



Asociación de Empresas de
Transporte Aéreo Internacional

CARTA N° 0085-2018-GG/AETAI

Miraflores, 01 de octubre del 2018.

Señora
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta
OSITRAN
Presente.-



15
AER-CARIBE
AEROLINEAS ARGENTINAS
AEROMEXICO
AIR CANADA
AIR EUROPA
AIR FRANCE
AMERICAN AIRLINES
AVIANCA
COPA
DELTA
JET BLUE
KLM
LACSA
LAN FRAGO
LATAM
TAM
TAMPA CARGO
UNITED AIRLINES

De nuestra consideración.-

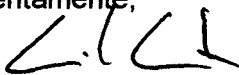
Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, en atención a la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2018-CD-OSITRAN, publicada el día 03 de setiembre último, la que aprobó el "Proyecto de resolución de revisión del factor de productividad aplicable en el régimen de tarifas tope que regula los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de naves, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", proponiéndose un Factor de Productividad de 2.75%.

Sobre el particular, debemos mencionar que coincidimos en la casi totalidad de los aspectos tratados por OSITRAN en la citada Resolución del Consejo Directivo, remarcando que el factor propuesto por el regulador es uno acorde con lo que finalmente debe aprobarse.

No obstante lo indicado y a pesar que mediante nuestra Carta N° 0084-2018-GG/AETAI solicitamos –en mérito a lo dispuesto por el art. 57° del RETA- la ampliación del plazo para la remisión de comentarios, remitimos adjunto un Anexo con nuestros principales comentarios los cuales hacen referencia a la necesidad de establecer un mecanismo de compensación a favor de los usuarios, debido a las ganancias extraordinarias que estaría obteniendo LAP como consecuencia de la postergación de las inversiones en la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal de pasajeros, así como de las modificaciones contractuales que se realizaron a través de las Adendas N° 6 y 7 al Contrato de Concesión; sin perjuicio de lo expresado, en base el principio de verdad material, nos reservamos el derecho de presentar un informe económico final con comentarios adicionales, lo que está en relación a la ampliación del plazo solicitada días previos a su Despacho.

En conclusión, solicitamos se sirvan evaluar los planteamientos expuestos a fin de que sean consideradas todas las observaciones y sugerencias expuestas.

Atentamente,


Carlos Gutiérrez Laguna
Gerente General – AETAI
RUC N° 20144795033

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

14

Comentarios de OSITRAN	Comentarios AETAI
<p>Mediante escritos presentados entre el 30 de enero y el 11 de abril de 2018, AETAI y LATAM solicitaron a este Regulador que en el presente procedimiento de revisión del Factor de Productividad <u>se establezca un mecanismo de compensación a favor de los usuarios</u>, debido a las ganancias extraordinarias que estaría obteniendo LAP como consecuencia de la postergación de las inversiones en la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal de pasajeros, así como de las modificaciones contractuales que se realizaron a través de las Adendas N° 6 y 7 al Contrato de Concesión, las cuales incorporan el cobro de la TUUA de transferencia y disponen la ampliación del plazo de vigencia de la concesión, respectivamente.</p> <p>"Para tal efecto, solicitan que el Regulador disponga la realización de una auditoría del modelo económico-financiero de la concesión del AIJCH".</p>	<p>En el informe se señala lo que afirma el Regulador. Sin embargo, cabe precisar que la solicitud de compensación tiene su origen en el hecho que el Regulador, no realizó una evaluación económica financiera de la Adenda N° 7, que le permitiera establecer el efecto que iban a tener las modificaciones contractuales en los usuarios intermedios y finales.</p> <p>Dicha evaluación sí la realizó en la Adenda N° 6, a través del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL, en el que concluyó claramente, que no era pertinente la ampliación del plazo de la concesión en 10 años.</p> <p>En este contexto, nuestro pedido se centra en el hecho que el Regulador <u>NO REALIZÓ NINGUNA EVALUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA EN EL CASO DE LA ADENDA N° Z</u>, a pesar de los reiterados pedidos realizados por AETAI (Carta N° 0055-2017-P/AETAI, N° 116-2017-P/AETAI del 19 de julio y 14 de noviembre del 2017, así como Carta N° 0008-2018-P/AETAI, N° 0030-2018-GG/AETAI y N° 0031-2018-GG/AETAI del 26 de enero, 09 y 10 de abril del 2018) e inclusive en el CUA de OSITRAN.</p> <p>Es bajo estas condiciones y siguiendo lo que el Regulador siempre ha realizado, cuando evalúa Adendas (por ejemplo, IIRSAS SUR y Norte, COVI Perú, etc.) es que nosotros realizamos la modelación económica financiera de la Concesión y los resultados obtenidos muestran beneficios extraordinarios mayores que cero (como en el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL). Durante el proceso de renegociación si el Regulador hubiera realizado el referido estudio, entonces, hubiera tenido compensar a los usuarios (por ejemplo, en el caso informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL, la compensación consistió en la no ampliación del plazo de la concesión en 10 años). Es por esta razón y dado que el Regulador, no efectuó ninguna compensación por la</p>
	<p>Adenda N° 7 y la postergación de las inversiones, es que creamos un mecanismo de compensación denominado factor Z, el cual busca eliminar los beneficios extraordinarios que se han originado como consecuencia de la Adenda N° 7 y de la postergación de inversiones.</p>

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

B

	<p><i>En otras palabras, solicitamos al Regulador efectúe la modelación económica financiera de la Adenda N° 7 y de la postergación de las inversiones, con la finalidad de establecer: (i) montos de beneficios extraordinarios y (ii) compensación a los usuarios. Nuestro pedido se sustenta en la actuación previa que han tenido el Regulador en la Concesión del AIJCH y en otras concesiones.</i></p> <p><i>El hecho que el Concesionario y el Estado hayan alcanzado acuerdos a través del Trato Directo, no exime al Regulador de realizar dicha evaluación. Como se verá más podía efectuar la evaluación, sin alterar los acuerdos alcanzados en el trato directo, pero compensando a los usuarios. Nuestra propuesta incluir el factor Z en el RPI-X, porque consideramos que no es factible llevar un proceso de revisión tarifaria cuando las tarifas se encuentran distorsionadas por efecto de los procesos de renegociación y de la postergación de inversiones, situaciones que son totalmente ajenas a consideraciones de mercado.</i></p>
--	---

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

12

<p>De acuerdo con lo señalado por AETA I y LATAM, dicha compensación debe efectuarse en el presente procedimiento, modificando la fórmula de reajuste tarifario "RPI - X", de modo que se incluya el efecto de las ganancias extraordinarias que estaría obteniendo el Concesionario. Específicamente, AETA I propuso la creación de un "factor Z" y solicitó que este se considere en la referida fórmula de la siguiente manera: "RPI - X - Z" (donde Z incorporaría la compensación para los usuarios por la pérdida en su bienestar y ruptura del equilibrio que se habría generado como consecuencia de la renegociación del Contrato de Concesión).</p>	<p>El factor Z es una PROPUESTA que <u>permitiría compensar a los usuarios intermedios y finales por la pérdida de bienestar ante la existencia de ganancia en exceso del concesionario debido a la renegociación de contrato de concesión correspondiente a la Adenda N° 7 (esta última generaría desequilibrio financiero en el contrato de concesión) y a la postergación de la inversiones. Es por ello QUE SE PROPONE incluir en la fórmula RPI-X.</u></p> <p>Es decir, la inclusión del Factor Z, está en la línea de los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión", aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN y en lo actuado por el Regulador en el caso de los cargos de acceso (2015, 2016). En el primer caso, se define claramente el concepto "Equilibrio" en el Contrato de Concesión y <u>en el segundo caso, se compensó a los usuarios por la no realización las inversiones, situación idéntica a la que se da actualmente, con el caso de nuevo terminal y la segunda pista.</u></p> <p>Como se dijo antes, el Regulador en la Adenda N° 6 realizó una modelación económica financiera con la finalidad de medir el impacto de las modificaciones propuestas por ambas partes. El resultado de este análisis fue que se dejará sin efecto la ampliación del plazo de la concesión en 10 años (un mecanismo de compensación para los usuarios). Sin embargo, en la Adenda N° 7, el Regulador no realizó ninguna modelación económica financiera que permitiera medir el impacto de los cambios. Si la hubiera realizado, hubiera encontrado los beneficio extraordinarios y se hubiera tenido que compensar a los usuarios. No obstante, que sistemáticamente AETA I solicitó que se hiciera una evaluación económica financiera de la Adenda N° 7, lo que incluía la postergación de las inversiones.</p>
---	--

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

tl

<p><i>En el Informe denominado "Propuesta para estimar compensación por Renegociación del Contrato del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Adenda N° 7) y la Postergación de las Inversiones", AETAI concluye que la Postergación de las inversiones (Segunda Pista y Nuevo Terminal de Pasajeros) habría tenido un efecto en los valores iniciales de las tarifas máximas que se fijaron en el Contrato de Concesión; por lo que dicha situación obligaría necesariamente a establecer una compensación para los usuarios. Así, indica que dichas tarifas máximas deberían reducirse con la finalidad de compensar a los usuarios.</i></p> <p><i>"En particular, AETAI sostiene que la tarifa de la TUUA Nacional e Internacional fijada en el Contrato de Concesión debería reducirse entre 14 y 25% con la finalidad de compensar a los usuarios, y en los años posteriores, las tarifas se reajustarían automáticamente bajo el mecanismo "RPI-X" previsto en el Contrato".</i></p>	<p><i>En efecto, para demostrar el impacto que tiene la postergación de las inversiones sobre las tarifas iniciales, se calculó la tasa de rentabilidad del AIJCH con postergación de inversión y sin postergación de inversión, lo cual demuestra que el concesionario tiene rentabilidad extraordinaria (> 0).</i></p> <p><i>Para compensar a los usuarios por la postergación de las inversiones, se calcula en cuánto sería el ajuste de las tarifas fijadas inicialmente en el Contrato de Concesión. En este caso se utilizó como referencia el TUUA Nacional e Internacional, debido a que con la información disponible sólo podía reajustar esta tarifa.</i></p> <p><i>Sin perjuicio de ello, el Regulador puede optar por otros mecanismos de compensación. Lo fundamental, es que los usuarios recuperen, las tarifas que han estado pagando en exceso y que se correspondían con inversiones que debieron realizarse en los años 2009-2012, pero que hasta la fecha no se han realizado (caso idéntico al que se dio en el caso de los cargos de acceso, donde el Regulador compenso a los usuarios, cuando el Concesionario no efectuó las inversiones a las que se había comprometido).</i></p> <p><i>Reiteramos, que esta solicitud tiene su origen en el hecho que el Regulador no realizó ninguna evaluación económica financiera para el caso de la Adenda N° 7, donde también se incluía la postergación de las inversiones.</i></p>
--	--

10

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

<p>AETAI y LATAM formulan lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La inclusión del cobro del TUUA de transferencia (Adenda N° 6) y la ampliación de la vigencia de la concesión por diez (10) años adicionales (Adenda N° 7) habría producido un desequilibrio económico financiero de la concesión, en perjuicio de los usuarios, siendo necesario que se incorporen medidas compensatorias a favor de ellos, como la planteada por AETAI. - Respecto a la ampliación del plazo de vigencia de la concesión mediante Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN (a través del cual OSITRAN emitió opinión sobre la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión), el Regulador determinó que no era necesario ampliar la vigencia de la concesión para financiar las obligaciones previstas en el referido contrato. En tal sentido, a juicio de AETAI y LATAM, a través de dicho informe el Regulador habría reconocido que la ampliación de la vigencia de la concesión generaría beneficios extraordinarios al Concesionario, por lo que debería establecerse un mecanismo de compensación a favor de usuarios. - La postergación de las inversiones en el AIJCH ha tenido un efecto en los valores iniciales de las tarifas que se fijaron en el Contrato de Concesión, pues las mismas se fijaron asumiendo que las inversiones se realizarían en un periodo anterior (2009-2015). Por tal motivo, a su juicio, correspondería que en la presente revisión se compense a los usuarios por la postergación de tales inversiones. <p>Sobre este punto señalan que, en oportunidades anteriores, OSITRAN ha establecido mecanismos de compensación a favor de usuarios, por haberse generado beneficios extraordinarios a favor de LAP debido a que este último no ejecutó las inversiones respectivas en el plazo que se habían comprometido a realizarlas. En particular, hacen referencia a los Informes N° 043-16-GRE-OSITRAN y N° 044-16-GRE-OSITRAN, a través de los cuales se propusieron los cargos de acceso aplicables al servicio de alquiler de mostradores de Check-in (counters) y al servicio de alquiler de oficinas operativas terminadas en el AIJCH, respectivamente.</p>	<p>De acuerdo al Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Regulador precisó que una modificación contractual <u>NO debería generar beneficios extraordinarios</u> al concesionario, de acuerdo con lo que establecía los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN". Al respecto, señaló lo siguiente:</p> <p>V.1 Consideraciones Previas</p> <p>69. Asimismo, como resultado de los procesos de renegociación, <u>el Concesionario no puede obtener ganancias extraordinarias o beneficios mayores que cero</u>. La renegociación del contrato sólo debe permitir que el Concesionario obtenga los mismos rendimientos que cuando suscribió el Contrato de Concesión.</p> <p>70. No obstante, debe quedar claro que el Concesionario no puede generar beneficios extraordinarios, como resultado de este proceso de renegociación. En otras palabras, <u>no es posible que el Concesionario obtenga un Valor Actual Neto (VAN) superior al que obtendrá en caso que no ocurran las modificaciones</u>.</p> <p>71. De acuerdo a los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, se señala como uno de los principios generales aplicables al análisis de modificaciones de Contratos de Concesión el Principio de Equilibrio.</p> <p>"5.1 Equilibrio Todo contrato de concesión busca, en lo posible, una igualdad en los derechos y obligaciones, es decir, que exista una equivalencia entre el derecho otorgado y los compromisos adquiridos. Se presume que el contrato tiene y mantiene una adecuada distribución de riesgos, costos y beneficios entre las partes, que derivan en el equilibrio de las ecuaciones económica y política del contrato.</p>
<p>En atención a la solicitud formulada por AETAI y LATAM, resulta pertinente tener en</p>	<p>EL MECANISMO DE COMPENSACIÓN QUE ELIJA EL REGULADOR ES VÁLIDO, mientras</p>

consideración lo dispuesto en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que establece las disposiciones relativas al reajuste de las tarifas. Al respecto, el referido Apéndice establece que, a partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despigue nacional e internacional, se aplicará la fórmula RPI-X, mediante la cual las tarifas se reajustarán periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X; destacando que este último será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo determinado.

En atención a ese marco contractual, mediante Resolución N° 041-2017-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador dispuso de oficio el inicio del procedimiento de Revisión del Factor de Productividad del AIJCH, que estará vigente durante el siguiente periodo regulatorio. Cabe señalar, además, que la citada disposición contractual no contempla que en el presente procedimiento se pueda incorporar un factor adicional (un "factor Z", como ha sido planteado por AETAI) en la fórmula de reajuste anual de las tarifas "RPI - X", ante una eventual pérdida del bienestar de los usuarios.

Siendo ello así, al no existir una base contractual que permita la incorporación de dicho factor adicional ("factor Z") en la fórmula de reajuste tarifario, no resulta posible atender la solicitud formulada por AETAI y LATAM en este extremo. En todo caso, ello ameritaría una modificación al Contrato de Concesión, para lo cual se debe seguir el procedimiento aplicable conforme a la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, siendo que para tal efecto corresponde al Concedente resolver la solicitud de modificación, debiendo contar con la opinión técnica del OSITRAN.

se reconozca el RESARCIMIENTO a los usuarios, en perjuicio de su bienestar generado por la modificación contractual del contrato de Concesión y que en su momento no fue evaluada por el Regulador, como fue el caso de la Adenda N° 7.

La inclusión del factor Z es una PROPUESTA por AETAI que permite considerar la compensación a los usuarios directos e indirectos, a través del ajuste de las tarifas bajo la fórmula RPI - X. Dicha compensación, como se dijo antes, se sustenta en lo actuado previamente por el Regulador, en el análisis de las modificaciones contractuales, como fue el caso de la Adenda N° 6.

Y el motivo de las compensaciones, es que el Regulador está en la obligación de velar por el bienestar de los usuarios, lo cual involucra que las tarifas cobradas por el Concesionario reflejen los cambios que se han dado en el Contrato de Concesión y que han generado ganancias extraordinarias, que van en desmedro del bienestar de los usuarios. De lo contrario, los procesos de revisión tarifaria se realizaran sobre tarifas que reflejan los beneficios extraordinarios.

Cabe precisar, que los usuarios en reiteradas ocasiones remitieron cartas y estudios al Regulador, con la finalidad que evaluará el impacto que iba a tener el proceso de renegociación en el equilibrio financiero de la Concesión, con la finalidad de evitar que se generen los beneficios extraordinarios.

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

08

<p>Con relación al argumento señalado en el punto (a) precedente, referido a una presunta ruptura del equilibrio económico financiero del contrato de concesión como consecuencia de la postergación de las inversiones y las modificaciones contractuales, que requiera una compensación para los usuarios, es preciso tener en consideración lo dispuesto en la Cláusula 26 de dicho instrumento contractual, que regula lo concerniente al Equilibrio Económico de la Concesión.</p> <p>De acuerdo con lo previsto en el numeral 26.2, la afectación del equilibrio económico puede producirse por cambios en las Leyes Aplicables o en las Normas relativas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados, que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o, al Contrato, que generen una reducción en los ingresos brutos del Concesionario o un incremento en los costos y/o gastos del mismo. Asimismo, la referida cláusula establece que la afectación del equilibrio económico financiero puede ser invocada por el Concesionario, y regula el procedimiento que debe seguirse para reestablecer el equilibrio económico existente a la fecha en que se produjo el cambio en las Leyes Aplicables o en las Normas.</p>	<p>La ruptura del <u>EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO</u> no hace referencia al equilibrio económico del Contrato de Concesión estipulado en la Cláusula 26. La <u>ruptura del equilibrio económico financiero se refiere a la GANANCIA O INGRESO EN EXCESO O EXTRAORDINARIA QUE OBTENDRIA EL CONCESIONARIO, RESPECTO A LA RENTABILIDAD QUE LE GENERA EL CONTRATO DE CONCESIÓN INICIAL</u>, al ampliar el plazo de la concesión por 10 años el cual le permite continuar cobrando una tarifa de un servicio (TUUA de Transferencia) que nunca se consideró en su Propuesta Técnica Inicial, como consecuencia de la renegociación del contrato a través de la Adenda N° 7 y que no fue evaluada por el Regulador desde un punto de vista económico financiero, tal y como sí sucedió en el caso de la Adenda N° 6.</p> <p>El equilibrio económico, de la Cláusula 26 y 26.2 están relacionados al entorno legal-económico – financiero que puede afectar la armonía del Contrato de Concesión suscrito por el Concesionario y Concedente, ya sea a través de un cambio en las leyes aplicables que afecte los ingresos, costos o rentabilidad del concesionario, no siendo este el caso.</p>
---	---

07

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

<p><i>Cabe señalar que la cláusula 26.5 del Contrato de Concesión contempla también que OSITRAN, por iniciativa propia o a petición del Concesionario, pueda efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas previstas en el Contrato, debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario. Sin embargo, la posibilidad de revisar dichas Tarifas Máximas en virtud de la citada cláusula <u>únicamente podía realizarse al final del cuarto año de vigencia de la Concesión</u>. En tal sentido, de acuerdo con el marco contractual antes citado, a la fecha, puede producirse una ruptura del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión únicamente por el supuesto contenido en la cláusula 26.2 de dicho Contrato, es decir, por cambios en las Leyes Aplicables o en las Normas, en los términos que se indican en la referida cláusula.</i></p> <p><i>En el presente caso, AETA y LATAM señalan que como consecuencia de las modificaciones contractuales se han generado beneficios extraordinarios al Concesionario, produciéndose un desequilibrio económico financiero en perjuicio de los usuarios, por lo que debería establecerse un mecanismo de compensación a favor de los mismos; sin embargo, tal como se ha indicado previamente, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 26.2 del Contrato de Concesión, la afectación del equilibrio económico financiero prevista contractualmente se produce cuando por cambios en las Leyes Aplicables o en las Normas se haya producido una reducción de los Ingresos Brutos del Concesionario o un incremento en los costos y/o gastos del mismo.</i></p> <p><i>En tal sentido, los argumentos formulados por AETA y LATAM respecto de una presunta ruptura del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión no se enmarcan en la Cláusula 26.2 del Contrato de Concesión, en tanto no se sustentan en cambios en las Leyes Aplicables que hayan generado una reducción de los Ingresos Brutos del Concesionario ni un incremento en sus costos y/o gastos. Cabe reiterar, además, que, de acuerdo con lo previsto en la citada cláusula, corresponde al Concesionario solicitar el restablecimiento del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, habiéndose previsto en dicha cláusula que los Usuarios Intermedios o algún tercero interesado puedan solicitarlo.</i></p>	<p><i>La ruptura de equilibrio de la cláusula 26.2 no está relacionada a la ruptura de equilibrio financiero mencionado por AETA y LATAM, explicado anteriormente. Como se dijo antes, en ninguno de las comunicaciones o informes presentados se hace referencia la Cláusula de Equilibrio Económico Financiero del Contrato de Concesión. Nuestra propuesta se centra en los beneficios extraordinarios que ha generado la Adenda N° 7 y la postergación de las inversiones. Y aplica una metodología similar a la utilizada por el Regulador en el informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL, respetando, estrictamente los conceptos mencionados en el referido informe.</i></p>
--	---

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

06

<p>De otro lado, con relación al argumento formulado por AETA y LATAM indicado en el punto (b) precedente, referido a que mediante el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL OSITRAN, el Regulador determinó que no era necesario ampliar la vigencia de la Concesión para financiar las obligaciones previstas en dicho Contrato y, por tanto, el Regulador habría reconocido que tal ampliación generaría beneficios extraordinarios al Concesionario por lo que debería establecerse un mecanismo de compensación; cabe señalar que dicho Informe concluye lo siguiente:</p> <p>"86. De análisis realizado se desprende lo siguiente:</p> <p>i. <u>Del modelo financiero remitido por el Concesionario, no se podría concluir la necesidad de que se dé una ampliación en el plazo de la Concesión para financiar las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.</u> En base a los supuestos y a la información remitida por el Concesionario, los valores estimados del VAN mostrarían que el proyecto sería rentable, sin que exista la necesidad de ampliar el plazo de la Concesión.</p> <p><u>No obstante ello, sería conveniente que las Partes del Contrato de Concesión, contando con información financiera suficiente, evaluaran y validaran los supuestos usados en el modelo financiero, con la finalidad de tener una mayor precisión sobre los alcances reales del proyecto.</u></p> <p>(...)" [Subrayado Agregado]</p> <p>Al respecto, si bien en el citado Informe se señaló que, en base al modelo financiero proporcionado en esa oportunidad por el Concesionario, no se podía concluir que existiera la necesidad de ampliar el plazo de vigencia de la Concesión para financiar las obligaciones del Concesionario; es preciso remarcar que, en la opinión de este Organismo Regulador, la ampliación del plazo de vigencia de la Concesión por un periodo de 10 años, contemplada en la Adenda N° 7, constituye la materialización –a nivel de Contrato de Concesión– de la negociación y suscripción de un acuerdo previo y exclusivo entre el Concedente y el Concesionario derivado del Trato Directo instaurado por las Partes, en el marco de la cláusula 17.1 del Contrato de Concesión.</p>	<p>En el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL OSITRAN, el Regulador resalta que el concesionario no puede ganar beneficios extraordinarios mayores a 0 como resultado de la renegociación. Asimismo no ve necesario ampliar el plazo de la Concesión para financiar las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.</p> <p>Sin embargo no es congruente que dicho informe contradiga los resultados de la Adenda N° 7 en donde amplían el plazo de la Concesión. Si bien en la cláusula 17.1 precisa la negociación directa entre las Partes, el Regulador tiene la responsabilidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios a través de la regulación del comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, de acuerdo a la Ley N° 26917.</p> <p>Es decir el Regulador debe evaluar el impacto neto de las propuestas sobre cada uno de los agentes económicos, emitir opinión técnica de ello, sin perjudicar el bienestar de los usuarios. Precisamente por ello, era necesario que el Regulador realizará para la Adenda N° 7, una modelación económica financiera para medir los efectos de los cambios y evitar que las tarifas se distorsionen, tal y como estaría sucediendo actualmente, tal y como sucedió en el caso de la Adenda N° 6.</p>
<p>En efecto, conforme consta en el "Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de</p>	<p>Coincidimos en que la ampliación del plazo de la Concesión se dio por Trato Directo, sin</p>

05

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

<p><i>controversia relacionada al contrato de concesión para la construcción y explotación del aeropuerto internacional Jorge Chávez" , el Concedente y el Concesionario acordaron en aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión, ampliar la Vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales el plazo establecido en la Cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>Este Regulador no emitió opinión ni fue parte de las negociaciones para la suscripción de dicha Acta, siendo que esta fue suscrita por el Concedente y el Concesionario en el marco de un trato directo.</i></p>	<p><i>perjuicio de ello, y como se manifestó en varios escritos remitidos por AETA y LATAM, el Regulador tenía que evaluar si la ampliación del plazo, no generaba beneficios extraordinarios a LAP y si ese fue el caso, aplicar medidas compensatorias para los usuarios. Esto no hubiera involucrado, ir en contra o desconocer lo acordado entre las partes a través del Trato Directo, sólo se trataba de garantizar el concepto de Equilibrio que es referenciado por OSITRAN en sus "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reversión de Contratos de Concesión, aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN".</i></p> <p><i>En otras palabras, el Regulador debió actuar en congruencia con sus actuaciones previas, tal y como sucedió en el caso de la Adenda N° 6.</i></p>
--	---

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

04

<p><i>Por último, con relación al argumento indicado en el punto (e) precedente, referido a que OSITRAN habría dispuesto en dos casos anteriores una compensación a favor de los usuarios, cabe señalar que dicho criterio se empleó al calcular los cargos de acceso en el marco de los procedimientos de emisión de los Mandatos de Acceso por el uso de facilidades esenciales en el AIJCH para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de mostradores de Check-In (counters) y alquiler de oficinas operativas terminadas, respectivamente).</i></p> <p><i>Sobre el particular, es preciso indicar que la emisión de Mandato de Acceso y la revisión tarifaria, constituyen procedimientos distintos, los cuales se rigen por reglas específicas, tanto a nivel contractual, como a nivel normativo.</i></p>	<p><i>Existen resoluciones anteriores donde el Regulador ha considerado compensaciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Resolución N° 043-16-GRE-OSITRAN para el caso del servicio de alquiler de mostradores de check in (counters). - Resolución N° 044-16-GRE-OSITRAN, para el caso del servicio de alquiler de oficinas operativas. - Resolución N° 045-16-GRE-OSITRAN, para el caso del servicio de alquiler de área de mantenimiento. <p><i>Asimismo, cabe precisar que los mecanismos de compensación que el Regulador ha implementado en aplicación estricta de sus "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN" en diferentes de procesos de renegociación de Contratos, como en los casos de carreteras o ferrocarriles.</i></p> <p><i>La compensación a los usuarios por las inversiones no ejecutadas en el 2013 por los servicios alquiler de counters CHECK In, oficinas operativas y áreas de mantenimiento, <u>reconocida por el Regulador</u> en las resoluciones mencionadas, no tiene relación con el marco de los procedimientos de emisión de los Mandatos de Acceso por el uso de facilidades esenciales en el AIJCH, estipulado en el Reglamento de Marco de Acceso (REMA) que regula los cargos de acceso de los servicios que conforman las facilidades esenciales. Tanto los cargos de acceso (regulados por el REMA) como tarifas (reguladas en el RETA o Reglamento de Tarifas) y los precios están incorporados dentro del cálculo del factor de productividad (X), considerado en la metodología de PRICE CAP o RPI-X.</i></p> <p><i>Sino como es claro, el Regulador aplicó el concepto de compensación en virtud de un incumplimiento por parte del Concesionario, es decir, no en un cambio en las condiciones de mercado.</i></p>
	<p><i>De manera similar, en el caso de los beneficios extraordinarios que hemos identificado, tendría su origen en procesos de renegociación del Contrato de Concesión (Adenda N° 7 y postergación de inversiones), es decir, no tendrían nada que ver con</i></p>

23

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

	<p><i>cambios que se podrían haber dado en el mercado (por ejemplo, un crecimiento de más de 100% del turismo extranjero). Por lo tanto, son el reflejo de un proceso, en el cual, los usuarios no participan y no obstante ello, enviaron cartas e informes alertando, sobre los desequilibrios que se podrían dar como resultado de estos procesos de renegociación.</i></p> <p><i>Porque teníamos como antecedente las actuaciones previas del Regulador, en la cuales, había realizado una evaluación económica financiera de la Adenda, tal y como sucedió en la Adenda N° 6 con el informe Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL.</i></p>
--	--

Comentarios a la Sección VII del Informe que sustenta la Resolución N° 021-2018-OSITRAN, titulada "Consideraciones Finales: Petición de los Usuarios"

ef

A diferencia de dichos procedimientos, en el presente caso, el criterio empleado por OSITRAN no resulta aplicable, toda vez que, como se ha explicado: i) el Contrato de Concesión establece de forma expresa el mecanismo de reajuste tarifario mediante la fórmula "RPI - X", el cual no contempla la posibilidad de incorporar factores adicionales referidos a compensación a usuarios; y ii) la facultad del Regulador para efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del Contrato de Concesión, podía ser ejercida únicamente al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, siempre que se cumplieran determinadas condiciones, de conformidad con el artículo 26.5 del Contrato de Concesión.

Como se mencionó anteriormente, la inclusión del factor Z a través de mecanismo de ajuste de precios es una propuesta por AETA, que permite compensar a los usuarios finales e intermedios por la modificación contractual de la Adenda N° 7. La misma que no fue debidamente evaluada por el Regulador al no realizar ninguna modelación económica financiera, de los impactos que podían tener estas modificaciones en el bienestar de los usuarios.

Sin embargo, nuestra propuesta no está invocando la Cláusula 26° del Contrato de Concesión, sino el concepto de Equilibrio que está esbozado en los "Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión", aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN.