsito Aéreo y Especialistas Aeronáuticos, más aún con la implementación de los proyectos de la Segunda Pista de aterrizaje y la construcción de la Nueva Torre de Control. Por tanto, la actual y futura brecha de personal de control de tránsito aéreo debe de ir cubriéndose progresivamente con el ingreso de nuevos CTA a través de Cursos Básicos de Control de Tránsito Aéreo, los cuales permiten no solo la cobertura de posiciones operativas sino también la cobertura de posiciones dejadas por CTA activos que deben especializarse en control radar para cubrir posiciones en el centro de control de tránsito aéreo de Lima.

Los nuevos CTA una vez habilitados deberán ser contratados por CORPAC S.A con las contrataciones autorizadas por FONAFE, debido a que CORPAC carece de plazas y considerando que los retrasos en este proceso de reposición de personal afectan los objetivos de la empresa.

Asimismo, precisan que los requerimientos de personal tienen por finalidad cumplir los requisitos exigidos por OACI, MTC/DGAC donde las necesidades mínimas en cada aeródromo controlado se definen con base en los factores operacionales que determinan los recursos humanos necesarios para mantener la función operacional de una instalación.

De la información revisada, CORPAC considera que la mejor solución para el cumplimiento de los requerimientos de la RAP 311 Tercera Edición es la dotación completa del personal de controladores de tránsito aéreo en el centro y torre de control para fines del año 2025, lo que permitiría regresar a la modalidad de 4x1 en la rotación de turnos. Esto significa que, para aquel año, en el centro de control se cuente con 138 ATCOs (8 supervisores, 100 controladores de área y 30 controladores de aproximación. Todos habilitados en control por vigilancia); y, en la torre de control se cuente con 60 ATCOs. En total 198 controladores.

En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por CORPAC.**

❖ **Análisis de los comentarios presentados en la Audiencia pública**

Comentario 1

En primer lugar, y como se ha señalado en párrafos previos, dado que FONAFE aprueba el presupuesto solamente para un año, al momento de elaborar la Propuesta Tarifaria del Ositrán se disponía únicamente del presupuesto aprobado del año 2022, motivo por el cual se empleó esta información para la proyección de los gastos de personal de dicho año. Sin embargo, dado que no se contaba con presupuestos aprobados para los años 2023 y 2024, se tomaron en cuenta las proyecciones de gastos de personal presentadas en la propuesta inicial de CORPAC, debido a que estas eran más conservadoras respecto aquellas que presentó en 2022.

Sobre este último punto, debe indicarse que, mediante el Oficio N° 00110-2022-GRE-OSITRAN se le requirió a CORPAC, entre otros, información sobre el presupuesto que la Corporación sustenta ante FONAFE, así como, el presupuesto desagregado que se aprueba luego de que FONAFE aprueba el presupuesto anual de CORPAC. Al respecto, mediante la Carta N° GG.442.2022.O/6, CORPAC remitió la información solicitada, donde se observa que el presupuesto en gastos de personal que se le aprobó a CORPAC en el periodo 2017-2022 ha sido menor, en todos los años, al que ha venido solicitando. En la Tabla 43 del Informe Tarifario se observa que, en promedio, en el periodo 2017-2022, el gasto de personal aprobado ha sido 4,4% menor al solicitado por CORPAC.

Así, dado el comportamiento histórico que se ha venido observando en la aprobación del presupuesto del gasto de personal de CORPAC, se considera adecuado mantener las proyecciones de gastos de personal consideradas en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por CORPAC.**

Comentario 2

Figura 1 – Cursos para Controladores Aéreos.

ACTIVIDAD: CURSO DE	AÑO INICIO	AÑO HABILITACION	HRO ATCOS	RESPONSABLE
ESPECIALIZACIÓN RADAR AREA POR VIGILANCIA	MAY 2022	MAYO 2023	30	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA TORRE DE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2022	FEB 2023	10	GOA/GGTH/GCA
ESPECIALIZACIÓN RADAR AREA POR VIGILANCIA	ABR 2023	ABR 2024	30	GOA/GGTH
ESPECIALIZACIÓN RADAR APROX POR VIGILANCIA	ABR 2023	ABR 2024	15	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA TORRE DE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2023	FEB 2024	10	GOA/GGTH/GCA
ESPECIALIZACIÓN RADAR APROX POR VIGILANCIA	ABR 2024	ABR 2025	15	GOA/GGTH
ESPECIALIZACIÓN RADAR AREA POR VIGILANCIA	ABR 2024	ABR 2025	30	GOA/GGTH
TRASLADO A LIMA DE TORRE ATCOS DE PROVINCIAS	JUL 2024	FEB 2025	10	GOA/GGTH/GCA
TOTAL			150	

Fuente: CORPAC

- El área de estaciones aeronáuticas ha planificado los siguientes requerimientos de personal:
 - Operadores de Estación Aeronáutica (OEA); se requieren 11 plazas.
 - Operadores de Dependencia AFIS: se requiere cubrir 59 plazas.
 - Jefe de equipo de operaciones: se requiere cubrir 10 plazas.
- El área de información aeronáutica ha formulado los siguientes requerimientos:
 - Supervisores AIS: se requerirá contratar a un supervisor en los próximos años.
 - Especialistas AIS Lima: se requieren 4 plazas
 - Especialista AIS/ARO aeródromos controlados del Perú (excepto Lima): se requieren 9 especialistas.
 - Especialista AIS de la oficina de publicaciones aeronáuticas: se requieren 4 especialistas AIS/PUB.
- El área de meteorología requiere:
 - Técnicos en meteorología: 5 plazas para para el equipo de estación meteorológica para el Nuevo Aeropuerto de Chinchero-Cusco y 5 plazas para la segunda pista del AIJCh.
 - Supervisor de estación meteorológica: una plaza para la segunda pista del AIJCh.

❖ En la audiencia Pública, se presentaron los siguientes comentarios:

Comentario 1

La Sra. Rocío Maradiegue, Jefe del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, señaló que, Ositrán ha utilizado cifras más conservadoras del gasto de personal y no las actualizadas por CORPAC. Asimismo, indica que CORPAC no ha reducido personal durante la pandemia ni aplicado suspensión perfecta de labores.

Comentario 2

La Sra. Griselia Espetia, controladora de tránsito aéreo de CORPAC, señaló que CORPAC es una empresa de servicios que se basa en máquinas, tecnología y personas, y, que son las personas

Al respecto, debe indicarse que, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se está desestimando que CORPAC requiera contar con personal adicional para el desempeño de sus funciones; sin embargo, debe tenerse en cuenta que el gasto de personal de CORPAC se encuentra limitado al presupuesto que FONAFE, en su calidad de ente rector de la actividad empresarial del Estado, le apruebe.

Como ya se indicó, en los últimos seis años analizados (2017-2022) FONAFE ha aprobado presupuestos menores a los propuestos por CORPAC; por lo que, vista esta experiencia, no resulta adecuado considerar la proyección de gastos de personal propuesta por CORPAC mediante su Carta N° GG.137.2022.O/6.

Sin perjuicio de lo señalado, es preciso recordar que, de conformidad con el artículo 10 del RETA, Ositrán se encuentra facultado a llevar una revisión extraordinaria de las tarifas, de oficio o a pedido de parte cuando 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.

En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por CORPAC.**

quienes brindan el servicio. Asimismo, recomienda que se tenga en cuenta la ampliación el aeropuerto que va a incrementar la actividad económica en el servicio de transporte de carga y pasajeros.

TEMA COMENTADO N° 5:	COSTOS INCREMENTALES DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS
Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de IATA:</u> Mediante Carta S/N, el 16 de mayo de 2022, IATA formuló el siguiente comentario: <i>Sobre los “Costos de mantenimiento” pedimos que se revise el uso del costo unitario por actividad de mantenimiento, debido a su variabilidad en el tiempo y a que dificulta la comparación de periodos. Por ejemplo, OSITRAN ha calculado un costo por actividad de S/. 8,187 (según información de CORPAC del año 2020), cuando en la revisión de las tarifas del 2017 dicho costo era cercano a los S/. 1,000 (según el Informe de revisión de tarifas del OSITRAN de Octubre 2017).</i> <i>Como es de público conocimiento, el nivel de mantenimiento de inversiones nuevas es mínimo. Por consiguiente, estos costos no pueden ser equiparables a los que se incurren en equipamiento e infraestructura con varios años de uso.</i>	En atención al comentario de IATA, se detectó un error en la información que se tomó como base para el cálculo del costo unitario de las actividades de mantenimiento³⁴; debido a que se estaban asignando los gastos totales de los rubros Suministros y Materiales, y Servicios prestados por terceros a las actividades de mantenimiento. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario de IATA de revisar el costo unitario.</u>

³⁴ Esta información fue enviada por CORPAC mediante la Carta N° GG.091.2022.O/6.

TEMA COMENTADO N° 6:**BASE DE CAPITAL EXISTENTE**

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de IATA:</u> Mediante Carta S/N, el 16 de mayo de 2022, IATA formuló el siguiente comentario: <i>Este es uno de los temas que nos genera mayor preocupación en el análisis de la información, ya que se considera que el 30% de la base inicial de los activos corresponde al valor de los terrenos. Sin embargo, el valor utilizado para la cuenta de “terrenos” es mayormente producto de revaluaciones que se dieron entre los años 2007 y 2009. La reevaluación de activos (terrenos u otros) es un ajuste contable que se está traduciendo en un incremento de precios a los usuarios vía un mayor costo de capital, a pesar de que no representa ningún costo para la empresa prestadora de servicios.</i> <i>En ese sentido, como hemos mencionado anteriormente, nuestra asociación no está de acuerdo con esta disposición del regulador.</i> <i>Además, sobre ello, es necesario mencionar que los principios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyas recomendaciones deben ser aplicadas por el Perú, indican que la tarifas deben cubrir únicamente los costos de proporcionar el servicio de navegación aérea (Doc 9082, 9a ed. Sección III).</i> <i>De esta manera, respetuosamente, invitamos a OSITRAN a revisar el documento oficial de IATA sobre este tema (link), con la finalidad de que pueda sustraer el efecto de activos revaluados en las tarifas y usar como base los valores históricos.</i>	Al respecto, debe indicarse 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. Es decir, si los terrenos no se utilizan en la prestación de los servicios de aeronavegación, estos podrían ser empleados en otra actividad económica. En vista de ello, resulta pertinente señalar que el planteamiento de AETAI sería concordante con la metodología de Costos Incrementales, la cual - según el RETA- consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio sobre la base del costo adicional que implica su prestación, siendo que dichos costos adicionales deben corresponder estrictamente a los costos de operación, mantenimiento y gastos de capital. Sin embargo, tal como se señaló en la Resolución de Consejo Directivo N° 00056-2021-CD-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 00138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que la sustenta, el Regulador estableció que en el presente procedimiento de revisión tarifaria se utilizaría la metodología de Costo de Servicio, la cual de acuerdo con lo establecido en el Anexo I del RETA consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo (para mayor detalle ver la Ecuación 1 del Informe de revisión tarifaria). Asimismo, es importante indicar que, los terrenos forman parte del proceso productivo de la empresa en la medida que es en estas áreas donde se prestan los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria; destacándose que dichos activos están debidamente registrados en sus Estados Financieros Regulatorios del ejercicio 2021. Adicionalmente, debe señalarse que, los Estados Financieros de CORPAC son 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 se encarga de realizar la auditoría a la contabilidad regulatoria de CORPAC. Así, tanto el dictamen de la auditoría financiera, como sus Estados Financieros Regulatorios, correspondientes al ejercicio 2021 se emitieron sin salvedades. Específicamente, sobre la cuenta contable propiedades, planta y equipos, la nota 12 del informe de auditoría financiera señala lo siguiente:

“Los valores de los terrenos, edificios y maquinarias y equipo de explotación corresponden a sus valores atribuidos después de la Reestructuración de los periodos del 2011 al 2016 del Valor Atribuido de Propiedad, Planta y Equipo de Corpac S.A. de acuerdo a las NIIF, tal como se explica en el punto h) de la Nota 4. (...) Al 31 de diciembre de 2021, la Gerencia efectuó una evaluación sobre el estado de uso de sus propiedades, planta y equipo, y no ha encontrado indicios de desvalorización en dichos activos.”

Por tanto, 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, entre otros, el registro del activo fijo, que incluye los terrenos.

En virtud de lo expuesto, **debe desestimarse el comentario de IATA**

Comentarios de AETAI:

Mediante Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, recibida el 16 de mayo de 2022, AETAI envió los siguientes comentarios:

OSITRAN está considerando como parte de las inversiones de CORPAC, los terrenos. Sin embargo, éstos no deberían ser considerados por dos razones:

- a. *Las variaciones en las inversiones de CORPAC deben reflejar la adquisición de activos fijos con la finalidad proveer los servicios de aeronavegación. Las variaciones en el valor del terreno sólo están reflejando cambios contables que no son atribuidos a la gestión de CORPAC, y;*
- b. *Adicionalmente, los terrenos no han sido adquiridos por CORPAC sino han sido transferidos por el MTC o por las Fuerzas Armadas. En otras palabras, CORPAC no ha utilizado las tarifas de aeronavegación para financiar su compra. Es similar a lo que sucede con la Torre de Control del AIJCH, la misma que será propiedad de CORPAC, pero la inversión provino del MTC. Este activo no le está generando ningún egreso a CORPAC y por este motivo no es considerado en la determinación de la tarifa de aeronavegación.*

Al respecto, debe indicarse 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. Es decir, si los terrenos no se utilizan en la prestación de los servicios de aeronavegación, estos podrían ser empleados en otra actividad económica.

En vista de ello, resulta pertinente señalar que el planteamiento de AETAI sería concordante con la metodología de Costos Incrementales, la cual -según el RETA- consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio sobre la base del costo adicional que implica su prestación, siendo que dichos costos adicionales deben corresponder estrictamente a los costos de operación, mantenimiento y gastos de capital.

Sin embargo, tal como se señaló en la Resolución de Consejo Directivo N° 00056-2021-CD-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 00138-2021-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que la sustenta, el Regulador estableció que en el presente procedimiento de revisión tarifaria se utilizaría la metodología de Costo de Servicio, la cual de acuerdo con lo establecido en el Anexo I del RETA consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir del costo económico en que incurre la empresa para proveerlo (esto, en líneas generales se sintetiza en la Ecuación 1 del Informe de revisión tarifaria).

Asimismo, es importante indicar que, los terrenos forman parte del proceso productivo de la empresa en la medida que es en estas áreas donde se prestan los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria; destacándose que dichos activos están debidamente registrados en

sus Estados Financieros Regulatorios del ejercicio 2020³⁵.

Adicionalmente, debemos remarcar que, de acuerdo con el RETA, la base de capital incluye el stock neto de la empresa sin hacer distinción de la fuente de financiamiento empleada para su adquisición (capital propio o endeudamiento).

Con relación a ello, debe indicarse que la transferencia de terrenos por parte del Estado fue en calidad de aporte del accionista, dada la constitución de CORPAC como una empresa pública de derecho privado³⁶. Al respecto, debe recordarse que CORPAC se creó mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943 como una empresa pública, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado³⁷. Así, el titular del 100% de las acciones de CORPAC es FONAFE, en representación del Estado Peruano. De esta manera, el cuestionamiento de AETAI con respecto a que los terrenos no deberían formar parte del capital base debido a que no fueron adquiridos por CORPAC sino por el Estado Peruano, carece de fundamento

En virtud de lo expuesto, debe señalarse que, la inclusión de los terrenos que sirven para la prestación de los servicios de aeronavegación materia de la presente revisión tarifaria en los flujos de caja para la determinación de las tarifas, se encuentra conforme con lo establecido en el RETA, debiendo reiterarse que, teniendo en consideración la metodología empleada en el presente caso, independientemente de la fuente de financiamiento, los terrenos forman parte de los activos de CORPAC -conforme se encuentran registrados en sus Estados Financieros Auditados- los cuales forman parte del proceso productivo de la empresa para brindar los servicios de aeronavegación materia de revisión tarifaria.

Por lo señalado, **deben desestimarse los comentarios de AETAI.**

³⁵ Ver la nota de página 114 del Informe de revisión tarifaria.

³⁶ Debe indicarse que esto fue señalado por CORPAC mediante la Carta N° GG.409. 2022.O/6, la cual fue enviada en el marco del procedimiento de revisión de las tarifas de los servicios aeroportuarios.

³⁷ Sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99.

TEMA COMENTADO N° 7: MECANISMO DE AJUSTE POR INVERSIONES NO EJECUTADAS

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de CORPAC:</u> El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC envió los siguientes comentarios <u>Sobre la inclusión del mecanismo de ajuste</u> <i>El Regulador, para estimar la base de capital fijo, menciona que CORPAC durante el período 2017-2020 ha evidenciado un nivel menor de ejecución de inversiones al programado, corresponde realizar un ajuste debido al cobro de tarifas por una inversión no ejecutada.</i> <i>Así mismo, el Regulador menciona que dicho mecanismo está contemplado en el RETA. Este ajuste, según lo explica OSITRAN consiste en sustraer un monto de Consumo de Capital Fijo (CFK) no ejecutado. Este monto será una proxy de los recursos cobrados por CORPAC pero destinados a inversiones, que finalmente no se realizaron.</i> <i>Al respecto consideramos que si bien, el RETA contempla la posibilidad de poder incorporar mecanismos de ajustes de tarifas en caso no se ejecuten las inversiones programadas, el mismo RETA no establece cuál o cuáles son estos mecanismos de ajuste.</i> <i>Es importante resaltar que en el mismo RETA se establecen los mecanismos aplicables en los procedimientos tarifarios. Estos consisten en costos incrementales, costos marginales de largo plazo, costos totalmente distribuidos, disposición a pagar, benchmarking, empresa modelo eficiente, costo de servicio y precio tope. Todos estos mecanismos son explicados brevemente e incluso algunos como el costo de servicio y precios tope, incluyen criterios metodológicos.</i> <i>Como se explica en el Informe, el Regulador determinará la metodología a utilizar en el proceso de revisión tarifaria correspondiente y que están definidas en los Anexos I y II del RETA.</i> <i>Para el presente procedimiento de revisión tarifaria, no se encuentra especificado en el RETA, mayor detalle sobre cuáles son los mecanismos de ajustes que puede utilizar el regulador.</i> <i>Es importante recordar que uno de los principios del RETA es la transparencia, en la cual se debe garantizar a los legítimamente interesados, el acceso a la información. Sin embargo, dado que dichos mecanismos de ajuste utilizados por el OSITRAN no se encuentran especificados en el RETA, la entidad prestadora no cuenta con toda la</i>	<u>Sobre la inclusión del mecanismo de ajuste</u> De acuerdo con el comentario, CORPAC reconoce que el RETA contempla la posibilidad de poder incorporar mecanismos de ajuste de tarifas en caso no se ejecuten las inversiones programadas, sin embargo, dicha Entidad Prestadora considera que en el RETA no se encuentra especificado un mayor detalle sobre cuáles son los mecanismos de ajuste que puede utilizar el Regulador. A juicio de CORPAC, no ha podido acceder a dicha información, en virtud del principio de transparencia, siendo que no cuenta con toda la información para realizar “una adecuada evaluación y propuesta tarifaria”. En consecuencia, sugiere efectuar una revisión del RETA a fin de identificar y brindar mayores detalles sobre los mecanismos de ajuste de tarifas que puede utilizar el OSITRAN, así como las condiciones en las que pueden ser empleados. Sobre el particular, debe indicarse que, aunque el RETA no lista los mecanismos que se aplicarían en caso no se ejecuten las inversiones programadas, sí establece – en la sección II.1 de su Anexo II – la característica que debe poseer dicho mecanismo de ajuste. En efecto, tal y como se planteó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, “el mecanismo de ajuste considerará, entre otros, el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas”. En ese sentido, el RETA no solo permite el uso de mecanismos de ajuste cuando no se hayan ejecutado las inversiones a ser financiadas por las tarifas, sino que expresamente establece que dicho mecanismo debe tener en cuenta el costo de oportunidad de los recursos destinados a las inversiones no ejecutadas, dado lo cual, el mecanismo de ajuste que sea implementado por el Regulador – o aquel que sea propuesto por la Entidad Prestadora – debe considerar dicha condición. En el presente procedimiento tarifario, según lo señalado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se empleó la tasa WACC en el diseño del mecanismo de ajuste, debido a que esta representa el costo de oportunidad de la empresa que permite cubrir costos eficientes, recuperar inversiones y alcanzar una rentabilidad³⁹, cumpliéndose así la característica establecida en la sección II.1 del Anexo II del RETA. A partir de lo anterior, la posición de CORPAC en la que señala que en virtud del principio de transparencia no ha sido posible acceder al mecanismo de ajuste resulta inexacto, pues, como se ha mencionado en los párrafos precedentes, la

³⁹ Ello de acuerdo con lo señalado en el numeral 313 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

información, de forma previa, para realizar una adecuada evaluación y propuesta tarifaria.

En ese orden de ideas, lo primero que se sugiere al Regulador y en concordancia con la solicitud de revisión del RETA, es aprovechar esa oportunidad e identificar y brindar mayores detalles sobre estos mecanismos de ajustes de tarifas que puede utilizar el OSITRAN, así como las condiciones en que se pueden emplear.

Sobre el cálculo del saldo por consumo de capital fijo no ejecutado³⁸

Al analizar el Informe de OSITRAN y evaluar el mecanismo de ajuste utilizado por el Regulador, nos encontramos con una serie de inconsistencias que deben resolverse, para que el mencionado mecanismo pueda cumplir su objetivo.

El principal problema de este mecanismo es que, dado los supuestos sobre la formulación del modelo, al final el resultado es la implementación de una doble penalización a la entidad prestadora.

La primera penalización, es la utilizada al momento de calcular un valor promedio de ejecución de inversiones. La entidad prestadora presenta su cronograma de inversiones y el Regulador, con base a la información histórica, calcula un porcentaje de ejecución de las mismas y utiliza ese valor para ajustar la programación presentada.

La segunda penalización, es el al momento de estimar el saldo por consumo del CFK no ejecutado. OSITRAN comenta que "(...), si al total de ingresos percibidos se le descuentan los costos de operación, el saldo restante debería permitir reconocer el CFK de los activos empleados en la prestación de los servicios. No obstante, en un escenario de nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones menor al programado, si a dicho saldo se le descuenta los gastos efectivos por concepto de depreciación y amortización, el nuevo saldo resultante correspondería al CFK de las inversiones no ejecutadas.". Se durante el período en análisis, el nivel de ejecución de inversiones es menor al programado, se tiene un nuevo saldo por CFK de inversiones no ejecutadas, que será correspondiente a todo el período.

Es en esa parte que el modelo tiene posibilidad de mejorarse. Supongamos un escenario, en el cual, el horizonte de evaluación es de 4 años. En los tres primeros años, el nivel de ejecución de inversiones es de 100%. Y en el cuarto año, dicho ratio fue de 50%. En forma razonable, sólo debería aplicarse el mecanismo de ajuste al año donde se obtuvo menores inversiones a las programadas. Sin embargo, el mecanismo propuesto por OSITRAN calcula el saldo para todo el período, incluso para aquellos años, en los cuales se cumplió a

condición esencial para que un mecanismo de ajuste forme parte del procedimiento tarifario se encuentra expresamente establecida en la sección II.1 del Anexo II del RETA.

Además, resulta igualmente equívoca la expresión de CORPAC en la que indica que no ha contado con toda la información para realizar "una adecuada evaluación y propuesta tarifaria", pues CORPAC ha ejercido adecuadamente los derechos de participación y obtención de la información que se garantizan en los procedimientos tarifarios bajo la aplicación del RETA.

En efecto, de acuerdo con el procedimiento tarifario establecido en el RETA – el mismo que ha sido desarrollado en la sección II.2 del Informe de revisión tarifaria – la publicación de la Propuesta Tarifaria del Regulador tiene por objetivo poner en conocimiento de los interesados la metodología y criterios económicos utilizados para la revisión de las tarifas, con el fin de que aquellos – incluyendo CORPAC – puedan formular sus comentarios a lo presentado por el Ositrán. Así también, la Propuesta Tarifaria del Regulador es expuesta en la Audiencia Pública correspondiente; y, además, la información del procedimiento ha sido debidamente publicada tanto en el portal institucional del Ositrán⁴⁰ como en el diario oficial El Peruano, garantizando el acceso a toda la información de los legítimamente interesados.

En el presente caso, justamente según el procedimiento establecido en el RETA, en la oportunidad en la que la Propuesta Tarifaria del Regulador fue notificada a la Entidad Prestadora y difundida para conocimiento de los interesados, CORPAC tomó conocimiento del mecanismo de ajuste para inversiones no ejecutadas propuesto por el Regulador. Asimismo, al remitir sus comentarios y propuestas de mejora al mencionado mecanismo, se verifica que se han ejecutado correctamente los mecanismos de publicidad y participación en el presente procedimiento tarifario, cumpliéndose el principio de transparencia establecido en el RETA.

Por otro lado, con relación a la sugerencia de CORPAC de efectuar una revisión del RETA a fin de identificar y brindar mayores detalles sobre los mecanismos de ajustes de tarifas que puede utilizar el Ositrán, debe señalarse que dicho comentario se encuentra destinado a proponer una modificación normativa, excediendo el ámbito de la presente revisión tarifaria.

Por lo señalado, **debe desestimarse el comentario de CORPAC.**

³⁸ Cabe señalar que una parte de este comentario también se encuentra referenciado en el numeral 16.d) del informe que contiene los comentarios presentados por CORPAC mediante la Carta N° GG.0397.2022.O/6.

⁴⁰ Ver información en: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/consultas-publicas/consultas-tarifarias/>.

cabalidad con las inversiones programadas. Con lo cual, el resultado final es una penalización mayor a la que en realidad ha ocurrido. Entonces, por un lado se ajustan las inversiones programadas por un promedio histórico de ejecución de inversiones, y por otro lado se castiga al flujo de caja por ese menor nivel de ejecución de inversiones de manera igual para todos los años. Es una doble penalización.

Tabla 15: Estimación del CFK de OSITRAN
Tabla 54: Estimación del saldo por consumo de capital fijo (CKF) no ejecutado, Servicios de SNAR y Sobrevuelo (en miles de soles)

	2017	2018	2019	2020
Ingresos:				
SHAR Nacional	43 053	41 026	45 910	18 135
SHAR Internacional	86 952	78 814	82 296	27 440
Sobrevuelo	95 475	83 463	88 139	52 120
Total Ingresos Brutos (A)	225 480	203 303	216 344	97 694
Egresos:				
Pago de contribuciones ¹	15 255	14 017	14 984	5 534
Costos de operación ²	158 771	150 754	158 676	129 311
Impuesto a la Renta teórico ³	16 993	12 725	14 096	0
Total Egresos por operación (B)	191 019	177 496	187 757	134 845
Saldo por CKF no ejecutado (A-B)	34 461	25 807	28 588	-37 151
WACC (2021)			7.61%	
Saldo por CKF no ejecutado, a valores de 2021			71 483	

Fuente: OSITRAN.

(...)

Es importante recordar, como se comentó anteriormente, que dado la pandemia provocada por el COVID-19, los años 2020 y 2021 son atípicos. Y no sólo eso, sino que CORPAC presentó EBITDAs negativos para dichos periodos. Es decir, no contaba con la suficiente generación de ingresos para poder realizar las inversiones programadas. En ese sentido, dado que los recursos generados por CORPAC eran insuficientes para realizar las inversiones, y los niveles de gastos no se redujeron en la misma proporción, el flujo de caja resultante para esos años fue negativo. Incluso, cómo se observa en la Tabla 15, para el año 2020, el saldo por CFK no ejecutado, equivalía a una pérdida de S/ 37 millones.

En ese sentido, para mantener el mecanismo de ajuste propuesto por el Regulador, pero para eliminar el efecto de la doble penalización, se sugiere que la valorización de esos flujos sólo consideren aquellos años en los cuales la ejecución de inversiones programadas haya sido menor a un umbral, como por ejemplo 90%.

En ese sentido, al analizar por periodos el nivel de ejecución de inversiones de CORPAC, se puede apreciar que durante el periodo 2017-2019, dicho indicador fue de 97%, con lo cual se evidencia un nivel similar al programado.

Tabla 16: Promedio de ejecución de inversiones

Promedio de ejecución de Inversiones	Promedio % Ejecutado
Periodo PrePandemia 2017-2019	97%
Periodo Pandemia 2020-2021	34%

Elaboración propia.

Con lo cual, sólo correspondería aplicar el mecanismo propuesto por OSITRAN para los años 2020 y 2021.

Sobre el cálculo del saldo por consumo de capital fijo no ejecutado

CORPAC señala que el mecanismo de ajuste utilizado por el Regulador presenta inconsistencias que deben resolverse para que pueda cumplir su objetivo. Al respecto, CORPAC indica que el principal problema es la implementación de una doble penalización a la Entidad Prestadora, la cual se explica tanto por el porcentaje de ejecución de las inversiones que es utilizado para ajustar el plan de inversiones (primera penalización), como por la propia estimación del saldo por CKF no ejecutado (segunda penalización). Sobre esto último, CORPAC indica que es posible mejorar el mecanismo si sólo se aplica en el año en donde se obtuvo menores inversiones a las programadas, sugiriendo que solo se consideren aquellos años en los cuales la ejecución de inversiones programadas haya sido menor a un umbral, como por ejemplo 90%. En tal sentido, CORPAC propone aplicar el mecanismo de ajuste únicamente para los años 2020 y 2021.

Sobre el particular, respecto a la doble penalización a la que alude CORPAC, debemos indicar que, en el caso del ajuste del plan de inversiones, este busca trasladar al modelo el comportamiento histórico observado de la empresa en la ejecución de las inversiones pues, como se ha señalado, la gestión de CORPAC ha evidenciado un bajo nivel de cumplimiento de ejecución de inversiones. Así, el modelo permite obtener un nivel tarifario acorde a la conducta observada de la empresa en cuanto al grado de cumplimiento de sus compromisos de inversión. Por tanto, la aplicación de un factor de ajuste sobre el plan de inversiones no busca penalizar a la empresa por su conducta pasada en cuanto al nivel de cumplimiento de la ejecución de inversiones, sino que considera dicha conducta como una proxy del comportamiento que se esperaría que presente durante el siguiente periodo regulatorio.

Por su parte, en el caso de la estimación del saldo por CKF no ejecutado, como se indicó anteriormente, el razonamiento detrás se asocia al hecho de que, a través de la metodología de costo de servicio implementada bajo un flujo de caja descontado, los ingresos totales percibidos por la empresa deben permitir cubrir, durante la vigencia del nivel tarifario calculado, tanto los costos operativos como los costos derivados de la utilización de los activos (depreciación), por lo que, si al total de ingresos percibidos se le sustraen los costos de operación e impuestos, el saldo restante permitiría reconocer el CKF de los activos empleados en la prestación de los servicios.

Al respecto, en el ANEXO 2 del Informe de revisión tarifaria se describe la descomposición del flujo de caja descontado empleado para la determinación de las tarifas bajo la metodología de Costo de Servicio, con la finalidad de observar los principales componentes que intervienen en la obtención del nivel tarifario bajo dicha regulación. Como se puede concluir de dicho anexo, a través

de la regla del valor actual neto igual a cero empleada para la determinación del nivel tarifario, se garantiza que el flujo de ingresos percibidos por la empresa cubra, entre otros, el costo de consumir los activos de capital de la empresa en la prestación de los servicios (depreciación), tanto de los activos existentes al momento de la revisión como de los nuevos activos que la empresa proyecte incorporar durante el periodo regulatorio.

Considerando ello, en el marco de la determinación de las tarifas, se puede observar una relación directa entre el monto del consumo de capital fijo (depreciación) y el nivel tarifario, tal que, para un volumen dado de demanda, cuanto menor sea el requerimiento de consumo de capital, menor será el nivel tarifario que requerirá la empresa para cubrirlo. Sobre el particular, cabe indicar que la presencia de menores montos de depreciación puede deberse, entre otros aspectos, a una menor base de activos utilizados para la prestación de los servicios debido a menores montos de inversión ejecutados por la empresa.

Por tanto, si para la determinación del nivel tarifario se considera un monto de depreciación que comprende el consumo de nuevos activos proyectados por la empresa, pero durante el desarrollo del periodo regulatorio dichas proyecciones se llevan a cabo por debajo de lo considerado al momento de la revisión, el nivel tarifario cobrado estaría reconociendo montos por consumo de capital superiores a los efectivamente implementados para la prestación de los servicios, ocasionando que los usuarios de los mismos se encuentren pagando un nivel tarifario sobreestimado respecto de la situación real presentada por la empresa en cuanto a la ejecución de inversiones.

Así, la incorporación del mecanismo de ajuste no tiene la intención de penalizar a la empresa por presentar montos de inversión ejecutada inferiores, sino que busca trasladar en la determinación del nuevo nivel tarifario de la empresa, a modo de corrección, aquellos excedentes percibidos a través del nivel tarifario anterior por concepto del CKF de los activos proyectados que no se llegaron a ejecutar durante el respectivo periodo regulatorio, toda vez que dichos excedentes se encontraban destinados a cubrir un consumo de capital que finalmente no se llegó a concretar.

Por tal motivo, consideramos que lo señalado por CORPAC respecto a que el principal problema del mecanismo de ajuste es la implementación de una doble penalización a la entidad prestadora carece de sustento.

Por otro lado, respecto a la propuesta de CORPAC de considerar para la aplicación del mecanismo de ajuste únicamente al periodo 2020-2021, debido a que en dicho periodo se efectuaron menores inversiones, debemos indicar que el sustento sobre el cual descansa dicha propuesta no toma en consideración la lógica detrás de la determinación del nivel tarifario a través de la metodología de

costo de servicio implementada bajo el flujo de caja descontado. En efecto, tal como se puede observar en la Ecuación B-7 del ANEXO 2 del Informe de revisión tarifaria, el nivel tarifario se obtiene a partir de la regla del valor actual neto igual a cero, lo cual implica que, para determinar las tarifas, todos los costos económicos proyectados a lo largo del horizonte de evaluación son traídos a valor actual en el año 0, tanto los costos de operación e impuestos, como los costos derivados de la utilización de los activos (depreciación).

Por tanto, el nivel tarifario se determina sobre la base de todos los costos económicos que se proyecta incurrir durante el periodo regulatorio y no únicamente sobre los costos de un año en particular en el cual es facturado el servicio. En ese sentido, el nivel tarifario cobrado, por ejemplo, en el año 1, permite cubrir no solo los costos económicos de dicho año sino también parte de los costos económicos del resto de años del periodo regulatorio.

Así, la propuesta de CORPAC sobre la modificación del mecanismo de ajuste sería contraria a dicha relación, pues consideraría que los saldos excedentes del periodo en el cual señala que alcanzó un nivel promedio de ejecución de inversiones de 97% no estarían relacionados con el CKF de las inversiones no ejecutadas en el resto de los años en los que dicho nivel de ejecución fue inferior. En ese sentido, se desestima la propuesta de CORPAC de aplicar el mecanismo de ajuste únicamente para los años 2020 y 2021.

Por lo señalado, **debe desestimarse el comentario de CORPAC.**

Comentarios de AETAI

- ❖ Mediante Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, recibida el 16 de mayo de 2022, AETAI envió el siguiente comentario con relación al cálculo del saldo por consumo de capital fijo no ejecutado:

El procedimiento de CKF que proviene del Reglamento de Tarifas de OSITRAN, tal y como lo señala el Regulador en el punto N° 252 del informe que sustenta su propuesta, entonces, consideramos que se enmarca en el marco legal vigente y resulta consistente, desde este punto de vista.

En el cálculo del CKF no ejecutado corresponde determinar los beneficios extraordinarios que ha obtenido la empresa por no ejecutar las inversiones que se comprometió realizar durante el periodo regulatorio pasado (2017 – 2020) y por el cual el Regulador le otorgó tarifa. No obstante, resulta necesario hacer una precisión respecto del resultado obtenido para el CKF no ejecutado del año 2020.

Como puede observarse de la propuesta tarifaria de OSITRAN, el CKF no ejecutado del año 2020

❖ Análisis de los comentarios presentados mediante Carta N° 0046-2022-GG/AETAI

Como se puede apreciar, AETAI señala que resulta necesario hacer una precisión respecto del resultado obtenido para el año 2020, debido a que para dicho año no solo se está considerando el CKF no ejecutado, sino también las pérdidas generadas por el COVID-19. Así, AETAI propone que el CKF no ejecutado para el periodo 2020, sea igual a cero, toda vez que no corresponde que dichas pérdidas sean asumidas por los usuarios a través de una mayor tarifa.

Sobre el particular, si bien la propuesta presentada por AETAI se encuentra en línea con el criterio del regulador de no trasladar al cálculo de las tarifas las utilidades o pérdidas experimentadas por la empresa en los ejercicios previos toda vez que no forman parte del nuevo periodo regulatorio ni es objeto de la revisión tarifaria compensar las utilidades o pérdidas registradas en los años anteriores a la revisión, su implementación conlleva implícitamente un supuesto fuerte respecto a los ingresos percibidos por la empresa para el año 2020, pues al proponer que el saldo por CKF no ejecutado sea igual a cero se estaría

corresponde a un valor de S/ -37'150,796 para SNAR y Sobrevuelo, y de S/ -27'742,489 para Aproximación. Estos valores representan aproximadamente una reducción de 229% y de 379% de los beneficios extraordinarios con relación al año 2019, respectivamente.

Esto significa que, para el año 2020, el OSITRAN no solo está considerando el CKF no ejecutado (por la ineficiente gestión en la ejecución de inversiones), sino también las pérdidas generadas por el COVID-19, las cuales fueron tan grandes que hace el flujo neto del año 2020 sea negativo. Por lo tanto, al calcular el CKF no ejecutado al año 2021, el Regulador está permitiendo que CORPAC recupere las pérdidas del año 2020 –como consecuencia del COVID-19– con los beneficios extraordinarios que obtuvo en los periodos pasados por el CKF no ejecutado (2017 – 2019). En ese sentido, se propone que el CKF no ejecutado para el periodo 2020, sea igual a cero; más aún si no corresponde que dichas pérdidas sean asumidas por los usuarios a través de una mayor tarifa.

(...)

Al considerar, el Ingreso destinado a CKF no ejecutado igual a cero en el año 2020, entonces, el VAN adicional que genera es de S/. 39.9 millones en el flujo de caja de SNAR y de USD 29.8 millones en el flujo de caja de aproximación.

Además, debe tomarse en consideración que durante el año 2021, si bien se estaba en un periodo de COVID-19, no obstante, no existían restricciones para la ejecución de inversiones por parte de las entidades públicas y privadas. Tanto es así, que Lima Airport Partners (LAP), concesionario del AIJCH, adjudicó en el año 2020 la construcción de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje, estando ambas obras en ejecución desde el año 2021. Este comportamiento en la ejecución de inversiones también pudo ser replicado por CORPAC durante el año 2021.

- ❖ En la audiencia Pública, se presentaron los siguientes comentarios:

Comentario 1

El Sr. Benjamín de la Torre solicitó mayores precisiones en el informe sobre la metodología que se empleó sobre las inversiones no realizadas.

asumiendo que, para dicho año, los ingresos percibidos por la empresa igualaron a sus costos.

Así, en la medida en que lo que se busca con el mecanismo de ajuste es cuantificar el saldo de CKF no ejecutado proveniente de los ingresos percibidos por la prestación efectiva de los servicios, no correspondería acoger la propuesta de AETAI en tanto se encontraría asumiendo montos de ingresos operativos superiores a los percibidos por la empresa para el año en cuestión. En ese sentido, **se desestima la propuesta de AETAI** de que el saldo por CKF no ejecutado para el año 2020 sea igual a cero.

❖ Análisis de los comentarios presentados en la Audiencia pública

Comentario 1

Al respecto, debe indicarse que en la sección del VI.5.1 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se detalló la metodología que se empleó para el tratamiento de las inversiones no ejecutadas.

Sin perjuicio de ello, debe precisarse que, en el marco de los comentarios recibidos en el presente procedimiento tarifario, se han recogido algunos comentarios sobre el cálculo del consumo del capital fijo (CKF). Por tanto, el detalle metodológico se presenta en el ANEXO 3 del Informe de revisión tarifaria.

En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario recibido.**

Comentarios de IATA

Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA envió el siguiente comentario con relación al cálculo del saldo por consumo de capital fijo no ejecutado:

En relación a ello, estamos conformes con la disposición del Regulador respecto al reintegro a

Como se puede observar, IATA discrepa de la metodología empleada por el Regulador para el cálculo y sugiere un procedimiento alternativo, el cual consiste en reabrir el modelo utilizado para la determinación de tarifas del 2017-2021 con la finalidad de efectuar ajustes referidos a las inversiones y, a partir de ello, determinar las diferencias entre el modelo original y el nuevo modelo ajustado, y expresarlas en valor presente

los usuarios por ingresos asignados a CORPAC correspondientes a inversiones no materializadas. Sin embargo, discordamos sobre la metodología empleada para el cálculo de este reintegro, toda vez que, a nuestro entender, la manera más adecuada para dicho cálculo debe considerar lo siguiente:

- *Reabrir el modelo original (el utilizado para la determinación de tarifas del 2017-21).*
- *Modificar el monto de inversiones, al igual que Depreciación y Opex con relación a esas inversiones.*
- *Calcular las diferencias entre resultados del modelo original y modelo ajustado*
- *Traer dichas diferencias a valor presente e incluir dicho monto como un ajuste al cálculo de las tarifas del siguiente periodo.*

El principio fundamental de lo anterior es que se deberían ajustar los supuestos de las inversiones manteniendo todos los otros supuestos que se utilizaron en dicha determinación.

para efectos de incorporarlas en el cálculo de las tarifas. Al respecto, IATA señala que se deberían ajustar los supuestos de las inversiones manteniendo todos los otros supuestos que se utilizaron en dicha determinación.

Sobre el particular, se observa que el procedimiento propuesto por IATA está orientado a cuantificar el saldo por CKF no ejecutado a partir del modelo empleado para la determinación del nivel tarifario del año 2017, a diferencia del procedimiento empleado por el Ositrán en su Propuesta Tarifaria, el cual buscaba calcular el saldo por CKF no ejecutado a partir de los ingresos percibidos por la empresa durante el periodo regulatorio pasado.

Al respecto, si bien ambos procedimientos tienen como objetivo estimar los saldos excedentes destinados a cubrir el consumo de capital que finalmente no se llegó a concretar, en el caso del procedimiento sugerido por IATA dichos excedentes se desprenderían directamente del nivel tarifario, toda vez que lo que plantea es comparar el modelo original contra un modelo ajustado por las inversiones efectivamente realizadas.

La ventaja del procedimiento descrito previamente respecto del empleado por el Ositrán en su Propuesta Tarifaria es que el primero otorga una mayor precisión en la estimación del saldo excedente puesto que permite enfocar el cálculo en la variable de interés (CKF no ejecutado), evitando así la presencia de sesgos tales como el evidenciado por AETAI cuando se presentan años con ingresos percibidos inferiores a los costos. En ese sentido, **se recoge la sugerencia de IATA** de estimar el saldo por CKF no ejecutado a partir del modelo utilizado para la determinación de tarifas del 2017-2021. Sin embargo, al procedimiento descrito por IATA se le efectúan algunas precisiones, a fin de hacerlo consistente con las consideraciones particulares de los modelos empleados en la revisión tarifaria del año 2017.

En el ANEXO 3 del Informe de revisión tarifaria se desarrolla la estimación del saldo por CKF no ejecutado para los servicios que son materia de la presente revisión tarifaria.

TEMA COMENTADO N° 8:

INVERSIONES

Comentarios recibidos

Posición del Regulador

Comentarios de AETAI

Mediante Carta N° 0046-2022-GG/AETAI, recibida el 16 de mayo de 2022, AETAI envió los siguientes comentarios sobre las inversiones consideradas en el cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones:

En general se podría afirmar que CORPAC, tiene dos tipos de inversiones comprometidas: (i) la inversión comprometida inicial en los procesos tarifarios y (ii) la actualización de las inversiones comprometidas que ejecutará en el período regulatorio. Si se contrasta ambas inversiones, resulta claro que las inversiones propuestas para los procesos tarifarios terminan siendo más altas de aquellas que posteriormente va ejecutar. Con buen criterio el Regulador retira las ganancias extraordinarias que se originan como consecuencia de la no ejecución de las inversiones del proceso tarifario anterior, de ahí lo que señala en el punto N° 253.

No obstante, el mismo “criterio tarifario” tiene que aplicarse para determinar la ejecución promedio de las inversiones del actual periodo de revisión tarifaria. Es decir, sería recomendable que el Regulador contraste las inversiones ejecutadas por CORPAC con respecto a las inversiones comprometidas y consideradas en las tarifas del proceso de revisión tarifaria anterior. En caso contrario, se genera un INCENTIVO PERVERSO para que CORPAC aumente sus inversiones sólo para incluirlas en el proceso de revisión tarifaria. En este contexto, el porcentaje de ejecución sería de 21.20% para el período 2017 – 2021. (Ver Cuadro N° 2)

Cuadro N° 2: Nivel de Ejecución de CORPAC en función de Propuesta Tarifaria de 2017

	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Inversiones Comprometidas en Periodo Tarifario 2017	25,000,000	40,000,000	40,000,000	40,000,000	40,000,000	40,000,000
Ejecución en el año	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000
% de ejecución	40.0%	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%
% de ejecución ajustado	40.0%	25.0%	21.2%	8.7%	11.1%	21.20%

(...)

Ahora bien, por un tema de consistencia en la metodología que aplica el Regulador, en la medida que para el cálculo del CKF no ejecutado se tomó en cuenta la información del periodo regulatorio anterior, para la determinación del porcentaje de ejecución de inversiones también debe tomarse en consideración, como mínimo, la información del periodo regulatorio anterior (2017 – 2020).

El comentario de AETAI señala que es recomendable contrastar las inversiones ejecutadas por CORPAC con respecto a las inversiones comprometidas y consideradas en las tarifas del proceso de revisión tarifaria anterior.

En primer lugar, debe indicarse que el ajuste del plan de inversiones tiene como objetivo trasladar al modelo el comportamiento histórico observado de la empresa en la ejecución de las inversiones. Así, el modelo permite obtener un nivel tarifario acorde a la conducta observada de la empresa en cuanto al grado de cumplimiento de sus compromisos de inversión. Por lo señalado, no solamente deben considerarse las inversiones programadas en la revisión anterior, sino también todas aquellas inversiones que CORPAC haya considerado priorizar para cubrir alguna necesidad; ello, como parte de sus funciones⁴¹.

Adicionalmente, debe precisarse que, como parte del cálculo del porcentaje de las inversiones se han comparado los montos de las inversiones programadas en la revisión del año 2017 con los montos realmente ejecutados por CORPAC.

De otro lado, AETAI también señala que, por un tema de consistencia con el cálculo del CKF, para la determinación del porcentaje de ejecución de inversiones debe tomarse en consideración, como mínimo, la información del periodo regulatorio anterior. Al respecto, debe precisarse que la Propuesta de Ositrán es consistente con lo señalado por AETAI porque sí se emplea la información del periodo regulatorio anterior (2017-2021). Con relación al cálculo del CKF, mayor detalle se presenta en la sección VI.5.1.

Asimismo, es importante precisar que el porcentaje de ejecución de las inversiones calculado por AETAI (21,2%) no es correcto, debido a que AETAI está comparando los montos ejecutados en dólares con los montos programados en soles, subestimando con ello el porcentaje de ejecución⁴².

Sin perjuicio de lo señalado, a partir de la revisión de la información solicitada por AETAI se ha identificado que, en la información proporcionada por CORPAC⁴³, que fue tomada como base para el cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones, no se había incluido el monto programado de tres inversiones (las cuales no se

⁴¹ Como se indicó en secciones previas, la DGAC delegó en CORPAC S.A. las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo.

⁴² Ver la nota de página 137 del Informe de revisión tarifaria.

⁴³ La información fue proporcionada por CORPAC mediante las Cartas N° GG. 999.2021.O/6 y N° GG. 091.2022.O/6.

encontraban en el plan de inversiones del año 2017), sino solamente el monto ejecutado. Estas inversiones fueron: Up Grade VCS TWR/APP-Cusco, Renovación y acondicionamiento sistema eléctrico sede Central y Cusco, y la Repotenciación de la Red de Radares secundarios.

Por ello, con el fin de que el porcentaje de ejecución refleje la gestión real de las inversiones ejecutadas por CORPAC, mediante el Oficio N° 122-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a CORPAC que remita los montos anuales programados de las tres inversiones señaladas en el párrafo anterior. Al respecto, mediante la Carta N° GG.483 2022.O/6, CORPAC envió la información solicitada, la cual se presenta en la Tabla 74 del Informe de revisión tarifaria y es considerada para el cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones.

En virtud de lo señalado, **se da por atendido el comentario de AETA**.

Comentarios de CORPAC

- ❖ El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios:

Sobre el porcentaje de inversiones mayor a 100%

Al respecto hay que mencionar varios puntos relevantes. El primero de ellos es que en el año 2017, el nivel de ejecución de inversiones fue de 118% y no 100% y el regulador no ha dado ninguna explicación de porqué no consideraron el valor real. Así como se identifica cuando se ejecuta menos de lo programada, creemos que lo adecuado es reconocer cuando la inversión ejecutada supere a la programación.

Sobre el periodo considerado para el cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones

El segundo punto, la inclusión de los años 2020 y 2021 en el promedio de ejecución de inversiones. Cómo se ha comentado, el año 2020 es un año completamente atípico. El año 2021, para el tema de ejecución de inversiones también lo ha sido. Cómo se comentó en la audiencia pública del 11 de mayo, si bien las inversiones estaban programadas, por diversas disposiciones, tanto nacionales como internacionales, no fue posible adquirir los equipamientos dado que no era posible trasladarlos de un país a otro, así como tampoco se pudo viajar por un tiempo a varios países. Si bien desde el 2021, el flujo de operaciones mostró una pequeña recuperación, los ingresos aun se encuentran a niveles por debajo del período pre pandemia (2017-2019).

(...)

Finalmente, dados los efectos causados por las disposiciones emitidas por el Poder Ejecutivo, la

❖ Análisis de los comentarios presentados mediante Carta N° GG.0397.2022.O/6

Sobre el porcentaje de inversiones mayor a 100%

En cuanto al comentario de CORPAC, a través del cual cuestiona que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no haya considerado porcentajes de ejecución mayores a 100%; debe señalarse que, un nivel de ejecución superior al 100% no refleja necesariamente una mayor eficiencia de la gestión por parte de CORPAC, ya que la mayor ejecución puede deberse a otros factores, por ejemplo, que el monto del proyecto/inversión se ha incrementado.

Asimismo, del comentario de CORPAC se desprende que, si el promedio de los porcentajes de ejecución es mayor al 100%, tendría que reconocerse en las tarifas un plan de inversiones mayor al planteado por CORPAC; es decir, la tarifa tendría que reconocer un plan de inversiones mayor al requerido sin ningún sustento.

En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario de CORPAC**.

Sobre el periodo considerado para el cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones

De otro lado, el comentario de CORPAC indica que no se debe considerar en el cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones el desempeño de los años 2020 y 2021 por ser atípicos dada la coyuntura del COVID-19.

En primer lugar, debe indicarse que el comentario de CORPAC va en contra de lo que aplicaron en su propuesta tarifaria; debido a que el porcentaje de 88% que aplicaron para ajustar las inversiones

duración del Estado de Emergencia Nacional y sus restricciones, la calificación de la pandemia provocada por el COVID-19 como un evento de fuerza mayor y la no disponibilidad de recursos para realizar la totalidad de las inversiones programadas durante los años 2020 y 2021; se recomienda al Regulador, que el cálculo de la ejecución promedio de las inversiones sólo considere las que fueron realizadas en los años 2017-2019. Con lo que este indicador sería de 97%

- ❖ En la audiencia Pública, se presentaron los siguientes comentarios:

Comentario 1

La Sra. Nilda Cerda Zea, controladora aérea, señaló que, CORPAC, como proveedor de los servicios de tránsito aéreo, en ningún momento ha bajado el nivel de los servicios que se ha brindado durante la pandemia. Agregó que Ositrán no debe considerar un año atípico que ha golpeado a todos los sectores. Finalmente, señaló que Ositrán debería apoyar y no ver la posibilidad de realizar un reajuste tarifario.

Comentario 2

La Sra. Rocío Maradiegue, Jefe del Área de Costos y Tarifas de CORPAC, señaló que, respecto al porcentaje de ejecución de inversiones, el regulador consideró el promedio tomando en cuenta el 2020, que es un año atípico y no ha considerado los altos niveles de ejecución de los años 2017 - 2019.

Por otro lado, la Sra. Rosario Sandoval, Gerente Central de Aeropuertos de CORPAC, señaló que considerar las inversiones de unos años atípicos genera que se reduzcan las tarifas, ocasionando irregularidades en los trabajos y proyecciones que tenía CORPAC. Agregó que actualmente están solicitando la transferencia de dinero para realizar inversiones, lo cual va a generar nuevos y más gastos operacionales en el mantenimiento de los equipos y la cantidad de personal. Finalmente, señala que, con la reducción de las tarifas no van a poder cumplir con lo previsto por el OACI respecto a la recuperación económica.

Asimismo, el Sr. José Rubira, Jefe del Área Sistemas Comunicaciones Aeronáuticas de CORPAC, señaló que lo sucedido con las

fue calculado tomando en consideración el periodo 2016-2020⁴⁴.

Sin perjuicio de lo señalado, CORPAC ha argumentado que debido a las restricciones impuestas tanto por el gobierno peruano⁴⁵ como por los diversos gobiernos a nivel mundial, la ejecución de inversiones se vio fuertemente afectada. Por ejemplo, CORPAC afirma que tenía contratos firmados con diferentes empresas para suministro de equipos aeronáuticos, los cuales no se concretaron debido a que sus proveedores no podían trasladar los equipos a los sitios de destino debido a las restricciones de movilidad impartidas por el gobierno⁴⁶.

Por lo expuesto, y en vista de que la coyuntura ocasionada por el COVID-19 complicó la ejecución de las inversiones que tenía CORPAC, se considera adecuado excluir del cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones los resultados de los años 2020 y 2021.

En virtud de lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.**

- ❖ **Análisis de los comentarios presentados en la Audiencia pública**

Comentario 1

La función de Ositrán no es apoyar a un sector, a una empresa o a un usuario mediante un procedimiento tarifario. Ositrán es un organismo técnico, cuya misión es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. Por lo expuesto, **se desestima este requerimiento.**

Comentario 2

En primer lugar, debe indicarse que los comentarios de CORPAC van en contra de lo que aplicaron en su propuesta tarifaria; debido a que el porcentaje de 88% que aplicaron para ajustar las inversiones fue calculado tomando en consideración el periodo 2016-2020

⁴⁴ Para mayor detalle revisar la sección V.5.2. del Informe de revisión tarifaria.

⁴⁵ De acuerdo con el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM y sus modificatorias, dentro de las medidas que estableció el gobierno peruano se encuentran: la suspensión del ejercicio de ciertos derechos constitucionales, la limitación del ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas, el cierre temporal de fronteras, la restricción de actividades comerciales, culturales, de establecimientos y actividades recreativas, hoteles y restaurantes, entre otras.

⁴⁶ Cabe mencionar que este comentario fue presentado en la Audiencia Pública realizada el 11 de mayo de 2022, por el Sr. José Rubira, jefe del Área Sistemas Comunicaciones Aeronáuticas de CORPAC, quien indicó que lo sucedido con las inversiones es un tema que ha escapado de las manos de CORPAC producto de la pandemia. En particular, señaló que la Corporación tenía contratos firmados con diferentes empresas para el suministro de equipos aeronáuticos, los cuales no se concretaron porque estas empresas no podían trasladarse a los sitios de destino debido a la inmovilización obligatoria.

inversiones en el año 2020 es un tema que ha escapado de las manos de CORPAC producto de la pandemia. En particular, señala que la Corporación tenía contratos firmados con diferentes empresas para el suministro de equipos aeronáuticos, los cuales no se concretaron porque estas empresas no podían trasladarse a los sitios de destino debido a la inmovilización obligatoria.

Por su parte, el Sr. José Aguilar Reategui, consultor de CORPAC, señaló que no están de acuerdo con el porcentaje de ajuste de las inversiones considerado por Ositrán (68%), debido a que en el periodo pre-pandemia la ejecución fue del 97%. Adicionó que la reducción de la ejecución de las inversiones que se dio durante el 2020 se sustenta en la reducción de las operaciones aeroportuarias; CORPAC no tenía ingresos para poder realizar inversiones; además durante el 2020 fue difícil realizar viajes y hacer coordinaciones para la compra de equipamientos. Por ello, recomendó que como el 2020 fue un año atípico, se actualice la información al 2021.

Finalmente, la Sra. Virginia Nakagawa, consultora de CORPAC, señaló que, la pandemia ha afectado a todos los sectores y mercados, en consecuencia, el regulador no puede omitir el suceso de este hecho, por lo cual el regulador debería meditar y explicar por qué no considera los efectos de la pandemia.

Sin perjuicio de lo señalado, CORPAC ha argumentado que debido a las restricciones impuestas tanto por el gobierno peruano como por los diversos gobiernos a nivel mundial, la ejecución de inversiones se vio fuertemente afectada. Por ejemplo, CORPAC afirma que tenía contratos firmados con diferentes empresas para suministro de equipos aeronáuticos, los cuales no se concretaron debido a que sus proveedores no podían trasladar los equipos a los sitios de destino debido a las restricciones de movilidad impartidas por el gobierno.

Por lo expuesto, y en vista de que la coyuntura ocasionada por el COVID-19 complicó la ejecución de las inversiones que tenía CORPAC, se considera adecuado excluir del cálculo del porcentaje de ejecución de las inversiones los resultados de los años 2020 y 2021.

En virtud de lo expuesto, **se acepta parcialmente el comentario de CORPAC.**

TEMA COMENTADO N° 9:**CONTRIBUCIONES REALIZADAS POR CORPAC**

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de IATA:</u> Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA envió el siguiente comentario con relación a la contribución que realiza CORPAC a la DGAC: <i>Adicionalmente, consideramos relevante mencionar que el pago del 10% de ingresos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC encarecen innecesariamente el costo para las líneas aéreas y debe tomarse en cuenta este sobre costo al momento de definir las tarifas a fin de mantener el mercado competitivo.</i>	Sobre este comentario, mediante el Oficio N°0114-2022-GRE-OSITRAN, se le solicitó a CORPAC, entre otros, el marco normativo que establece que el porcentaje de la mencionada transferencia se fija en el tope de 10%. En respuesta, mediante la Carta N° GG.447.2022.O-6, CORPAC indicó que, de acuerdo con la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento⁴⁷, debe transferir a la DGAC como máximo el 10% de los ingresos anuales provenientes del SNAR. Asimismo, CORPAC señala que las transferencias que realiza a la DGAC no pueden exceder el monto del presupuesto aprobado en el rubro de Donaciones y Transferencias que tiene el MTC. En particular, para el año 2022, mediante el oficio N° 0043-2022-MTC/01 de fecha 21 de febrero del año 2022, la DGAC les envió la Resolución Ministerial N° 1336-2021-MTC/01 que aprueba un presupuesto de S/ 10 480 000 en la fuente de financiamiento de Donaciones y Transferencias. Al respecto, dado que existen disposiciones legales que establecen la obligación de CORPAC de transferir parte de sus ingresos por SNAR a la DGAC, el no incluir dichas transferencias en la tarifa generaría que los ingresos reales de CORPAC (luego de realizar las transferencias) no permitan cubrir las obligaciones (costos e inversiones) consideradas en las tarifas. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de IATA.</u>
<u>Comentarios de CORPAC</u> El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC remitió los siguientes comentarios sobre la contribución que debe pagarle a la Contraloría General de la República del Perú (en adelante, CGR): <i>86. Mediante Informe OCI.049.2021.I de fecha 16.11.2021, dirigido al Presidente del Directorio, el Órgano de Control Institucional (OCI) hace de conocimiento la publicación de la Ley N° 31358, que establece medidas para la expansión del control concurrente por parte de la Contraloría General de la República (CGR).</i> <i>87. Dentro de las principales disposiciones de la referida norma, la primera es que las inversiones que superen los diez millones de soles, son objeto de control concurrente por parte de la CGR. (...)</i> <i>88. En el artículo 2 de la mencionada Ley, se establece que se deben destinar hasta el 2% de su</i>	Al respecto, debe indicarse que CORPAC está solicitando la incorporación de las transferencias a la CGR por concepto de Control Concurrente, tanto para adquisiciones establecidas en su Plan Anual de Contrataciones (en adelante, PAC), como para inversiones programadas en el Plan de inversiones, que superen los S/ 10 millones. En primer lugar, debe indicarse que la Ley N° 31358, Ley que establece las medidas para la expansión del Control Concurrente, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 16 de noviembre del año 2021; mientras que, mediante la Resolución N° 103-2022.06, del 11 de marzo de 2022, la CGR aprobó la Directiva N° 008 2022 CG/GMPL, Directiva Externa que establece disposiciones complementarias a la Ley N° 31358. Por lo que, dado que la normativa señalada genera nuevas obligaciones para las entidades bajo su ámbito de aplicación, entre las que se encuentra CORPAC, resulta razonable incluir dichas obligaciones en el cálculo tarifario. Sin embargo, a continuación, se analizará caso por caso para ver si, para efectos del presente procedimiento

⁴⁷ Ver la nota de página 156 del Informe de revisión tarifaria.

valor total del proyecto de inversión para la aplicación del mecanismo de control gubernamental en las inversiones.

(...)

89. Finalmente en el artículo 3, se determina que toda ejecución, de cualquier iniciativa de contratación de bienes y servicios que no constituyan inversión, deben destinar para su financiamiento hasta el 2% del monto convocado, siendo de carácter obligatorio pudiendo incurrir en responsabilidad en caso omita la transferencia.

(...)

90. En forma adicional, la CGR ha emitido la Resolución de Contraloría N° 103-2022- CG, donde aprueba la Directiva N° 008-2022-CG/GMPL, Directiva externa que establece disposiciones complementarias de la Ley N° 31358, Ley que establece medidas para la expansión de control concurrente. En la primera Disposición Complementaria Transitoria, se establece que son objeto de control concurrente aquellas inversiones, que a la fecha tengan una ejecución financiera de hasta 80%

(...)

91. CORPAC ha proporcionado, para fines de la elaboración del presente informe, los procesos considerados en el Plan Anual de Contrataciones de 2021 cuyos montos superan los 10 millones de Soles y que son sujetos de control recurrente por parte de Contraloría, de acuerdo al siguiente detalle.

Tabla 10: Plan Anual de Contrataciones de 2021- Montos superan S/ 10 MM

TIPO DE CONTRATAción	OBJETO DE CONTRATACIÓN	DESCRIPCION DE LOS BIENES, SERVICIOS Y OBRAS A CONTRATAR	VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACION S/	VALOR ESTIMADO DE LA CONTRATACION US\$	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	2% DEL MONTO A US\$ CONVOCADO	TOTAL POR FUENTE FINANCIAMIENTO
POR ENCARGO- OAC	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA DE GESTION DE TRÁNSITO AEREO ATN (ACAP) PARA LA AMPLIACION DEL SERVICIO DE NAVEGACION AEREA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ	13,832,524.95	3,377,221.00	CU 141-2020	270,850.48	
POR ENCARGO- OAC	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA RADAR MGRS OPERACION PRM PARA LA AMPLIACION DEL SERVICIO DE NAVEGACION AEREA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ	10,802,090.80	2,720,740.42	CU 141-2020	218,040.82	1,228,260.43 equivalente al 61.34%
POR ENCARGO- OAC	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA DE VIOLACION EN SUPERFICIE AEROMAR TIME (SM) PLAT PARA LA AMPLIACION DEL SERVICIO DE NAVEGACION AEREA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ	36,879,985.89	9,228,941.00	CU 141-2020	738,589.32	
POR ENCARGO- OAC	SERVICIOS	CONTRATACION DEL SERVICIO INTEGRAL DE INSPECCION EN VUELO EN VUELO DE AYUDAS A LA AERONAVEGACION DE CORPAC S.A. PERIODO 2021 - 2023	10,343,051.85	4,078,890.00	RECURSOS PROPIOS	328,879.04	
POR LA ENTIDAD	SERVICIOS	CONTRATACION DE SEGUROS PATRIMONIALES PARA CORPAC S.A.	17,127,881.77	4,274,435.18	RECURSOS PROPIOS	342,883.24	1,194,262.32 equivalente al 68.95%
POR LA ENTIDAD	BIENES	ADQUISICION DE SISTEMA DE CONMUTACION DE MENSAJES PARA EL SERVICIO FIJO AERONAUTICO	24,743,002.48	6,174,944.47	RECURSOS PROPIOS	494,860.28	
TOTAL			119,425,137.59	29,855,058.67		3,265,582.79	

TC C 1011/2021 US\$ 1.00 = S/ 4.907

92. Del análisis de la información proporcionada, dado que los tres primeros items están financiados por el el Decreto de Urgencia 141-2020, estos no deben ser considerados para fines del presente informe. De esta información, sólo se reconocerán para el 2022, un monto de S/ 1 164 292, como concepto de transferencias a la CGR por el concepto de control concurrente.

93. En forma adicional, de la revisión de las inversiones consideradas en el modelo de OSITRAN, se analizaron las inversiones programadas para el período 2022-2024 que pudieran ser materia de control concurrente, dada la normativa aprobada. Se encontró una para el 2022, por concepto de Equipos de radio VHF TWR

tarifario, corresponde aplicar el cargo de 2% por Control Concurrente en las adquisiciones que está proponiendo CORPAC

Al respecto, mediante el Oficio N° 114-2022-GRE-OSITRAN se le solicitó a CORPAC, entre otros: el estado actual de las tres contrataciones establecidas en el PAC 2021: (i) la contratación del servicio integral de inspección en vuelos de ayudas a la aeronavegación de CORPAC, (ii) la contratación de seguros patrimoniales para CORPAC S.A. y (iii) la adquisición de sistema de conmutación de mensajes para el servicio fijo aeronáutico. En el caso del sistema de conmutación de mensajes para el servicio fijo aeronáutico, se solicitó detallar por qué esta adquisición no se encontraba en el Plan de Inversiones de CORPAC. Asimismo, se solicitó indicar si dichas contrataciones corresponden íntegramente a los servicios de aeronavegación, o hay alguno que corresponda al servicio aeroportuario o sean de uso mixto).

En respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta N° GG.447.2022.O/6, CORPAC señaló que:

- Con relación al servicio integral de inspección en vuelos de ayudas a la aeronavegación, el 6 de junio de 2022 se firmó el contrato de este servicio por un monto de USD 4 753 509, para el periodo 2022-2024⁴⁸. Esta contratación corresponde 100% a los servicios de aeronavegación.
- Con relación a la contratación de seguros patrimoniales, se suscribió el contrato N° GL.004.2022 por USD 4 040 326,97, por un periodo de 18 meses. Además, el 77% de esta contratación corresponde a los servicios de navegación aérea, el 21% a los servicios aeroportuarios y el 2% es mixto.
- Con relación al sistema de conmutación de mensajes para el servicio fijo aeronáutico, esta contratación se encuentra en proceso de licitación y corresponde exclusivamente a los servicios de aeronavegación. Al respecto, mediante el Oficio N° 00120-2022-GRE-OSITRAN se le consultó a CORPAC, entre otros, si la adquisición de este sistema correspondía a la "Reposición del sistema de mensajería aeronáutica AMHS" que estaba programada en el Plan de Inversiones considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. En respuesta a esta consulta, mediante la Carta N° GG.479.2022.O/6, CORPAC confirmó que se trata de la misma contratación.

Sobre las dos primeras contrataciones, se calculará el monto del Control Concurrente que deberá considerarse dentro de los costos operativos, dado que los contratos de dichas

⁴⁸ El monto de esta contratación se obtuvo del Contrato N° GL.016.2022, el cual fue remitido por CORPAC mediante la Carta N° GG.479.2022.O-6, en respuesta al Oficio N° 120-2022-GRE-OSITRAN.

-Dual - Nivel nacional (USD 2.78 MM) y para el 2023, una reposición del sistema de mensajería aeronáutica AMHS por el monto de USD 3.79 MM.

94. De esta manera el total de transferencias que se deben realizar a la CGR en cumplimiento de la Ley N° 31358, se observa en la siguiente tabla.

Tabla 11: Montos a transferir en cumplimiento de la Ley 31358

Transferencia CGR	2022	2023
Montos en soles	1,374,419	291,782

adquisiciones ya se encuentran en operación. La transferencia en el caso del Servicio integral de inspección en vuelos de ayudas a la aeronavegación se asigna entre cada uno de los servicios materia de la presente revisión, considerando los mismos *drivers* que se han empleado para asignar las inversiones (ver Tabla 77). Mientras que, los seguros patrimoniales se asignarán considerando la participación promedio (del periodo 2017-2021) de los costos de seguros sobre cada uno de los servicios de aeronavegación.

En cuanto a la tercera contratación, dado que forma parte del Plan de Inversiones, el monto de Control Concurrente se va a considerar como parte del monto de la inversión, por lo que será asignado a cada uno de los servicios materia de la presente revisión tarifaria empleando los mismos *drivers* que se han utilizado para asignar las inversiones (ver Tabla 77).

De otro lado, con relación a las contrataciones establecidas en el Plan de Inversiones, CORPAC identificó dos a las que le corresponden el pago de Control Concurrente por ser mayores a S/ 10 millones: la adquisición de Equipos de radio VHF TWR -Dual - Nivel nacional por un monto de USD 2,8 millones en el 2022 (S/ 10,5 millones)⁴⁹, y la reposición del sistema de mensajería aeronáutica AMHS por el monto de USD 3,8 millones en el año 2023 (S/ 14,6 millones)^{50 51}. Con respecto a esta última debe precisarse que CORPAC la ha estado contabilizando dos veces, debido a que ya estaba considerada en el PAC 2021⁵².

Al respecto, debe indicarse que CORPAC ha tomado en cuenta el monto de estas dos inversiones considerando un porcentaje de ajuste de las inversiones de 96,8%; sin embargo, como se desarrolla en la sección VI.5.2.5. del Informe de revisión tarifaria, el factor de ajuste es de 74,04%. Por lo tanto, al considerar el factor de ajuste sobre las inversiones se obtiene que solamente la inversión en "Renovación de Sistemas de Radioayudas (Grupo 1)" supera el monto de S/ 10 millones para que se le aplique el concepto de Control Concurrente. Por lo señalado, el monto de Control Concurrente de dichas inversiones se considerará dentro del monto de inversión⁵³.

⁴⁹ La conversión a soles es nuestra, empleando la proyección del tipo de cambio del año 2022 de S/ 3,79 por dólar.

⁵⁰ La conversión a soles es nuestra, empleando la proyección del tipo de cambio del año 2023 de S/ 3,85 por dólar.

⁵¹ Es importante precisar que CORPAC asigna el monto de control concurrente entre los servicios materia de la presente revisión tarifaria mediante una participación teórica de los gastos operativos en cada uno de los servicios. Al respecto, se considera que una asignación más precisa es emplear los *drivers* que se usan para asignar las inversiones en el caso de las contrataciones 1 y 3; y, la participación promedio de dichos servicios en los gastos de seguros, en el caso de la adquisición 2.

⁵² Ello fue confirmado por CORPAC mediante la Carta N° GG.479.2022.O-6.

⁵³ Debe precisarse que también supera el monto de S/ 10 millones la inversión en "Reposición del sistema de mensajería aeronáutica AMHS"; sin embargo, esta ya se consideró como adquisición en el PAC 2021 y ahí se considera el concepto de Control Concurrente.

En la Tabla 93 del Informe de revisión tarifaria, se presenta el resumen de los conceptos de Control Concurrente que se están considerando en el cálculo de las tarifas:

En virtud de lo expuesto, **se recoge parcialmente el comentario de CORPAC.**

TEMA COMENTADO N° 10:**TASA DE RETORNO REGULADA (WACC)**

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentarios de IATA</u> Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA envió los siguientes comentarios: <u>Sobre periodo empleado para calcular el promedio de la tasa libre de riesgo</u> <i>a. El primero es que, si bien estamos de acuerdo en usar los T-bonds a 10 años, se está usando un promedio de periodo de 1920-2021. Consideramos que esto no es correcto, dado que el histórico no contiene expectativas actuales.</i> <i>Debido a lo anterior, se está proponiendo usar una tasa de 5.11% cuando el rendimiento de los T-bonds ha tenido un promedio menor al 3% en los últimos 10 años. De hecho, últimamente la tasa de los T-bonds se encuentra en un rango del 3% pese a las expectativas inflacionarias y, considerando eso, es aún menor que el 5.11% propuesto.</i> <u>Sobre el tipo de promedio utilizado para calcular la tasa libre de riesgo</u> <i>b. El segundo es que se está proponiendo el uso de una media aritmética y no geométrica. El problema con ello es que la aplicación de este criterio implica una sobre estimación aún mayor de la tasa libre de riesgo. Líneas abajo explicamos con mayor detalle este punto.</i> (...) <i>Consideramos que debe hacerse uso del promedio geométrico y no del aritmético. Si bien se menciona que hay estudios que indican que el uso del promedio geométrico puede subestimar la rentabilidad, por otra parte, es de nuestro conocimiento que el promedio aritmético puede sobreestimarla, por lo que solicitamos al OSITRAN utilizar el promedio geométrico para el CPPC.</i> <u>Sobre el tipo de promedio utilizado en la estimación de la prima por riesgo de mercado</u> <i>Consideramos que debe hacerse uso del promedio geométrico y no del aritmético. Si bien se menciona que hay estudios que indican que el uso del promedio geométrico puede subestimar la rentabilidad, por otra parte, es de nuestro conocimiento que el promedio aritmético puede sobreestimarla, por lo que solicitamos al OSITRAN utilizar el promedio geométrico para el CPPC.</i> <i>Para respaldar nuestra posición, anexamos la publicación de “Equity Risk Premiums” de Damodaran, citado en la propuesta tarifaria, donde se expone lo siguiente:</i> (...) <i>“El punto de fricción cuando se trata de estimar las primas históricas se relaciona con cómo se calculan los rendimientos promedio de las</i>	<u>Sobre periodo empleado para calcular el promedio de la tasa libre de riesgo</u> De acuerdo con el comentario, IATA considera que no es correcto el uso de un periodo amplio (1920-2021) para el cálculo del promedio de los rendimientos de los T-Bonds a 10 años debido a que el histórico no contiene expectativas actuales. IATA señala que la tasa propuesta de 5,11% se encuentra por encima del promedio de los últimos 10 años. Al respecto, debemos indicar que el uso del periodo comprendido desde 1928 hasta 2021 para el cálculo de la tasa libre de riesgo se basa en la premisa de mantener consistencia con el periodo empleado para la estimación de la prima por riesgo de mercado. Sin perjuicio de ello, resulta necesario señalar que, de acuerdo con Bravo (2004), el empleo de horizontes de corto plazo para la determinación de dichos parámetros del CAPM tiene el inconveniente de no aislar el efecto de los ciclos económicos en la determinación del costo de oportunidad del capital, pudiendo este resultar ser excesivamente alto o bajo (e incluso negativo) si se utilizan horizontes breves. Así, Bravo (2004) señala que la ventaja de emplear horizontes de largo plazo es la estabilidad que otorga a los parámetros, estableciendo costos de oportunidad de capital que dependen de los riesgos no diversificables, del propio accionar de la gerencia de la empresa o los resultados económicos y financieros de la misma, antes que de la variabilidad de la economía en general. Asimismo, Bravo (2004) muestra que periodos más breves poseen una mayor variabilidad en comparación a periodos más amplios, al presentar un mayor error estándar. En ese sentido, <u>se desestima el comentario de IATA.</u> <u>Sobre el tipo de promedio utilizado para calcular la tasa libre de riesgo</u> De acuerdo con el comentario, IATA considera que la aplicación de un promedio aritmético implica una sobre estimación aún mayor de la tasa libre de riesgo, y señala que debe emplearse el promedio geométrico a pesar de que dicho promedio puede subestimar el resultado. Sobre el particular, respecto a la utilización de un promedio aritmético sobre la serie de rendimientos en vez de un promedio geométrico, si bien no existe una regla específica que defina qué alternativa es mejor, Ross et al. (2012) sostienen que mientras el promedio geométrico es muy útil para describir la experiencia histórica real de la inversión, el promedio aritmético es útil para hacer estimaciones del futuro; asimismo, Brealey et al.

acciones, los bonos del tesoro y las letras. El rendimiento medio aritmético mide la media simple de la serie de rendimientos anuales, mientras que el promedio geométrico analiza el rendimiento compuesto. Muchos servicios de estimación y académicos defienden el promedio aritmético como la mejor estimación de la prima de riesgo de la renta variable.

De hecho, si las rentabilidades anuales no están correlacionadas a lo largo del tiempo, y nuestro objetivo era estimar la prima de riesgo para el próximo año, la media aritmética es la mejor y más imparcial estimación de la prima. Hay, sin embargo, fuertes argumentos que se pueden hacer para el uso de promedios geométricos.

En primer lugar, los estudios empíricos parecen indicar que los rendimientos de las acciones se correlacionan negativamente con el tiempo. En consecuencia, es probable que el rendimiento promedio aritmético exagere la prima.

En segundo lugar, si bien los modelos de fijación de precios de activos pueden ser modelos de un solo período, el uso de estos modelos para obtener los rendimientos esperados durante largos períodos (como cinco o diez años) sugiere que el período de estimación puede ser mucho más largo que un año. En este contexto, el argumento a favor de las primas medias geométricas se hace más sólido. Indro y Lee (1997) comparan las primas aritméticas y geométricas, las encuentran ambas deficientes y abogan por un promedio ponderado, con la participación de la prima geométrica haciéndose más relevante en el horizonte de tiempo.

Finalmente, el tipo de promedio a utilizar claramente es relevante. Los promedios aritméticos rinden primas de riesgo más altas que las medias geométricas, **pero utilizando estas medias aritméticas las primas para obtener tasas de descuento, que luego se agudizan con el tiempo, parecen ser inconsistentes. En finanzas corporativas y valoración, al menos, el argumento para usar primas promedio geométricas como estimaciones es fuerte.**

Como se desprende de lo anterior, la diferencia entre cada metodología es sustancial. El promedio aritmético de la prima de mercado de EE. UU. (1928-2021) es de 6.71% mientras que el promedio geométrico es de 5.13%. En base a lo anterior, existe una clara justificación sobre la superioridad del promedio geométrico sobre el aritmético, más aún, considerando modelos multianuales.

Sobre las proyecciones de inflación empleadas para la estimación del WACC real

Vemos que se han usado proyecciones del FMI como base para los supuestos de inflación. En ese sentido, es importante recalcar que dicha proyección se publicó en octubre del año pasado. Con una inflación anualizada de EE. UU. del 8,3% a abril de 2022, por lo que es importante buscar las proyecciones más recientes.

(2010) afirman que si se estima el costo de capital con base en los rendimientos históricos o las primas de riesgo debe utilizarse promedio aritméticos y no geométricos. Por tal motivo, la aplicación del promedio aritmético por parte del Regulador es consistente con la literatura económica especializada. En ese sentido, **se desestima el comentario de IATA.**

Sobre el tipo de promedio utilizado en la estimación de la prima por riesgo de mercado

Como se puede apreciar, IATA considera que para la estimación de la prima de mercado debe emplearse el promedio geométrico a pesar de que dicho promedio puede subestimar el resultado.

Sobre el particular, y tal como se mencionó anteriormente respecto a la utilización de un promedio aritmético sobre la serie de rendimientos en vez de un promedio geométrico, si bien no existe una regla específica que defina qué alternativa es mejor, autores como Ross et al. (2012) y Brealey et al. (2010) sostienen que mientras el promedio geométrico es muy útil para describir la experiencia histórica real de la inversión, el promedio aritmético es útil para hacer estimaciones del futuro, además de que si se estima el costo de capital con base en los rendimientos históricos o las primas de riesgo debe utilizarse promedio aritméticos y no geométricos. Por tal motivo, la aplicación del promedio aritmético por parte del Regulador es consistente con la literatura económica especializada. En ese sentido, **se desestima el comentario de IATA.**

Sobre las proyecciones de inflación empleadas para la estimación del WACC real

Sobre el particular, IATA sugiere el empleo de información más reciente respecto de las proyecciones de inflación de Estados Unidos, las cuales, para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, fueron tomadas del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Al respecto, debemos indicar que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue publicada para comentarios de los interesados el 14 de abril de 2022, conforme a lo dispuesto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN de fecha 7 de abril de 2022. Así, en dicha Propuesta Tarifaria se consideraron, como parte de la información macroeconómica que sirve de insumo para la elaboración del modelo económico, las proyecciones de inflación de Estados Unidos publicadas por el FMI en el documento "World Economic Outlook, October 2021", de fecha 12 de octubre de 2021, siendo esta la información más reciente que se encontraba disponible al momento de elaborar la mencionada Propuesta.

Sin embargo, en atención al comentario formulado por IATA, y en aplicación del Principio de Verdad Material previsto en el TUO de la LPAG, en la medida que, con fecha 19 de abril de 2022, el FMI publicó nuevas proyecciones en el documento

“World Economic Outlook, April 2022”, se considera apropiado emplear dicha información para la determinación final de las tarifas que son materia de la presente revisión. En ese sentido, **se recoge el comentario de IATA**

Comentarios de CORPAC

El 13 de mayo de 2022, mediante documentos adjuntos a la Carta N° GG.0397.2022.O/6, CORPAC envió los siguientes comentarios:

Sobre las proyecciones de las variables macroeconómicas

Con el objetivo de consistencia metodológica y dado que ya se ha solicitado incorporar la información financiera y operativa de CORPAC relacionada al último año, la data de variables macroeconómicas debe ser actualizada hasta el 2021.

Para el caso del Marco Multieconómico Multianual 2022-2025, esta información ha sido recientemente actualizada el 30 de abril del presente año. (...)

En forma similar, se recomienda actualizar la información relacionada con la inflación de Estados Unidos, dado que la fuente utilizada ha presentado una actualización a abril del presente año

La actualización de estos indicadores afecta todo el modelo partiendo de su relación con dos variables: el WACC y las variables macroeconómicas y supuestos generales del modelo utilizado en la hoja de cálculo.

Sobre el valor del WACC propuesto

Por el lado del WACC, la incorporación de los valores actuales de dichas variables impacta en el cálculo del WACC real, tal como se muestra en la siguiente tabla.

I. WACC para Bolivia		Fuente					
Tasa libre de riesgo	5.11%	Bonos T-bonors EE.UU. (Período 1928-2021 (Quintiles))					
ERP	6.71%	Moneda local EE.UU. (Período 1928-2021 (Quintiles))					
Riesgo Desapalancado	0.36	Quintil (2017)					
Costo	0.00	EE.FF. CORPAC					
Riesgo Operativo	0.355						
Costo de Capital	1.81%	Índice de bonos de mediana emergente para Perú (Prom. 12 meses 2020-2021) (BICOP)					
Costo de Capital	6.11%						
Costo de Capital	6.11%	EE.FF. CORPAC					
Costo de Capital	6.11%	Índice de bonos de mediana emergente para Perú (Prom. 12 meses 2020-2021) (BICOP)					
Impuesto (Tasa efectiva)	33.03%	Impuesto a la renta (28.5%) y participación a los trabajadores (5%) (EE.FF. CORPAC)					
Impuesto (Tasa efectiva)	33.03%						
Inflación	4.27%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2022-2024 (FMI)					
Inflación	4.27%						
WACC real (antes)	5.14%						
WACC real (después)	5.14%						

II. Ajuste al WACC para tipo de cambio		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tipo de cambio real (dólar/bolíviano)		3.79	3.79	3.80	3.81	3.84	3.84
Inversión	100.00						
Retorno (BOL)	4.72%						
WACC							
Pago de caja en USD	4.72%		-100.0	4.7	4.7	4.7	104.7
Pago de caja en bolíviano	5.79%		-270.8	19.2	18.4	19.8	413.3

Sobre las proyecciones de las variables macroeconómicas

Con relación al comentario, CORPAC sugiere la actualización de la información de proyecciones de las variables macroeconómicas publicadas tanto por el FMI como por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), indicando que en el mes de abril de 2022 dichas entidades publicaron nuevas proyecciones de tales variables.

Al respecto, debemos indicar que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue publicada para comentarios de los interesados el 14 de abril de 2022, conforme a lo dispuesto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN de fecha 7 de abril de 2022. Así, en dicha Propuesta Tarifaria se consideraron, como parte de la información macroeconómica que sirve de insumo para la elaboración del modelo económico, las proyecciones de inflación de Estados Unidos publicadas por el FMI en el documento “World Economic Outlook, October 2021”, de fecha 12 de octubre de 2021, y las proyecciones de la inflación de Perú y el tipo de cambio promedio soles por US dólar publicadas por el MEF en el documento “Marco Macroeconómico Multianual 2022 – 2025”, de fecha 25 de agosto de 2021, siendo esa la información más reciente que se encontraba disponible al momento de elaborar la mencionada Propuesta.

Sin embargo, en atención al comentario formulado por CORPAC, y en aplicación del Principio de Verdad Material previsto en el TUO de la LPAG, en la medida que, con fecha 19 de abril de 2022, el FMI publicó nuevas proyecciones en el documento “World Economic Outlook, April 2022” y, con fecha 30 de abril de 2022, el MEF publicó nuevas proyecciones en el documento “Informe de actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025”, se considera apropiado emplear tal información para la determinación final de las tarifas que son materia de la presente revisión. En ese sentido, **se recoge el comentario de CORPAC**

Sobre el valor del WACC propuesto

Con relación al comentario de CORPAC, si bien se señala de manera explícita que el cambio en el valor de WACC real propuesto se debe a la pertinencia de actualizar las variables macroeconómicas, al momento de proponer el nuevo valor del WACC sugieren implícitamente (a través de la tabla presentada y sin presentar mayor sustento) que el ajuste del WACC en dólares por el efecto cambiario se debe efectuar considerando un flujo a partir del año 2022.

Al respecto, debemos indicar que, para el ajuste del WACC en dólares por el efecto cambiario realizado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se consideró un flujo a partir del año 2021 debido a que el WACC en dólares se encuentra estimado al año 2021, por lo que emplear dicha tasa para un año diferente, como por ejemplo el año 2022, resultaría en una inconsistencia, pues asumiría que la tasa de retorno en dólares para el 2021 y el 2022 sería la misma. En ese sentido, **se desestima el comentario de CORPAC.**

TEMA COMENTADO N° 11:

FLUJO DE CAJA ECONÓMICO

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentario de IATA</u> Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA señaló lo siguiente con relación a la inclusión del pago por impuesto a la renta dentro de los flujos de caja: <i>El FCE de aproximación incluye desembolsos por impuesto a la renta. Al respecto, llama nuestra atención que se considere un pago de impuesto a la renta teniendo en cuenta que el FCE del SNAR refleja pérdidas, por lo cual, en su conjunto, no habría pago de impuestos. Esto se suma al hecho de que CORPAC ha generado pérdidas en los años 2020 y 2021, pérdida tributaria que podría utilizarse en los años siguientes.</i>	Como se puede apreciar, IATA hace notar que para la construcción del flujo de caja económico de aproximación se incluyen desembolsos por concepto del pago de impuesto a la renta cuando, visto en conjunto con el flujo de caja económico de SNAR, no debería haber pagos de impuestos por parte de CORPAC, e indica además que a ello se debe considerar que en los años 2020 y 2021 se observó que la empresa ha generado pérdidas tributarias. Sobre el particular, debemos señalar que la inclusión de proyecciones por concepto del pago de impuesto a la renta en la construcción de los flujos de caja económico responde a que esta forma parte de la implementación de la metodología de Costo de Servicio considerada para el cálculo de las tarifas, de acuerdo con el Anexo II del RETA. Así, como se indicó anteriormente, el nivel tarifario se obtiene de manera indirecta mediante la construcción de flujos de caja económicos, de modo que el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos). Por otro lado, si bien a nivel agregado se pueden presentar ejercicios en los cuales CORPAC incurre en pérdidas, ello debe entenderse como el resultado del desempeño de la empresa en su conjunto y no del desempeño de un servicio en particular. Así, para la determinación de las tarifas mediante la metodología de Costo de Servicio, se ha considerado únicamente el desempeño esperado del servicio sujeto a la regulación (o servicios, en el caso del flujo agregado de SNAR y Sobrevuelo), lo cual incluye, de corresponder, el pago esperado por concepto del impuesto a la renta. En ese sentido, <u>se desestima el comentario de IATA.</u>

TEMA COMENTADO N° 12:

REAJUSTE DE TARIFAS POR INFLACIÓN

Comentarios recibidos	Posición del Regulador
<u>Comentario de IATA</u> Mediante Carta S/N, recibida el 16 de mayo de 2022, IATA envió el siguiente comentario con relación al ajuste por inflación: <i>Asimismo, cabe indicar para su consideración que, debido a que el Regulador está incluyendo un ajuste automático por inflación, si la inflación actual es mucho más alta que la proyectada (en el cálculo de tarifas), estaremos en una situación en la que al operador se le está remunerando mucho más de lo razonable.</i>	Como se puede apreciar, IATA señala que el ajuste por inflación puede remunerar mucho más de lo razonable a la empresa cuando la inflación actual es más alta que la proyectada en el cálculo de las tarifas. Al respecto, debemos señalar que, contrariamente a lo indicado por IATA, la inclusión del ajuste anual por inflación no busca remunerar a la empresa en escenarios inflacionarios, sino que dicho mecanismo se enfoca en dar cobertura a los costos de la misma ante cambios en los precios promedios de la economía, toda vez que los flujos de caja económicos utilizados para el cálculo de las tarifas se encuentran expresados en términos reales y el WACC empleado se encuentra en términos reales. En ese sentido, <u>se desestima el comentario de IATA.</u>

TEMA COMENTADO N° 13:**OTROS TEMAS****Comentarios recibidos****Posición del Regulador****Comentarios de CANSO:**

- ❖ El 16 de mayo de 2022, mediante correo electrónico, CANSO remitió los siguientes comentarios:

Los proveedores de servicios de navegación aérea "NO han tenido la misma oportunidad que otros en la industria aeronáutica de reducir los niveles de personal porque todo el espacio aéreo debía permanecer abierto y todos los servicios debían continuar, los costos laborales promedio de los controladores de tránsito aéreo ATCO disminuyeron, principalmente debido a una reducción en las horas extra que acompañó a la caída del tráfico.

No obstante, es importante resaltar que, al incrementar las operaciones debido a la reactivación, misma que ya estamos viviendo, también se incrementarían el número de horas y necesidades para seguir brindando un servicio de navegación aérea seguro, eficaz y eficiente."

Durante la pandemia, el 74% de los proveedores de servicios de navegación aérea controlaron los gastos mediante la revisión y postergación del CAPEX existente. "Si bien esto puede servir para reducir los gastos planificados rápidamente a fin de garantizar la operación continua durante la pandemia, posponer proyectos futuros puede retrasar las mejoras de capacidad que tanto se necesitan, lo que puede causar dificultades si el tráfico se recupera rápidamente a los niveles previos a la pandemia. Sin embargo, solo el 4% de los ANSP detuvieron por completo sus programas de CAPEX, lo que significa que es probable que haya conciencia de los riesgos que implica hacerlo".

La propuesta de disminuir las tarifas por el uso del espacio aéreo peruano, preocupa mucho ya que se propone lo opuesto que en otros países.

Esta propuesta obligaría a CORPAC a realizar recortes en el presupuesto lo cual tendría un impacto negativo en la prestación de los servicios de navegación aérea, como la reducción de personal técnico, administrativo y operativo, parar programas de capacitación, cancelación o postergación de contratos o cancelación de mantenimiento de equipos críticos, implementación y puesta en marcha de iniciativas para la mejora continua del servicio, y una serie de efectos que deterioraran los servicios de los cuales CORPAC S.A. es responsable.

- ❖ **Análisis de los comentarios presentados mediante correo electrónico**

Al respecto, debe indicarse que las tarifas de aeronavegación que ha propuesto Ositrán se han calculado mediante la metodología de Costo de Servicio, la cual permite cubrir los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos) en que incurre CORPAC para producir los servicios que brinda. Es decir, las tarifas que ha propuesto Ositrán permitirán a CORPAC cumplir con las proyecciones de costos operativos y programas de inversión.

Por lo señalado, las tarifas propuestas por Ositrán permiten la sostenibilidad de los servicios materia de la presente revisión tarifaria; por lo tanto, no es correcto afirmar que habría una reducción de personal, ni retrasos en los mantenimientos ni el plan de inversión como consecuencia de la entrada en vigencia de dichas tarifas⁵⁴.

En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de CANSO.**

- ❖ **Análisis del comentario presentado en la Audiencia pública**

Comentario 1

Al respecto, debe indicarse que las tarifas de aeronavegación que ha propuesto Ositrán se han calculado mediante la metodología de Costo de Servicio, la cual permite cubrir los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación del capital e impuestos) en que incurre CORPAC para producir los servicios que brinda. Es decir, las tarifas que ha propuesto Ositrán permitirán a CORPAC cumplir con las proyecciones de costos operativos y programas de inversión.

Por lo señalado, las tarifas propuestas por Ositrán permiten la sostenibilidad de los servicios materia de la presente revisión tarifaria; por lo tanto, no es correcto afirmar que habría una reducción de personal, ni retrasos en los mantenimientos ni el plan de inversión como consecuencia de la entrada en vigencia de dichas tarifas.

En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de CANSO.**

⁵⁴ Cabe indicar que con ello también se responde lo señalado por CORPAC en el numeral 16.a), 16.b) y 16.c) del informe que contiene los comentarios presentados por CORPAC mediante la Carta N° GG.0397.2022.O/6.

-
- ❖ En la audiencia Pública, se presentó el siguiente comentario:

Comentario 1

El Sr. Javier Vanegas, Director Regional de CANSO para América Latina y el Caribe, señaló que, el regulador está realizando lo opuesto a otros países de América Latina y el Caribe que apoyan a los proveedores de servicios de navegación aérea, dado que es un servicio que no paró durante la pandemia. Si se le quita dinero a CORPAC tendría un impacto directo en la seguridad operacional, operaciones y por ende al turismo porque CORPAC se verá obligado a prescindir de controladores o de realizar el mantenimiento adecuado de los equipos, a su vez esto no cumplirá con las regulaciones internacionales. Si ocurriese algún incidente o accidente se debe implementar alguna sección para que CORPAC quede exento de responsabilidad dado que no ha podido realizar inversión o tener el personal adecuado.

Comentario de CORPAC:

- ❖ En la audiencia Pública, se presentó el siguiente comentario:

Comentario 1

El Sr. José Aguilar Reategui, consultor de CORPAC, señaló que en la propuesta se menciona que es un modelo de reconocimiento de costos, sin embargo, a CORPAC no se le reconoció los gastos o pérdidas anteriores, sin embargo, ahora se castiga a CORPAC por resultados del pasado lo cual se contradice. Se sugiera que a CORPAC se le reconozca las pérdidas de los años 2020 y 2021.

Al respecto, y tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán (ver nota de página 46 de dicho documento), no corresponde considerar los resultados positivos o negativos de los ejercicios previos, toda vez que no forman parte de dicho periodo regulatorio ni es objeto de la revisión tarifaria compensar las utilidades o pérdidas registradas en los años anteriores a la revisión.

En línea con lo señalado, **se desestima el comentario de CORPAC.**

Comentarios de SITE:

El 27 de junio de 2022, mediante la Carta N° SITE N° 195-2022-C, el Sindicato Nacional Unificado de Trabajadores de CORPAC (en adelante, SITE) dio a conocer su opinión sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán⁵⁵:

(...)

*Que, pese a la delicada situación por la cual viene atravesando nuestra empleadora CORPAC S.A. ante una necesidad real de liquidez e inyección de dinero para garantizar las sistematizaciones flotantes del país, y con ello la continuidad de las operaciones y sostenibilidad de la empresa, una **inminente reducción tarifaria de los servicios de navegación aérea perjudicaría considerablemente a la Corporación.***

Que, los problemas económicos de CORPAC hacen imposible que la propuesta tarifaria prospere, ya que, perjudicaría aún más al país. Además, resulta evidente que la Corporación ha

En cuanto a la solicitud del SITE de cesar la propuesta tarifaria, debe indicarse que este Organismo Regulador ejerce la función reguladora bajo el procedimiento establecido en el RETA. En ese sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2021-CD-OSITRAN del 03 de noviembre de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento tarifario solicitado a instancia de parte. En efecto, mediante la Carta N°GG.649.2021.O/6, recibida el 12 de agosto de 2021, CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria extraordinaria de los servicios de SNAR (nacional e internacional), Aproximación y Sobrevuelo. De esa manera, el procedimiento de revisión tarifaria siguió su curso de acuerdo con las etapas y plazos reglamentados en el RETA, siendo que concluirá con la emisión, publicación y notificación de la resolución que apruebe el Informe de revisión tarifaria, en virtud de lo señalado por el artículo 28 del RETA.

⁵⁵ Cabe precisar que, a pesar de que dicha carta se presentó fuera del plazo para recibir comentarios, en virtud del principio de verdad material previsto en el TUO de la LPAG, se analizan los comentarios formulados por el SITE.

sido afectada por la pandemia y **necesitamos recuperarnos.**

(...)

ACTUALMENTE, LA EMPRESA SE HA ENDEUDADO CON LA BANCA PRIVADA PARA ASUMIR PARTE DE SU GASTO CORRIENTE, DADA LA DRAMÁTICA SITUACIÓN LEGAL, REFLEJANDO UNA PÉRDIDA NETA AL MES DE DICIEMBRE 2021 DE S/-63,623,073 EN TANTO QUE AL MES DE DICIEMBRE 2020 LA PÉRDIDA NETA FUE DE S/-74,847,322.

(...)

En ese sentido, le solicitamos tenga a bien interponer sus buenos oficios a efectos de cesar dicha propuesta e implementar las gestiones pertinentes, con el objeto de lograr la mejora de las condiciones económicas, de trabajo y de infraestructura de CORPAC S.A. a nivel nacional.

Es importante destacar que, en estricta observancia del procedimiento previsto en el RETA, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2022-CD-OSITRAN se publicó la Propuesta Tarifaria del Ositrán a fin de recibir comentarios por parte de los todos los interesados, de modo que puedan ser analizados al emitir la decisión final. Tal es así que, el SITE ha tenido la oportunidad de manifestar comentarios respecto a la mencionada Propuesta Tarifaria; ello, sin perjuicio que los mismos hayan sido presentados luego de vencido el plazo para tal efecto.

Dicho esto, de la revisión de los comentarios formulados por el SITE se aprecia que los mismos han sido presentados con carácter general, pues se centran en señalar que no cabría una reducción de las Tarifas, toda vez que perjudicaría considerablemente a CORPAC; sin embargo, el SITE no ha manifestado ningún comentario o crítica específica respecto de los criterios empleados en la formulación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Siendo ello así, es necesario reiterar que, para la determinación de las Tarifas aplicables a los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC, se ha determinado el empleo de la metodología de Costo de Servicio prevista en el RETA. Esta metodología permite cubrir los costos económicos en los que incurre CORPAC para producir los servicios que brinda.

En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario del SITE.**
