



INFORME N° 003-13-GRE-OSITRAN

Para: **ROSA VIRGINIA NAKAGAWA MORALES**
Gerente General

Asunto: Procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, mediante el mecanismo de tarifas tope en base a la aplicación del factor de productividad.

Fecha: 28 de febrero de 2013

I. OBJETIVO

1. Sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), mediante el mecanismo RPI-X aplicable a las tarifas tope o máximas.

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh.
3. El 23 de setiembre del 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN, modificado por Resolución N° 082-2006-CD-OSITRAN y, posteriormente, por Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN.
4. El 12 de marzo de 2008, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2008-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga, en el AIJCh.
5. El 16 de octubre de 2008, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 049-2008-CD-OSITRAN, se autorizó la publicación del proyecto de resolución tarifaria correspondiente a la revisión de tarifas máximas en el AIJCh, exposición de motivos y relación de documentos.
6. El 30 de diciembre de 2008, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios establecidos en el numeral 4 comprendido del 1 enero de 2009 al 31 de diciembre de 2013.
7. El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración



interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en -0,61% (menos cero y 61/100 puntos porcentuales) anual para el periodo 2009-20103.

III. MARCO NORMATIVO

III.1. Contrato de Concesión del AIJCh

8. El Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh señala lo siguiente:

"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula $RPI - X$, mediante la cual las tarifas se reajustarían 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. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años."

9. El Contrato de Concesión establece que las tarifas máximas de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional¹ se revisarán mediante el mecanismo RPI-X, donde el factor de productividad (X) es determinado por un periodo fijo de cinco (5) años.
10. Por consiguiente, el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Contrato de Concesión, genera la necesidad que OSITRAN inicie de oficio un procedimiento de revisión tarifaria, por el transcurso del periodo antes indicado, conforme al mecanismo planteado en el Contrato de Concesión.

III.2. Ley, Reglamento General y Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

11. El Numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
12. El Literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7 de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
13. El literal d) del Numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N°

¹ El aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el servicio de estacionamiento sin costo hasta por 90 minutos. En este sentido, transcurridos los 90 minutos se debe regular la tarifa máxima establecida en el Contrato de Concesión para el servicio de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.



27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.

14. El Artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) establece que la institución se encuentra facultada para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora, sancionadora y de solución de controversias.
15. El Artículo 27 del mencionado dispositivo normativo señala que la función reguladora *"es aquella que permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables"*. De esta manera, el Regulador puede fijar tarifas, establecer sistemas tarifarios por la utilización de la infraestructura para los servicios bajo su competencia, así como establecer condiciones para la aplicación de estos y dictar las disposiciones necesarias para tal efecto.
16. Cabe resaltar, adicionalmente, que el Artículo 28 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución, instancia que podrá encargarse de la elaboración de los estudios técnicos o proyectos de regulaciones correspondientes, cuando lo estime necesario (Artículo 30).
17. En concordancia con lo mencionado en los numerales anteriores, el Artículo 17 del Reglamento General de Tarifas (RETA) establece que OSITRAN se encuentra facultado para iniciar y llevar a cabo procedimientos de fijación y revisión de tarifas, ya sea de oficio o a solicitud de las Entidades Prestadoras correspondientes.
18. El Artículo 19 del RETA, por su parte, señala que el Regulador definirá la metodología que se utilizará para efectos de elaborar la propuesta de fijación o revisión tarifaria. En relación con las metodologías que OSITRAN podrá considerar, el citado artículo establece lo siguiente:

"Artículo 19º. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

Corresponde a OSITRAN establecer la metodología sobre la base de la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las mismas que tienen carácter meramente enunciativo.

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente
7. Costo de servicio

En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.



Los conceptos y metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II que forman parte integrante del presente Reglamento.

La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión."

19. En tal sentido, el RETA establece que, para el caso de revisiones tarifarias, OSITRAN podrá utilizar el mecanismo de tarifas topes o máximas. Además, la norma señala que OSITRAN determinará los conceptos y las metodologías a emplear en los procedimientos de revisión tarifaria.
20. Por otro lado, el Artículo 53 del RETA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio (sobre la base de un informe elaborado por la Gerencia de Regulación), para aquellos servicios que cumplan con los siguientes criterios (Artículo 11):
 - Sean mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
 - Sean mercados en los que no exista condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado.
21. En otras palabras, la norma vigente señala, como cuestión previa a la determinación de las tarifas propiamente dichas (fijación o revisión), que el Regulador debe realizar un análisis de las condiciones de competencia de los mercados donde se ofertan y demandan los servicios incluidos en la revisión o fijación tarifaria. Es decir, como parte de la revisión tarifaria, OSITRAN deberá verificar las condiciones de competencia de los servicios que serán sometidos a revisión.

III3. Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN

22. El artículo 1 de la señalada resolución dispuso la aprobación del factor de productividad (0,53%) cuya vigencia comprendería el periodo que va desde el 1 de enero del año 2009 hasta el 31 de diciembre del año 2013 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión).
23. El artículo 2 de la Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN determinó que el factor de productividad sería aplicable a tres (3) canastas reguladas de servicios.

IV. ALGUNAS CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

IV1. Alcances: servicios sujetos a la revisión tarifaria

24. Como se ha mencionado, el Contrato de Concesión establece que la TUUA nacional e internacional y la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, se revisarán mediante el mecanismo RPI-X.
25. Es necesario mencionar que el Numeral 1.1.b. del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que la tarifa por aterrizaje y despegue incluye el uso de la pista, plataforma,



iluminación, ayudas visuales vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por un periodo de 90 minutos.

26. El Numeral 1.1.c. del Anexo 5 del Contrato de Concesión, por su parte, señala que la tarifa correspondiente al servicio de estacionamiento (tiempo adicional a 90 minutos) asciende a "(...) 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras 4 horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa de 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue. En tal sentido, el ajuste de la presente tarifa se hará de acuerdo a los ajustes que sufra la tarifa de aterrizaje y despegue (...)".
27. En este contexto, existe relación entre la tarifa de aterrizaje y despegue y la tarifa de estacionamiento, no solo porque en la primera tarifa se incluye por un periodo de tiempo determinado el segundo servicio, sino también porque la tarifa de estacionamiento y sus ajustes dependen del nivel y los ajustes realizados en la tarifa de aterrizaje y despegue (ambas tarifas están determinadas contractualmente).
28. Como consecuencia de ello, la Gerencia de Regulación considera que la revisión bajo el mismo mecanismo (RPI-X) alcanza de manera automática a los servicios de estacionamiento de aeronaves. Todo ello consistente con lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh.
29. Adicionalmente, las Resoluciones N° 046-2004-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN, referidas a las tarifas máximas por uso de instalaciones de carga aérea y de uso de puentes de abordaje (o puentes de embarque de pasajeros) en el AIJCh, respectivamente, establecieron que dichas tarifas serían revisadas mediante la aplicación del mecanismo RPI-X.
30. En concordancia con lo expuesto, el procedimiento de fijación tarifaria de oficio que deberá iniciar OSITRAN, en vista de las disposiciones establecidas en el Contrato de Concesión y otras normas, involucrará cinco (5) tarifas:
 - i. TUUA nacional e internacional;
 - ii. Aterrizaje y despegue nacional e internacional;
 - iii. Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional;
 - iv. Uso de instalaciones de carga;
 - v. Uso de puentes de abordaje.

IV2. Aplicación de la metodología y determinación del factor de productividad

31. Según lo establecido en los Anexos I y II del RETA, uno de los mecanismos para la revisión tarifaria es el *price cap* o precio tope utilizando el denominado RPI-X, donde el primer factor es la inflación relacionada al Índice de Precios al Consumidor, mientras que el segundo factor es el factor de productividad.
32. Este mecanismo forma parte de lo que se denomina "regulación por incentivos", debido a que otorga condiciones para minimizar los costos de producción de los servicios (eficiencia productiva), permitiendo que la Entidad Prestadora se "apropie"



de cualquier ganancia generada por una mayor eficiencia en sus operaciones (en relación a la productividad determinada por el Regulador). De esta manera, este mecanismo de revisión origina fuertes incentivos para la reducción de costos del Concesionario, permitiendo al mismo tiempo que dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario.

33. El RETA señala que el factor de productividad se calculará utilizando la siguiente expresión:

$$X = [(\Delta W^* - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^*)], \text{ donde}$$

ΔW^* : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF^* : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

34. En este contexto, la nueva tarifa máxima tope debe calcularse de la siguiente manera:

$$P_t = (1 + (RPI_{t-1} - X)) * P_{t-1}, \text{ donde}$$

P_t : nivel tarifario en el año t.

RPI_{t-1} : inflación expresada por un índice general de precios, o medida de inflación establecida en el Contrato de Concesión.

X: factor de productividad.

P_{t-1} : nivel tarifario en el año anterior, t-1.

35. Cabe resaltar que para efectos del cálculo de la Productividad Total de Factores, la agregación de los servicios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios se realizará utilizando el Índice de Fisher.

36. Es necesario mencionar que el mecanismo de *price cap* puede aplicarse de manera individual a los servicios sujetos a regulación o mediante canastas reguladas de servicios. En tal sentido, el regulador podrá conformar canastas de servicios considerando, para ello, los siguientes criterios: las canastas estarán conformadas por servicios sujetos a regulación tarifaria, el número de canastas estará en función del tipo de usuarios y la estructura del sistema tarifario, y la conformación de las canastas estará en función a la naturaleza y complementariedad de los servicios regulados.

37. Otras disposiciones metodológicas establecidas en el Anexo I y II del RETA, respecto al mecanismo de *price cap* utilizando el factor de productividad, son las siguientes:

- Para el cálculo del costo del capital se utilizará el costo promedio ponderado del capital, estimado sobre la base del modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM).
- El reajuste de las tarifas tope puede considerar, de manera excepcional, un *pass through* relacionado a mejoras en la calidad de servicio e inversiones en



infraestructura extra contractuales, en la medida en que se consideran factores fuera del control de la empresa y no vinculadas a la evolución del tráfico de pasajeros y carga.

V. CRONOGRAMA

38. El cronograma inicial y sus respectivas actualizaciones será publicado en la página web de la institución. El cronograma se muestra en el Anexo del presente informe.

VI. CONCLUSIONES

1. El Contrato de Concesión establece la obligación de revisar las tarifas cobradas en el AIJCh mediante el mecanismo de *price cap* o precios tope utilizando el RPI-X.
2. El REGO faculta a OSITRAN a desempeñar la función reguladora, lo que implica la determinación de tarifas, principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables.
3. El RETA establece que OSITRAN puede llevar a cabo procedimientos de fijación o revisión tarifaria, ya sea de oficio o a instancia de parte. De la misma manera, establece las condiciones que deben cumplir los mercados en los que se transan los servicios sujetos a regulación tarifaria, así como las metodologías que eventualmente podría aplicar el Regulador.
4. La Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN aprobó el factor de productividad (0,53%) cuya vigencia comprendería el periodo que va desde el 1 de enero del año 2009 hasta el 31 de diciembre del año 2013 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión).
5. En cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión del AIJCh, es necesario que OSITRAN realice un procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga, para el periodo que va desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2018.



RECOMENDACIÓN

1. Se recomienda al Consejo Directivo del OSITRAN aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e

internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga, en el AIJCh.

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación

Se adjunta: Proyecto de Resolución

GSilva/Jbch
REG.SAL. 5400-2013

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, XX de febrero de 2013

Nº 0XX-2013-CD-OSITRAN

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

El Informe Nº 003-2013-GRE-OSITRAN, de fecha 28 de febrero de 2013, elaborado por la Gerencia de Regulación, que recomienda el inicio de procedimiento de revisión tarifaria para la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh);

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. Que, el 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh;
2. Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004-CD-OSITRAN, de fecha 23 de setiembre del 2004, se aprobó el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN, modificado por Resolución Nº 082-2006-CD-OSITRAN y, posteriormente, por Resolución Nº 003-2012-CD-OSITRAN;
3. Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 016-2008-CD-OSITRAN, de fecha 12 de marzo de 2008, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga, en el AIJCh;
4. Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 049-2008-CD-OSITRAN, del 16 de octubre de 2008, se autorizó la publicación del proyecto de resolución tarifaria correspondiente a la revisión de tarifas máximas en el AIJCh, exposición de motivos y relación de documentos;
5. Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 064-2008-CD-OSITRAN, del 30 de diciembre de 2008, se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios establecidos en el numeral 4 comprendido del 1 enero de 2009 al 31 de diciembre de 2013;



6. Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, del 22 de diciembre de 2009, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en -0,61% (menos cero y 61/100 puntos porcentuales) anual para el periodo 2009-20103.

II. MARCO NORMATIVO

II.1. Contrato de Concesión del AIJCh

7. El Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh señala lo siguiente:

"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula $RPI - X$, mediante el cual las tarifas se reajustarían 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. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años."

8. El Contrato de Concesión establece que las tarifas máximas de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional¹ se revisarán mediante el mecanismo RPI-X, donde el factor de productividad (X) es determinado por un periodo fijo de cinco (5) años.
9. Por consiguiente, el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Contrato de Concesión, genera la necesidad que OSITRAN inicie de oficio un procedimiento de revisión tarifaria, por el transcurso del periodo antes indicado, conforme al mecanismo planteado en el Contrato de Concesión.

II.2. Ley, Reglamento General y Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

10. El Numeral 3.1 del artículo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
11. El literal b) del numeral 7.1 del artículo 7° de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el

¹ El aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el servicio de estacionamiento sin costo hasta por 90 minutos. En este sentido, transcurridos los 90 minutos se debe regular la tarifa máxima establecida en el Contrato de Concesión para el servicio de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.

cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.

12. El literal d) del numeral 3.1 del artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
13. El artículo 21º del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que la institución se encuentra facultada para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora, sancionadora y de solución de controversias.
14. El artículo 27º del mencionado dispositivo normativo señala que la función reguladora *"es aquella que permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables"*. De esta manera, el Regulador puede fijar tarifas, establecer sistemas tarifarios por la utilización de la infraestructura para los servicios bajo su competencia, así como establecer condiciones para la aplicación de estos y dictar las disposiciones necesarias para tal efecto.
15. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 28º del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de la institución, instancia que podrá encargar la elaboración de los estudios técnicos o proyectos de regulaciones correspondientes, cuando lo estime necesario (Artículo 30º).
16. En concordancia con lo mencionado en los numerales anteriores, el artículo 17º del Reglamento General de Tarifas (RETA) establece que OSITRAN se encuentra facultado para iniciar y llevar a cabo procedimientos de fijación y revisión de tarifas, ya sea de oficio o a solicitud de las Entidades Prestadoras correspondientes.
17. El artículo 19º del RETA, por su parte, señala que el Regulador definirá la metodología que se utilizará para efectos de elaborar la propuesta de fijación o revisión tarifaria. En relación con las metodologías que OSITRAN podrá considerar, el citado artículo establece lo siguiente:

"Artículo 19º. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria:

Corresponde a OSITRAN establecer la metodología sobre la base de la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las mismas que tienen carácter meramente enunciativo.

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar



5. Tarificación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente
7. Costo de servicio

En el caso de los procedimientos de revisión tarifaria, el OSITRAN podrá regular por costo de servicio, por tarifas topes o máximas, entre otros.

Los conceptos y metodologías antes citadas se definen en los Anexos I y II que forman parte integrante del presente Reglamento.

La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión."



18. En tal sentido, el RETA establece que, para el caso de revisiones tarifarias, OSITRAN podrá utilizar el mecanismo de tarifas topes o máximas. Además, la norma señala que OSITRAN determinará los conceptos y las metodologías a emplear en los procedimientos de revisión tarifaria.



19. Por otro lado, el artículo 53° del RETA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN aprobará el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria de oficio (sobre la base de un informe elaborado por la Gerencia de Regulación), para aquellos servicios que cumplan con los siguientes criterios (Artículo 11°):

- Sean mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
- Sean mercados en los que no exista condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado.

20. En otras palabras, la norma vigente señala, como cuestión previa a la determinación de las tarifas propiamente dichas (fijación o revisión), que el Regulador debe realizar un análisis de las condiciones de competencia de los mercados donde se ofertan y demandan los servicios incluidos en la revisión o fijación tarifaria. Es decir, como parte de la revisión tarifaria, OSITRAN deberá verificar las condiciones de competencia de los servicios que serán sometidos a revisión.

II.3. Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN

21. El artículo 1° de la Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN dispuso la aprobación del factor de productividad (0,53%) cuya vigencia comprendería el periodo que va desde el 1 de enero del año 2009 hasta el 31 de diciembre del año 2013 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión).
22. El artículo 2° de la citada Resolución determinó que el factor de productividad sería aplicable a tres (3) canastas reguladas de servicios.

III. ALGUNAS CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

III.1. Alcances: servicios sujetos a la revisión tarifaria

23. Como se ha mencionado, el Contrato de Concesión establece que la TUUA nacional e internacional y la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, se revisarán mediante el mecanismo RPI-X.
24. Es necesario mencionar que el numeral 1.1.b. del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que la tarifa por aterrizaje y despegue incluye el uso de la pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por un periodo de 90 minutos.
25. El numeral 1.1.c. del Anexo 5 del Contrato de Concesión, por su parte, señala que la tarifa correspondiente al servicio de estacionamiento (tiempo adicional a 90 minutos) asciende a "*(...) 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras 4 horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa de 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue. En tal sentido, el ajuste de la presente tarifa se hará de acuerdo a los ajustes que sufra la tarifa de aterrizaje y despegue (...)*".
26. En este contexto, existe relación entre la tarifa de aterrizaje y despegue y la tarifa de estacionamiento, no sólo porque en la primera tarifa se incluye por un periodo de tiempo determinado el segundo servicio, sino también porque la tarifa de estacionamiento y sus ajustes dependen del nivel y los ajustes realizados en la tarifa de aterrizaje y despegue (ambas tarifas están determinadas contractualmente).
27. Como consecuencia de ello, la Gerencia de Regulación considera que la revisión bajo el mismo mecanismo (RPI-X) alcanza de manera automática a los servicios de estacionamiento de aeronaves. Todo ello consistente con lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh.
28. Adicionalmente, las Resoluciones N° 046-2004-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN, referidas a las tarifas máximas por uso de instalaciones de carga aérea y uso de puentes de abordaje (o puentes de embarque de pasajeros) en el AIJCh, respectivamente, establecieron que dichas tarifas serían revisadas mediante la aplicación del mecanismo RPI-X.
29. En concordancia con lo expuesto, el procedimiento de fijación tarifaria de oficio que deberá iniciar OSITRAN, en vista de las disposiciones establecidas en el Contrato de Concesión y otras normas, involucrará cinco (5) tarifas:
 - i. TUUA nacional e internacional;
 - ii. Aterrizaje y despegue nacional e internacional;
 - iii. Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional;
 - iv. Uso de instalaciones de carga;
 - v. Uso de puentes de abordaje.



III.2. Aplicación de la metodología y determinación del factor de productividad

30. Según lo establecido en los Anexos I y II del RETA, uno de los mecanismos para la revisión tarifaria es el *price cap* o precio tope utilizando el denominado RPI-X, donde el primer factor es la inflación relacionada al Índice de Precios al Consumidor, mientras que el segundo factor es el factor de productividad.
31. Este mecanismo forma parte de lo que se denomina "regulación por incentivos", debido a que otorga condiciones para minimizar los costos de producción de los servicios (eficiencia productiva), permitiendo que la Entidad Prestadora se "apropie" de cualquier ganancia generada por una mayor eficiencia en sus operaciones (en relación a la productividad determinada por el Regulador). De esta manera, este mecanismo de revisión origina fuertes incentivos para la reducción de costos del Concesionario, permitiendo al mismo tiempo que dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario.
32. El RETA señala que el factor de productividad se calculará utilizando la siguiente expresión:

$$X = [(\Delta W^* - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^*)], \text{ donde}$$

ΔW^* : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.

ΔW : promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.

ΔPTF^* : promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

33. En este contexto, la nueva tarifa máxima tope debe calcularse de la siguiente manera:

$$P_t = (1 + (RPI_{t-1} - X)) * P_{t-1}, \text{ donde}$$

P_t : nivel tarifario en el año t.

RPI_{t-1} : inflación expresada por un índice general de precios, o medida de inflación establecida en el Contrato de Concesión.

X: factor de productividad.

P_{t-1} : nivel tarifario en el año anterior, t-1.

34. Cabe resaltar que para efectos del cálculo de la Productividad Total de Factores, la agregación de los servicios y de los insumos empleados en la prestación de dichos servicios se realizará utilizando el Índice de Fisher.
35. Es necesario mencionar que el mecanismo de *price cap* puede aplicarse de manera individual a los servicios sujetos a regulación o mediante canastas reguladas de servicios. En tal sentido, el Regulador podrá conformar canastas de servicios

considerando, para ello, los siguientes criterios: las canastas estarán conformadas por servicios sujetos a regulación tarifaria, el número de canastas estará en función del tipo de usuarios y la estructura del sistema tarifario, y la conformación de las canastas estará en función a la naturaleza y complementariedad de los servicios regulados.

36. Otras disposiciones metodológicas establecidas en el Anexo I y II del RETA, respecto al mecanismo de *price cap* utilizando el factor de productividad, son las siguientes:
- Para el cálculo del costo del capital se utilizará el costo promedio ponderado del capital, estimado sobre la base del modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM).
 - El reajuste de las tarifas tope puede considerar, de manera excepcional, un *pass through* relacionado a mejoras en la calidad de servicio e inversiones en infraestructura extra contractuales, en la medida en que se consideran factores fuera del control de la empresa y no vinculadas a la evolución del tráfico de pasajeros y carga.

POR LO EXPUESTO, en mérito de las funciones previstas en el literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7º de la Ley N° 26917, el literal b) del numeral 3.1 del Artículo 3º de la Ley 27332 –Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos–, y el Artículo 27º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S N° 044-2006-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha XX de XXXX del año 2013, y sobre la base del Informe N° 003-2013-GRE-OSITRAN.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la TUUA nacional e internacional, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional, la tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, la tarifa por uso de puentes de abordaje y la tarifa por uso de instalaciones de carga, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La metodología a emplear para la revisión tarifaria consistirá en la aplicación del mecanismo RPI-X, utilizando como base el factor de productividad.

Artículo 2º.- La revisión de las tarifas señaladas en el artículo precedente se realizará mediante las reglas establecidas en el Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 3º.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para que Lima Airport Partners S.R.L. presente su propuesta tarifaria, contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación de la presente Resolución, de conformidad al artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4º.- El plazo establecido en el artículo precedente podrá ser prorrogado a solicitud Lima Airport Partners S.R.L., de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad a las condiciones establecidas en el artículo 53º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.



Artículo 5°.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano" y en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



Reg. Sal PD N° XXXXXXXX-13

ANEXO 1

Cronograma: Revisión de tarifas AIJCh (versión 1)

Actividad	Días	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic	Ene
	hábites máximos													2017
Resolución Consejo Directivo de inicio de procedimiento				X										
Notificación LAP	5			X										
Publicación de inicio de procedimiento	5			X										
Presentación de propuesta LAP (opcional)	30					X								
Presentación del estudio tarifario a la GG	60						X							
GG eleva al Consejo Directivo	5							X						
Consejo Directivo aprueba publicación del proyecto tarifario	15							X						
Publicación del proyecto tarifario	5							X						
Audiencia pública	10								X					
Presentación de comentarios	30									X				
Presentación del estudio tarifario final a la GG	15										X			
GG eleva al Consejo Directivo	5										X			
Consejo Directivo aprueba publicación	15											X		
Publicación en Diario Oficial El Peruano	5											X		
Puesta en vigencia														X

Notas:

Días hábiles máximos contados desde la actividad anterior.

No se consideran las posibles solicitudes de ampliaciones de plazos para cada actividad contemplados en el RETA.

GG: Gerencia General.

GRE: Gerencia de Regulación.

LAP: Lima Airport Partners S.R.L.

