

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL N° 61 CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 12 de mayo de 2022, a través de la Plataforma Microsoft Teams; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria Virtual N° 61 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Sandy Alegre Bustamante, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, asistieron de manera virtual los señores:

1. Víctor Hugo Mercado Luyo, representante de Frío Aéreo Asociación Civil.
2. Carlos Penny Bidegaray, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
3. Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
4. César Octavio Díaz Palao, representante de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
5. Richard Antonio Pizarro Escalera, representante del Colegio de Abogados de Lima.
6. Carlos Daniel Durand Chahud, representante de Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo Y Servicios – PERUCÁMARAS.
7. Martín La Rosa Perón, representante de IATA Sucursal del Perú.
8. Lucía Rodríguez Zunino, representante de la Asociación de Exportadores -ADEX.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores:

- Rosario Sandoval, Gerente Central de Aeropuertos de CORPAC S.A.
- José Rubira Chauca, Gerente Central de Navegación Aérea de CORPAC S.A.
- Jaime Contreras Benito, Gerente de Asesoría Jurídica de CORPAC S.A.
- Víctor Martínez Serna, colaborador de CORPAC S.A.
- Jorge García Villalobos, colaborador de CORPAC S.A.
- José Luis Paredes Dávila, colaborador de CORPAC S.A.
- Enrique Escalante Marcotti, colaborador de CORPAC S.A.
- Ricardo Quesada, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Melina Caldas, Jefa de Regulación.
- Martín Morillo, Analista de Estudios Económicos.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria Virtual N° 61 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Situación actual y proyecciones de mejora de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC S.A. en los aeropuertos a nivel nacional.

A efectos de iniciar con la presentación del tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a los funcionarios de CORPAC S.A.

Así, el señor José Rubira Chauca, Gerente Central de Navegación Aérea de CORPAC S.A., indicó que a la fecha se encuentran realizando un proyecto de 88 sistemas VHF TX/RX duales y 21 sistemas VHF TX/RX simples (sistemas para los rayos de emergencia), cuya compra se ha realizado para reemplazar los radios antiguos y dotar de nuevos servicios a los 32 aeropuertos a nivel nacional, lo cual permitirá optimizar las comunicaciones aire-tierra para las frecuencias locales de cada uno de estos aeropuertos.

Al respecto, indicó que el contrato por esta adquisición se firmó el 11 de diciembre de 2020 con el Consorcio Jotron II. Asimismo, indicó que los aeropuertos donde se instalarían los sistemas son los siguientes:

Imagen N° 1

Lugares de Instalación:

	Trasladado	Instalado		Trasladado	Instalado		Trasladado	Instalado
● Andahuaylas	☒	☐	● Ilo	☒	☒	● Pucallpa	☒	☐
● Anta – Huaraz	☒	☐	● Iquitos	☒	☐	● Puerto Maldonado	☒	☐
● Arequipa	☒	☒	● Jaén	☒	☒	● Rioja	☒	☐
● Atalaya	☒	☐	● Jauja	☒	☐	● Tacna	☒	☒
● Ayacucho	☒	☒	● Juanjuí	☒	☐	● Talara	☒	☒
● Cajamarca	☒	☒	● Juliaca	☒	☒	● Tarapoto	☒	☐
● Chachapoyas	☒	☐	● Lima	☒	☒	● Tingo Maria	☒	☐
● Chiclayo	☒	☒	● Mazamari	☒	☒	● Trujillo	☒	☒
● Chimbote	☒	☒	● Nasca	☒	☐	● Tumbes	☒	☒
● Cusco	☒	☒	● Pisco	☒	☐	● Yurimaguas	☒	☐
● Huánuco	☒	☐	● Piura	☒	☒			

Al respecto, el señor Carlos Penny Bidegaray, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI intervino consultando si se realizó una auditoría de los sistemas antes existentes y cuáles fueron los resultados.

Sobre el particular, el señor José Rubira Chauca indicó que el proyecto de los radios apunta a reemplazar los sistemas antiguos que por obsolescencia deben ser retirados del mercado, al haber superado su vida útil.

El señor Richard Antonio Pizarro Escalera, representante del Colegio de Abogados de Lima, intervino consultando por el alcance de la adenda suscrita para la adquisición de bienes adicionales que complementen al contrato primigenio.

Al respecto el señor Rubira Chauca indicó que la mencionada adenda incluye la provisión de torres metálicas, consolas de comunicaciones y otros, previéndose la finalización del contrato en el mes de febrero del año 2023.

Continuando con la exposición el señor Rubira Chauca presentó el proyecto de adquisición de los sistemas de radioenlaces, referidos a llevar las señales de un punto del aeropuerto a otro punto del mismo aeropuerto o de otro emplazamiento (conectividad).

Asimismo, indicó que a la fecha se están adquiriendo 44 radioenlaces, a través de un contrato con el consorcio Gilat.

Por otro lado, señaló la importancia de los sistemas AWOS, entendiéndose por ellos aquellos sistemas que presentan de forma automatizada la información meteorológica a los usuarios (personal meteorológico y de tránsito aéreo); agregó que, estos sistemas también se encuentran en un proceso de contratación para la modernización de los mismos.

Con relación al **proyecto de Ampliación del servicio de navegación aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**, indicó que se vio por conveniente que la OACI lleve a cabo los procesos de selección de las empresas para la adquisición de los sistemas que forman parte de la nueva pista de aterrizaje y la torre de control, siendo los siguientes:

➤ PER20802 - ILS	137 días calendario – Contrato con COMSA
➤ PER20803 – AWOS	326 días calendario – Adjudicado MORCOM
➤ PER20804 – ATM	Sin convocar
➤ PER20806 – MSSR	Redacción de EETT
➤ PER20807- Comms	149 días calendario - Declaratoria de DESIERTO
➤ PER20808 – SII	138 días calendario – Contrato con GECI
➤ PER20809 – ASMGCS/MLAT/SMR	120 días calendario
➤ PER20810 – Sistema Inf/Aero	138 días calendario – Contrato con GECI

Quedando pendientes de seleccionar los siguientes procesos:

- ☐ PER20804 – Sistema ATM
- ☐ PER20806 - Radar MSSR
- ☐ PER20807 – Comunicaciones: VCS, ATIS, VHF, Grabación
- ☐ PER20809 – A-SMGCS, MLAT, Radar SMR

Ante los retrasos dados en todos los procesos y con la finalidad que se asegure que los procesos pendientes sean oportunamente adjudicados, CORPAC S.A. ha definido que los 4 procesos PER20804, PER20806, PER20807 y PER20809 sean conducidos por el OEC de CORPAC.

Asimismo, señaló que, teniendo en cuenta que las operaciones deben iniciar en enero del año 2023 y que los equipos adquiridos para la implementación de la nueva pista de aterrizaje y la torre de control llegarían a Perú en junio del año 2023, se ha estimado utilizar temporalmente

los equipos con los que cuenta CORPAC para, posteriormente, ser reemplazados gradualmente por los nuevos equipos en junio del 2023.

El señor Penny Bidegaray, intervino consultando si la Contraloría ha realizado el control de los procesos mencionados y si los nuevos sistemas que está implementando CORPAC en el New Lim está alineado con la propuesta de LAP de realizar dos terminales.

Al respecto, el señor Rubira Chauca indicó que Contraloría siempre está acompañando todos los procesos realizando las revisiones que correspondan; y que existe una mesa de trabajo constante entre LAP y CORPAC para realizar las coordinaciones que sean necesarias y trabajar de manera conjunta.

Por otro lado, la señora Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias intervino consultando en qué fecha LAP le comunicó a CORPAC que ya podían ingresar a la Torre de control para empezar a realizar los trabajos de implementación de estos equipos.

Sobre ello, el señor Rubira Chauca indicó que son 2 las zonas por implementar: la nueva torre de control y la segunda y primera pista de aterrizaje, y que LAP les ha informado con cierto tiempo de anticipación; sin embargo, CORPAC debe constatar si efectivamente se puede ir implementando.

El señor Pizarro Escalera consultó si el soporte donde se encuentran las grabaciones de las comunicaciones que realiza CORPAC está en alguna bóveda para garantizar la salvaguarda de la información.

El señor Rubira Chauca señaló que por norma deben mantener los registros de todas las comunicaciones que realizan los colaboradores del centro de control con la torre de control, así como las comunicaciones de los controladores con el piloto a través de las ondas de radio y de audio del ambiente con la finalidad de realizar el análisis en caso se produzca algún accidente, lo cual se almacena por seis meses.

Continuando con la presentación el señor Rubira Chauca indicó que adicionalmente a los sistemas se requiere de 60 oficiales de control aéreo, así como 15 profesionales electrónicos en tránsito aéreo. También indicó que el personal será capacitado y entrenado en Estados Unidos.

Finalmente, el señor Penny Bidegaray intervino indicando que sería conveniente que se realice una sesión a fin de abordar el tema relacionado al Aeropuerto de Chinchero y como se ha resuelto la problemática meteorológica de dicho aeropuerto a fin de salvaguardar la seguridad de los pasajeros.

2.2. Presentación del Informe: “Propuesta: Revisión extraordinaria de las tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A.”

Siguiendo con los temas de Agenda, el señor Ricardo Quesada, Gerente de Regulación y Estudios Económicos, indicó que esta tarifa es regulada desde el año 2004, haciendo una primera revisión tarifaria en el año 2014 y posteriormente en el año 2017.

Asimismo, señaló que el 12 de agosto de 2021 CORPAC solicitó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación regulados. Es así que, el 3 de noviembre de 2021 se aprobó el inicio del procedimiento de revisión extraordinaria de las tarifas de aeronavegación, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2021-CD-OSITRAN.

Indicó que si bien las tarifas fueron fijadas en el año 2017, durante los siguientes años se realizaron actualizaciones por los servicios de SNAR nacional e internacional y sobrevuelo, así como para el servicio de aproximación.

➤ **Propuesta tarifaria de CORPAC**

Al respecto, el señor Quezada destacó algunos puntos relevantes sobre la propuesta tarifaria de CORPAC:

- La demanda de los servicios de aeronavegación recuperaría los niveles registrados en el año 2019 en el año 2022.
- El Programa de inversiones asciende a USD 129,9 millones en el periodo 2021-2024, donde las inversiones relacionadas con la ampliación de los Servicios de Navegación Aérea para la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez tienen una participación del 23,6% (USD 30,2 millones).
- El factor de ajuste de las inversiones es 88%, que corresponde al promedio del porcentaje de ejecución de las inversiones en el periodo 2016-2020.
- La proyección de costos operativos de los servicios de aeronavegación, en promedio ascendía a S/205, 9 millones al año.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual asciende a 7,32%.

Es así que CORPAC plantea las siguientes tarifas para el periodo 2022-2024:

Imagen N° 2

Tabla 1: Estructura tarifaria propuesta por CORPAC para los servicios de SNAR nacional e internacional

Unidad de cobro	Rango	2021	2022	2023	2024
SNAR Nacional					
Kilómetro	Hasta 5,7 t	0,1600	0,1816	0,1816	0,1816
Kilómetro	Más 5,7 t hasta 10 t	0,3100	0,3519	0,3519	0,3519
Kilómetro	Más de 10 t hasta 35 t	0,3400	0,3859	0,3859	0,3859
Kilómetro	Más de 35 t hasta 70 t	0,4600	0,5221	0,5221	0,5221
Kilómetro	Más de 70 t hasta 105 t	0,6900	0,7832	0,7832	0,7832
Kilómetro	Más de 105 t	0,9100	1,0329	1,0329	1,0329
SNAR Internacional					
Kilómetro	Hasta 5,7 t	0,0700	0,0795	0,0795	0,0795
Kilómetro	Más 5,7 t hasta 10 t	0,1300	0,1476	0,1476	0,1476
Kilómetro	Más de 10 t hasta 35 t	0,1400	0,1589	0,1589	0,1589
Kilómetro	Más de 35 t hasta 70 t	0,1900	0,2157	0,2157	0,2157
Kilómetro	Más de 70 t hasta 105 t	0,2900	0,3292	0,3292	0,3292
Kilómetro	Más de 105 t	0,4100	0,4654	0,4654	0,4654

Incrementos

SNAR Nacional:	13,5%
SNAR Internacional:	13,5%



Asimismo, indicó que CORPAC plantea que las tarifas se actualicen año a año, debido a la inflación y, que se establezca un factor de ajuste por la demanda, esto debido a la incertidumbre que existe.

Señaló además que se recibió una propuesta de AETAI, indicando lo siguiente:

- La proyección de la demanda de los servicios de aeronavegación es calculada aplicando directamente las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros considerados por ICF (2021).
- El Programa de inversiones ajustado asciende a S/ 245,8 millones en el periodo 2021-2024. Debe precisarse que no incorporan las inversiones relacionadas con la ampliación de los Servicios de Navegación Aérea para la segunda pista del AIJCh, debido a que estas inversiones serán financiadas por el MTC.
- El factor de ajuste de las inversiones empleado es de 40%, que de acuerdo con AETAI corresponde al porcentaje de ejecución de las inversiones.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual asciende a 7,72%.
- De acuerdo con AETAI, las inversiones que no realizó CORPAC en el período 2017-2021 le generaron beneficios extraordinarios de S/ 15 millones para los servicios de SNAR y sobrevuelo, y de S/ 18 millones para el servicio de aproximación, expresados en valores del año 2020. Dichos beneficios fueron incorporados por AETAI como ingresos de CORPAC en el cálculo de las tarifas.

Imagen N° 3

Variación de las tarifas de los servicios de aeronavegación propuesta por AETAI

Servicio	Variación tarifaria (%)
SNAR Nacional	-3,90%
SNAR Internacional	-16,90%
Aproximación	-50,60%
Sobrevuelo	-16,90%

Señaló que la propuesta se encuentra enmarcada en lo establecido en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN (RETA); de acuerdo con el Artículo 10 de esta norma, el Regulador llevará a cabo una revisión ordinaria de tarifas con la periodicidad establecida, entre otros, en las resoluciones tarifarias del OSITRAN; y, en los casos de las Entidades Prestadoras públicas -como lo es CORPAC, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de tarifas antes del término de su vigencia, de oficio o a pedido de parte, cuando a criterio del OSITRAN 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.

Los servicios antes señalados son 3:

Imagen N° 4

SNAR	Aproximación	Sobrevuelo
El servicio de navegación aérea en ruta- SNAR considera las ayudas a las naves que prestan servicios en rutas nacionales e internacionales mientras se encuentran en vuelo y que aterrizan o despegan en algún aeropuerto del país. El objetivo final del servicio es brindar seguridad a las operaciones aéreas y, por lo tanto, a los pasajeros.	El servicio de Aproximación considera las ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos en un radio de diez millas náuticas. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales, ya sea desde una torre de control del aeródromo o un centro de control de área.	El servicio de Sobrevuelo considera las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano. Por ayudas a las naves se entiende la provisión de servicios de tráfico aéreo, meteorología o información.

➤ **Propuesta del OSITRAN**

Al respecto señaló que la metodología que se propone emplear es la de costo de servicio prevista en el RETA. Según esta metodología, se determinan las tarifas que la empresa regulada puede cobrar de forma que le permita obtener un ingreso suficiente para cubrir los costos económicos eficientes para la adecuada prestación de los servicios, siendo los principales supuestos los siguientes:

- Se han elaborado dos flujos de caja, uno para los servicios de SNAR nacional, SNAR internacional y Sobrevuelo, y otro para el servicio de Aproximación.
- El horizonte temporal es de cuatro años (2021 a 2024) con año base 2021, considerando que las tarifas aprobadas entren en vigor en el año 2022.
- Los flujos de ingresos y egresos se encuentran expresados en soles, a precios constantes. Todas aquellas variables registradas en dólares (como, las inversiones y los ingresos facturados en dólares) han sido convertidos a soles empleando proyecciones de tipo de cambio real.
- El flujo de ingresos comprende tres fuentes:
 - Ingresos por el cobro de las tarifas reguladas;
 - Ingresos provenientes de los “usuarios no atribuibles”, que pagan una tarifa menor que las reguladas;
 - Ingresos por las transferencias del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las cuales corresponden al 50% de los ingresos del Concesionario de dicho aeropuerto por el cobro del aterrizaje y despegue, netas de los costos incurridos por CORPAC bajo el concepto de “Pista y Rodadura” en el AIJCh.
- De estos ingresos totales, se deduce el pago que CORPAC realiza al Ositrán por concepto de Aporte por Regulación. Asimismo, se deduce la contribución a la DGAC, que corresponde al 10% de los ingresos brutos de SNAR.
- Las tasas de crecimiento empleadas para proyectar la demanda de los servicios de aeronavegación han sido calculadas con base en la proyección del número de operaciones por cada uno de los servicios. Para la proyección del número de

operaciones se tomaron de base las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros para América Latina previstas en el estudio elaborado por la consultora ICF. Dicha fuente considera que, con relación al año 2019, las tasas de recuperación del tráfico de pasajeros en América Latina serían de 78% en el año 2022, 96% en el año 2023 y de 102% en el año 2024.

- Con respecto a los gastos de personal y de mantenimiento, se han considerado aquellos montos presentados por CORPAC que se encuentran sustentados con la aprobación de FONAFE.
- Para la valoración de los activos iniciales, se han considerado los activos de aeronavegación y los activos “mixtos”, a partir de la información de los Estados Financieros Regulatorios de CORPAC del ejercicio 2020.
- Del plan de inversiones presentado por CORPAC, se han excluido las inversiones que van a ser financiadas por el MTC (relacionadas con la ampliación del AUCh y el nuevo aeropuerto de Chinchero-Cusco), por cuanto dichas inversiones son financiadas con recursos públicos -bajo determinadas condiciones- y no con las tarifas reguladas.
- Se ha aplicado un factor de ajuste de las inversiones, teniendo en cuenta que en el periodo 2017-2021 la gestión de CORPAC ha evidenciado un grado de ejecución de inversiones menor que el programado para los servicios de aeronavegación. Así, se ha estimado un porcentaje de ejecución del 68%.
- La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital después de impuestos, el cual asciende a 7,61% en soles reales.

Respecto a la vigencia y reajuste tarifario señaló lo siguiente:

- Debido a que el flujo de caja elaborado tiene un horizonte temporal hasta el año 2024, las Tarifas que se proponen tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.
- Teniendo en cuenta que los niveles tarifarios propuestos se encuentran expresados en términos reales, estos deberán ser indexados anualmente por la inflación de los Estados Unidos de Norteamérica, en el caso de las tarifas que se cobren en dólares (SNAR internacional y Sobrevuelo); y por la inflación peruana, en el caso de las tarifas que se cobren en soles (SNAR nacional y la Aproximación).
- Finalmente, con relación al reajuste automático por demanda propuesto por CORPAC, se ha determinado que este no es compatible con lo establecido en el RETA; motivo por el cual la presente propuesta tarifaria no contempla tal ajuste por demanda. Sin perjuicio de ello, podrá llevarse a cabo una revisión extraordinaria de las 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.

Concluida la presentación, el señor Martín La Rosa Perón, representante de IATA Sucursal del Perú intervino manifestando su preocupación debido a que han sido tomadas las proyecciones de demanda de la ICF y no las de la IATA; sin embargo, presentarán un escrito con los comentarios detallando el análisis que realizan.

Al respecto, el señor Quezada Oré señaló que quien presenta la información de ICF son las propias aerolíneas vía AETA; no obstante, cualquier información adicional que puedan presentar será revisada y analizada.

2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

Como siguiente tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de Atención de pedidos efectuados en la Sesión Ordinaria N° 58

1. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que, en el marco de sus funciones, inste a CORPAC S.A. a cumplir con brindar servicios idóneos y de calidad en los aeropuertos, teniendo en cuenta que dicha entidad ha presentado una propuesta de revisión extraordinaria de tarifas de los servicios aeroportuarios prestados con la finalidad de incrementar dichas tarifas.

- Mediante **oficio N° 371-2022-GAU-OSITRAN** esta Gerencia trasladó a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la solicitud de los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos a fin de que, siendo la autoridad responsable de vigilar, fiscalizar, así como desarrollar estrategias para lograr que las actividades de aeronáutica civil y la navegación aérea civil, logren un nivel de seguridad operacional aceptable, se sirva informar en el más breve plazo posible las acciones adoptadas sobre el particular.
- Al respecto, es preciso señalar que a la fecha no hemos recibido respuesta por parte de la DGAC, sin embargo, nos encontramos haciendo el seguimiento respectivo, a fin que una vez contemos con la información correspondiente, sea puesta en vuestro conocimiento en forma oportuna.

2. Invitar a CORPAC S.A. a la siguiente sesión con la finalidad que exponga los mecanismos a través de los cuales puede garantizar la mejora de los servicios brindados.

- Mediante oficio N° 368-2022-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario cursó invitación a CORPAC S.A., con la finalidad de exponer el tema referido a la *"Situación actual y proyecciones de mejora de los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC S.A. en los aeropuertos a nivel nacional"* en la sesión ordinaria N° 61 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
- Por lo tanto, a través de la presente sesión y con la exposición de los funcionarios de CORPAC S.A., se da por atendido este pedido.

Estado de Atención de pedidos efectuados en la Sesión Ordinaria N° 59

➤ Requerir a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos realizar una estimación del impacto que tendrían las inversiones señaladas por LAP (contenidas en la carta C-LAP-ADP-MTC-2022-0408) en las tarifas, con base en el análisis de diversos escenarios proyectados.

- Al respecto, mediante Memorando N° 123-2022-GAU-OSITRAN, esta Gerencia solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos que, se sirva remitir la estimación del impacto que tendrían las inversiones señaladas por LAP (contenidas en la carta C-LAP-ADP-MTC-2022-0408) en las tarifas, con base en el análisis de diversos escenarios proyectados.
- Bajo ese contexto, mediante Memorando N° 00070-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos indicó lo siguiente:
 - *De acuerdo con los criterios adoptados por el Ositrán en el ejercicio de su función reguladora, para incluir una inversión en el cálculo del factor de productividad esta debe representar un insumo necesario para la provisión de servicios en el AUCh, así como que se encuentre operativa en los términos exigidos por el Contrato de Concesión,*

independientemente de la categoría contractual asignada a las inversiones (Mejoras Obligatorias, Complementarias o Eventuales).

- *En cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión, el factor de productividad aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CDOSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.*
- *En tal sentido, para realizar el cálculo del factor de productividad subsiguiente, se requiere la información histórica de la empresa concesionaria al momento de la revisión, tanto de la cantidad de producción de servicios como de la cantidad de insumos empleados (no solo de capital, sino también de mano de obra y materiales), observando el cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión. Además, se requiere información sobre el precio de los insumos de la economía (We) y la productividad total de factores de la economía (PTFe), variables sobre las cuales en este momento no se tiene certeza.*
- *En virtud de lo expuesto, debe indicarse que, a la fecha, no resulta factible determinar de manera confiable cuál sería el impacto de las inversiones señaladas por LAP en la Carta N° C-LAP-ADPMT-2022-0408 sobre el valor del factor de productividad aplicable a los servicios que se brindan en el AUCh, debido a que no se encuentra disponible toda la información que se requiere para efectuar dicho cálculo y que la evaluación y determinación de dicho factor de productividad se realizará en la oportunidad que corresponda conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión y en la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN.*
- *Además, debe señalarse que tampoco resulta posible, a la fecha, señalar el impacto de tales inversiones en las Tarifas Máximas de LAP, debido a que ellas dependen a su vez de la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (RPI).*
- Finalmente, indicamos que lo antes señalado, ha sido puesto en vuestro conocimiento el día de hoy a través del correo electrónico, razón por la cual se da por atendido el presente pedido.

El señor La Rosa intervino haciendo referencia al Acta que se firmó entre LAP y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones acerca de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, manifestando su preocupación por lo siguiente: i) la mención que se realiza en el Acta indicando que la opinión que realizó el OSITRAN no es vinculante; y ii) que cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita al OSITRAN la interpretación de ciertas cláusulas del Contrato de Concesión, el OSITRAN responde que las cláusulas son claras y que no era necesario interpretarlas; sin embargo, en la suscripción del Acta se señala que en base a lo indicado por el OSITRAN, corresponde la operación dual de terminales.

Al respecto, la Dra. Zambrano indicó que ha habido dos opiniones diferentes en dos momentos distintos sobre dos documentos distintos, en la primera oportunidad, el Consejo Directivo no intervino, sino únicamente la Gerencia de Supervisión y Fiscalización opinando sobre un plan presentado por LAP a través de un convenio de colaboración entre entidades. Asimismo, señaló

que el Plan de Desarrollo Aeroportuario podría modificarse si se demuestra el beneficio y mejora para los usuarios, así como la ventaja para las operaciones.

III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria Virtual N° 61 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, no formularon pedidos.

Siendo las 13:42 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria Virtual N° 61 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Víctor Hugo Mercado Luyo
FRÍO AÉREO ASOCIACIÓN CIVIL

Carlos Penny Bidegaray
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS
– CONUDFI

Carlos Daniel Durand Chahud
CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO,
PRODUCCIÓN, TURISMO Y SERVICIOS
– PERUCÁMARAS

Silvia Lorena Hooker Ortega
SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS

Lucía Rodríguez Zunino
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES -
ADEX

César Octavio Díaz Palao
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE
TRANSPORTE AÉREO – ALTA

Martín La Rosa Perón
IATA SUCURSAL DEL PERÚ

Richard Antonio Pizarro Escalera
COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA

Reporte de miembros del Consejo de Usuarios que suscribieron el acta en señal de conformidad

Acta de la Sesión Nro.

61 CONSEJO DE

Consejo

Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Alcance Nacional

Sesión

Ordinaria

Fecha

12/05/2022

Modalidad

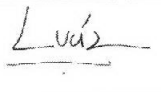
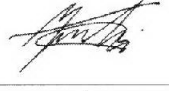
Virtual

Hora de Inicio

11:00:00

Hora de Fin

13:42:00

Nombres y Apellidos	Organización a la que Representa	Correo Electrónico	Fecha de Firma	Estado	Rubrica
Silvia Lorena Hooker Ortega	Sociedad Nacional de Industrias.	shooker@sni.org.pe	22/09/2022 12:44:58	Firmado	
Richard Antonio Pizarro Escalera	Colegio de Abogados de Lima.	richardpizarroe@hotmail.com	18/09/2022 22:36:18	Firmado	
Carlos Penny Bidegaray,	Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional -	cpenny@pennynvest.com	22/10/2022 19:10:51	Firmado	
Carlos Daniel Durand Chahud	Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo Y Servicios - PERUCÁMARAS	presidencia@perucamaras.org.pe	22/09/2022 17:39:14	Firmado	
César Octavio Díaz Palao	Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo- ALTA.	cdiazpalao@dpsabogados.com	16/11/2022 13:18:44	Firmado	
Lucia Rodríguez Zunino	Asociación de Exportadores -ADEX.	lucia.rodriguez@adexperu.org.pe	11/10/2022 14:13:11	Firmado	
Martín La Rosa Perón	IATA Sucursal del Perú.	larosam@iata.org	22/09/2022 13:03:06	Firmado	
Víctor Hugo Mercado Luyo	Frio Aéreo Asociación Civil.	vmercado@frioaereo.com.pe	15/09/2022 14:07:03	Firmado	