

INFORME N° 024-06-GRE-GAL-OSITRAN

Para: Ernesto Mitsumasu Fujimoto
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Felix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Asunto: Informe ampliatorio respecto de la solicitud de modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en los numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

Fecha: 19 de junio de 2006

I. ANTECEDENTES

1. El 13 de diciembre del año 2005, mediante la Carta AIJC-CA-CPMO-OSI-051239-MP, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) solicitó la modificación de los RTM 1.19, "Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves", y 1.20, "Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) y Sistema de Aire Pre-Acondicionado" en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).
2. El 21 de diciembre del año 2005, mediante el Oficio N° 856-05-GS-OSITRAN, OSITRAN solicita la opinión técnica de Lahmeyer Agua y Energía S.A. (LAHMEYER) y Typsa Ingenieros, Consultores y Arquitectos (TYP SA), respecto a la propuesta de modificación de LAP de los RTM 1.19 y 1.20. El plazo máximo que se consigna en el mencionado Oficio para que los Supervisores emitan su opinión fue el 6 de enero.
3. El 4 de enero del año 2006, mediante la Carta AIJC-CT-001-2006, TYP SA solicita la ampliación por 10 días del plazo para emitir opinión.
4. El 6 de enero del año 2006, mediante el Documento AIJC-LC-SPB-0212, LAHMEYER remitió sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.
5. El 6 de enero del año 2006, mediante el Oficio N° 007-06-GS-OSITRAN, OSITRAN amplió el plazo para que TYP SA emita su opinión técnica hasta el 18 de enero.
6. El 18 de enero del año 2006, mediante el Informe de Revisión N° 342, TYP SA remitió sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.

7. El 9 de febrero del año 2006, mediante la Carta AIJC-CA-CPMO-OSI-060100-EM, LAP envió sus comentarios a las observaciones realizadas por TYPASA y LAHMEYER a la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.
8. El 9 de febrero del año 2006, mediante el Informe de Revisión N° 350, TYPASA amplió sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.
9. El 10 de febrero del año 2006, mediante la Carta AIJC-C-LIF-OSI-060029, LAHMEYER amplió sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.
10. El 16 de febrero del año 2006, mediante el Informe de Revisión N° 350 Edición B, TYPASA remitió una ampliación de sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.
11. El 7 de marzo del año 2006, mediante la Carta AIJC-CA-CPMO-OSI-060171-CD, LAP remitió el estudio completo (cuerpo principal y anexos) de las proyecciones de tráfico para el AIJCH, elaborado por SH&E para el periodo 2005-2030.
12. El 7 de marzo del año 2006, mediante la Carta AIJC-CA-CPMO-OSI-060138-CD, LAP remitió un informe preparado por SH&E en relación al tráfico proyectado de pasajeros, carga y aeronaves del AIJCH.
13. El 14 de marzo del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00037, LAP desistió la solicitud de modificación de los RTM 1.19 y 1.20, presentada el 13 de diciembre del año 2005.
14. El 27 de abril del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00055, LAP remitió una nueva propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20.
15. Mediante Informe N° 018-GRE-GAL-OSITRAN, con fecha 08 de junio de 2006, se emite opinión sobre la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20. efectuada por LAP.
16. En su sesión de fecha 14 de Junio, el Consejo Directivo solicitó una ampliación del Informe N° 018-GRE-GAL-OSITRAN, a fin de que incorporar el análisis de impacto económico de la propuesta efectuada el Concesionario.

II. OBJETIVO

12. Emitir opinión respecto a la procedencia de la solicitud de modificación de los RTM 1.19, "Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves", y 1.20, "Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) y Sistema de Aire Pre-Acondicionado", remitida por LAP ante OSITRAN, incorporando la ampliación solicitada por el Consejo Directivo.

III. PROPUESTA DE MODIFICACION

III.1. RTM 1.19

13. El Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH establece lo siguiente:

1.19 Requerimientos para la capacidad de Movimiento de Aeronaves

La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:

CAPACIDAD DEL SISTEMA DE PISTAS DE ATERRIZAJE/DESPEGUE

	Al 8° año	Al 30° año
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Total de vuelos		
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585
Domésticos	207	329
Internacionales	140	256
Capacidad del terminal/rampa		
Total salidas y llegadas en un día punta	26	45
Domésticos	16	28
Internacionales	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento		
Contacto	19	56
Remoto	10	6
Capacidad del sistema de pista de A/D		
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Tipo de aeronave		
Internacional		
B747	2	4
B767, CD10, A300	4	13
B737, MD80, A320	10	16
Doméstico		
B737/MD80/A320	14	28
Totales	29	62

- Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones.
- El esquema de diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves.

14. La propuesta de modificación de LAP, por su parte, menciona lo siguiente:

1.19 Requerimientos para la capacidad de Movimiento de Aeronaves

La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:

**CAPACIDAD DEL SISTEMA DE PISTAS
DE ATERRIZAJE/DESPEGUE**

	Al 8º año	Al 30º año
Total de vuelos		
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585
Domésticos	207	329
Internacionales	140	256
Capacidad del terminal/rampa		
Total salidas y llegadas en un día punta	26	45
Domésticos	16	28
Internacionales	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento		
Contacto (según RTM 1.20)	65%	90%
Capacidad del sistema de pista de A/D		
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Tipo de aeronave		
Doméstico		
B737/MD80/A320	14	27
Internacional		
B747	2	4
B767, CD10, A300	4	13
B737, MD80, A320	9	17
Totales	29	61

- *Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamientos de aeronaves de pasajeros activas en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB's), más no las de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento, ni las de pernocte.*
 - *Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos del conteo de posiciones.*
 - *Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones.*
 - *El esquema de diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves.*
 - *Los valores mostrados en la columna "al 30º año" son referenciales ya que los números reales deberán ser determinados en función a la demanda real al año 30º los mismos que serán definidos en el Plan Maestro vigente aprobado.*
15. En resumen, la propuesta de modificación del RTM 1.19 tiene como objetivos:
- Eliminar el primer requerimiento del Cuadro "Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue" (vuelos comerciales en hora punta).
 - Modificar el requerimiento de posiciones de estacionamiento (remotas y de contacto) de un valor absoluto a un valor relativo (porcentaje de acuerdo al RTM 1.20).
 - Modificar el número total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave, y la composición del mismo por origen y tipo de aeronave.

- Determinar la base a la que se le aplicará el requerimiento porcentual de posiciones de contacto del RTM 1.20 (posiciones de estacionamiento para aeronaves de pasajeros activas preparadas para utilizar mangas).
- Incorporar como el criterio de conteo de las posiciones, el uso combinado o conteo doble de las *swing gates* (puertas intercambiables).
- Establecer el carácter referencial de los valores que toman las diferentes variables consideradas en el RTM para el año 30.

III.2. RTM 1.20

16. El Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH establece lo siguiente:

1.20 Puentes de Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) y Sistema de Aire Pre-Acondicionado.

Para fines del cálculo del porcentaje de plataformas de estacionamiento requeridas todas las posiciones de estacionamiento serán para aeronaves B-757-200.

Los puentes de abordaje de pasajeros (mangas) serán de tipo “aprondrive” y serán equipadas con “Docking System”, para las posiciones de estacionamiento de aeronaves en contacto:

- *Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo el 90% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

Las mangas deberán contar con:

- *Flexibilidad para acomodar a un máximo de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.*
- *Aire pre-acondicionado para cada posición de estacionamiento de aeronave en contacto.*

17. La propuesta de modificación de LAP, por su parte, menciona lo siguiente:

Para fines del cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto, se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros activas que efectivamente puedan utilizar mangas, más no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las

de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.

- *Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Desde el décimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo el 90% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

Las mangas deberán:

- *Ser de tipo “apon drive” y estarán equipadas con “Docking System”.*
 - *Tener flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.*
 - *Contar con aire pre-acondicionado.*
18. En resumen, la propuesta de modificación del RTM 1.20 tiene los siguientes objetivos:
- Determinar, para fines del cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto, que se utilizará la metodología de asientos equivalentes.
 - Determinar que la aeronave equivalente a utilizar será la B757-200, con capacidad para 188 pasajeros.
 - Eliminar del tercer requerimiento de posiciones de contacto la frase “al vigésimo quinto”.

IV. ARGUMENTOS DE LAP

IV.1. Argumentos de orden legal

19. De acuerdo con LAP, la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20 no presenta impacto negativo, inconsistencia o contradicción con el resto del Contrato de Concesión del AIJCH, incluidos sus Anexos.
20. Como se ha mencionado anteriormente, una de las modificaciones propuestas por LAP al RTM 1.19, consiste en cambiar la composición y el total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave. Según el Concesionario, esta modificación tiene como objetivo conciliar lo establecido en el mencionado RTM y en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.
21. Para el año 2008, por ejemplo, el RTM 1.19 vigente establece un requerimiento total de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave equivalente a 29 posiciones. Según lo manifestado por LAP, las cifras parciales consignadas en

el mencionado RTM indican 14 posiciones de estacionamiento para operaciones nacionales y 16 para operaciones internacionales, lo que sumaría 30 posiciones de estacionamiento y no 29.

22. De acuerdo al análisis del Concesionario, el Anexo 19 determina que el requerimiento de posiciones de estacionamiento alcanzará 14 posiciones nacionales y 15 posiciones internacionales para el mismo periodo¹. En este contexto, la propuesta de modificación del RTM 1.19 considera el retiro de una posición de estacionamiento internacional para una aeronave de tipo B737, MD80, A320 (las más pequeñas) en el año 2008, a fin de conciliar el RTM 1.19 y el Anexo 19.

**Cuadro N° 1
POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO**

	RTM 1.19			Anexo 19		
	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
2008	14	16	30	14	15	29
2030	28	33	62	27	34	61

*Fuente: Contrato de Concesión del AIJCH
Elaboración: Gerencia de Regulación*

23. Para el año 2030, por su parte, el RTM 1.19 establece un requerimiento total de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave equivalente a 62 posiciones. Según lo manifestado por LAP, las cifras parciales consignadas en el mencionado RTM indican 28 posiciones de estacionamiento para operaciones nacionales y 33 para operaciones internacionales, lo que sumaría 61 posiciones de estacionamiento y no 62.
24. De acuerdo al análisis del Concesionario, el Anexo 19 determina que el requerimiento para el año 2030 alcanzará 27 posiciones nacionales y 34 posiciones internacionales². En este contexto, la propuesta de modificación del RTM 1.19 considera el retiro de una posición nacional y la adición de una posición internacional para una aeronave de tipo B737, MD80, A320 (las más pequeñas) en el año 2030, a fin de conciliar el RTM 1.19 y el Anexo 19.

IV.2. Argumentos de orden técnico

IV.2.1. RTM 1.19

25. En opinión de LAP, la modificación del RTM 1.19 se sustenta en el argumento relacionado a que los procesos de diseño y provisión de infraestructura aeroportuaria, deben registrar la flexibilidad suficiente para acometer futuras expansiones, pero no deben originar la construcción de instalaciones sobredimensionadas en relación a la demanda. En este contexto, el Concesionario menciona que *“(...) el pretender definir parámetros estáticos para el crecimiento de la infraestructura, y para el año 30 de la concesión, carece de toda lógica y sustento técnico poniendo en riesgo la viabilidad económica del proyecto o generando costos que no podrán ser asumidos por el usuario”*.

¹ Según LAP, lo anterior es consistente con la meta de 3,5 millones de pasajeros domésticos y 3,7 millones de pasajeros internacionales, establecidas por el RTM 1.18 para el año 2008.

² De acuerdo con LAP, lo anterior es consistente con la meta de 8,2 millones de pasajeros domésticos y 10,2 millones de pasajeros internacionales, establecidas por el RTM 1.18 para el año 2030.

26. Para corroborar la afirmación anterior, LAP menciona los siguientes aspectos de la operación del AIJCH:
- Según el Plan Maestro vigente (2002) y su actualización propuesta (2005), la cantidad de posiciones de contacto (requeridas en función de la demanda proyectada) es menor a la correspondiente al RTM 1.19.
 - Durante el año 2005, el factor de utilización de las posiciones de contacto ascendió a 38% de las horas disponibles. Para el año 2008, se proyecta un factor de utilización de 26% de las horas disponibles.
27. Según lo manifestado por el Concesionario, la infraestructura aeroportuaria sobredimensionada en relación a la demanda “(...) se vería *indefectiblemente reflejada en una mayor tarifa*”. De esta manera, el Concesionario solicita que los requerimientos de puentes de contacto se definan de manera porcentual y no absoluta, “(...) *ya que es claro que existe una evidente incongruencia en el Anexo 14 al tener un requerimiento basado en porcentajes (RTM 1.20) y uno en números fijos (RTM 1.19)*”.

IV.2.2. RTM 1.20

28. En opinión de LAP, el RTM 1.20 no define la manera en que se calculará el número de posiciones de estacionamiento, sobre el que se aplicarán los porcentajes establecidos para los años hitos del Contrato de Concesión. Adicionalmente, el Concesionario manifiesta que del primer párrafo del RTM 1.20³, “(...) *se desprenden diversas interpretaciones que generan confusión y no permiten establecer con claridad el alcance del RTM*”. Las probables interpretaciones que menciona LAP son las siguientes:
- Interpretación A. Las posiciones de estacionamiento de aeronaves que deberán considerarse en la aplicación de los requerimientos mínimos establecidos en el RTM 1.20, son aquellas que permitan el estacionamiento de aeronaves tipo B757-200.
 - Interpretación B. El cálculo del área de estacionamiento de aeronaves debe considerar que todas las posiciones de estacionamiento cuenten con la capacidad para estacionar aeronaves tipo B757-200.
 - Interpretación C. La aplicación de los requisitos mínimos establecidos en el RTM 1.20 deberá considerar posiciones equivalentes o proporcionales a la correspondiente a una aeronave tipo B757-200.
29. De acuerdo con lo manifestado por LAP, la interpretación A sólo utilizaría para el cálculo del número de mangas, las posiciones de estacionamiento aeronaves de tipo D y E, sin tomar en cuenta las posiciones de estacionamiento para aeronaves tipo A, B y C. En este contexto, el Concesionario menciona que esta interpretación no es sólida, en la medida en que las aeronaves que registran un menor tamaño en relación a la B757-200, cuentan también con la posibilidad de utilizar puertas de embarque de contacto.
30. En lo que se refiere a la interpretación B, LAP manifiesta que “(...) *sería incongruente establecer un requisito para que la plataforma se diseñe con la*

³ “Para fines de cálculo del porcentaje de plataformas de estacionamiento requeridas todas las posiciones de estacionamiento serán para aeronaves B757-200.”

31. *capacidad de estacionar solamente aeronaves B 757-200 o mayores. La plataforma está diseñada para abastecer la máxima demanda de estacionamiento de aeronaves según el día de diseño las mismas que comprenden aeronaves de tipo A, B, C, D y E”.*
32. Según el Concesionario, la interpretación C sería la correcta, dado que permitiría contar con posiciones de estacionamiento para aeronaves tipo A, B, C, D y E, lo que es consistente con los estudios de tráfico y la simulación realizada en el marco de la actualización del Plan Maestro del AIJCH.
33. La metodología considerada por LAP para obtener las posiciones proporcionales al B757-200 es la correspondiente a los asientos equivalentes. De acuerdo a lo mencionado por el Concesionario, dicha metodología involucra las siguientes etapas:
 - Se calcula el número de posiciones de estacionamiento requeridas para atender el flujo del día de diseño, utilizando como insumo el movimiento proyectado de aeronaves en hora punta (salidas y llegadas).
 - Se identifican aquellas posiciones de estacionamiento de aeronaves que, debido a las horas de uso, permiten el uso compartido de vuelos nacionales e internacionales, o el uso compartido de vuelos de aeronaves de pasajeros y carga (*swing gates*).
 - Se identifican aquellas posiciones de estacionamiento de aeronaves que por sus características físicas no pueden utilizar mangas, y aquellas correspondientes a aeronaves de carga, militares, de pernocte, entre otras.
 - Se obtiene el número de posiciones de estacionamiento neto, restando del número de posiciones requeridas aquellas mencionadas en el acápite anterior.
 - Se calcula el número de asientos correspondiente a las aeronaves ubicadas en las posiciones de estacionamiento netas.
 - Se obtiene el número de aeronaves equivalentes, como el cociente entre el número de asientos correspondientes a las aeronaves ubicadas en las posiciones de estacionamiento netas, y el número de asientos de la aeronave B757-200 (188 asientos). El número de posiciones de estacionamiento equivalentes es igual al número de aeronaves equivalentes.
 - Se calcula el número de posiciones de contacto, aplicando los porcentajes establecidos en el RTM 1.20 al número de posiciones de estacionamiento equivalentes obtenido en el acápite anterior.
34. Como se muestra en el Cuadro N° 2, la aplicación de la metodología de los asientos equivalentes sugiere que las posiciones de contacto requeridas, tomando en cuenta la probable evolución de la demanda por infraestructura (servicios) del AIJCH⁴, ascenderán a 9 y 41 para los años 2008 y 2030, respectivamente.

⁴ Estas proyecciones corresponden a la propuesta de actualización del Plan Maestro realizada durante el año 2005.

Cuadro N° 2
REQUERIMIENTOS DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

	2005	2008	2009	2010	2014	2015	2020	2024	2025	2030
Doméstico										
Requerimiento de posiciones de estacionamiento	18	21	21	21	19	19	22	23	23	25
Total de asientos	2 036	2 461	2 461	2 461	2 425	2 425	2 555	2 882	2 882	3 194
Factor de asientos de aeronave	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Posiciones de estacionamiento equivalentes	10,8	13,1	13,1	13,1	12,9	12,9	13,6	15,3	15,3	17,0
% de requerimiento de puertas de contacto	31,0	31,0	65,0	65,0	65,0	80,0	80,0	80,0	90,0	90,0
Requerimiento de puertas de contacto	4	4	9	9	9	11	11	13	14	16
Posiciones remotas de estacionamiento	14	17	12	12	10	8	11	10	9	9
Internacional										
Requerimiento de posiciones de estacionamiento	13	15	15	16	19	19	22	24	24	25
Total de asientos	290	3 016	3 016	3 226	3 723	3 723	4 395	4 909	4 909	5 119
Factor de asientos de aeronave	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Posiciones de estacionamiento equivalentes	13,8	16,0	16,0	17,2	19,8	19,8	23,4	26,1	26,1	27,2
% de requerimiento de puertas de contacto	31,0	31,0	65,0	65,0	65,0	80,0	80,0	80,0	90,0	90,0
Requerimiento de puertas de contacto	5	5	11	12	13	16	19	21	24	25
Posiciones remotas de estacionamiento	8	10	4	4	6	3	3	3	0	0
Total	31	36	36	37	38	38	44	47	47	50
Requerimiento de puertas de contacto	9	9	20	21	22	27	30	34	38	41
Posiciones remotas de estacionamiento	22	27	16	16	16	11	14	13	9	9

Fuente: Propuesta de Actualización del Plan Maestro (2005)

Elaboración: Gerencia de Regulación

V. OPINION DE LOS SUPERVISORES

35. Es necesario mencionar que la opinión de los Supervisores fue elaborada en relación a la primera solicitud de modificación de los RTM 1.19 y 1.20, es decir, aquella que posteriormente fue desestimada por LAP. En este contexto, esta sección sólo recoge aquellas opiniones de TYP SA y LAHMEYER relacionadas a los siguientes temas: modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento (remotas y de contacto), de valores absolutos a valores relativos; conteo doble de las posiciones de uso combinado o *swing gates*; y la utilización de la metodología de asientos equivalentes. Estos temas fueron incorporados en la propuesta de modificación materia del desistimiento y en la actualmente vigente.

V.1. TYP SA

36. Como se ha mencionado anteriormente, TYP SA remitió 3 informes de supervisión a solicitud de OSITRAN: el Informe de Revisión N° 342 del 18 de enero del año 2006, el Informe de Revisión N° 350 del 9 de febrero del año 2006, y el Informe de Revisión N° 350 Edición B del 16 de febrero del año 2006. A continuación se presentan los principales comentarios realizados por el Supervisor.

V.1.1. Informe de Revisión N° 342

37. Según TYP SA, la metodología de asientos equivalentes es recomendada por la Federal Aviation Agency (FAA) para dimensionar determinados elementos de los terminales para uso de pasajeros. De esta manera, el Supervisor mencionó que el número de posiciones de estacionamiento es un dato de partida para el desarrollo de las diferentes áreas de un terminal aeroportuario, pero no es el objetivo de los cálculos en sí como plantea LAP.

38. Adicionalmente, TYPESA manifestó que la utilización de la mencionada metodología trae como consecuencia que la infraestructura a construirse en los próximos años en el AIJCH, dependa de manera crítica de las proyecciones de tráfico que LAP elabora. A lo anterior, el Supervisor añadió que la modificación del RTM 1.19 eliminaría los valores mínimos de referencia de posiciones de estacionamiento, que obligan al Concesionario a llevar a cabo inversiones que maximizan el desarrollo del AIJCH.
39. Por otro lado, TYPESA mencionó que si bien es cierto que la frase “*para fines de cálculo del porcentaje de plataformas de estacionamiento requeridas todas las posiciones de estacionamiento serán para aeronaves B-757-200*”⁵ no es clara, la tabla contenida en el RTM 1.19 referida a las cantidades de posiciones de pasajeros asistidas y remotas para los años 8 y 30 sí lo es. En concordancia con lo anterior, el Supervisor manifestó que LAP no tuvo problemas de interpretación con la infraestructura en servicio hasta el año 2005, por lo que no debería registrarlos para el resto de los años de la concesión, especialmente si existen hitos claros, y en consideración a que el RTM 1.20 sólo exige porcentajes entre posiciones de contacto y remotas.
40. Por último, TYPESA mencionó que los resultados de la aplicación de la metodología planteada por LAP, son equivalentes a las cifras presentadas en la Tabla B-7a de la oferta económica de LAP (instalaciones requeridas), pero no son consistentes con las cifras presentadas en la Tabla B-7b (instalaciones a ser provistas). De acuerdo con el Supervisor, esta última considera, además de las instalaciones requeridas, el cumplimiento de los RTM y las restricciones físicas que se presenten en la infraestructura aeroportuaria.
41. En conclusión, TYPESA recomendó la no aprobación de la propuesta de modificación de los RTM 1.19 y 1.20, en lo referido al cambio de valores absolutos a valores relativos en el requerimiento de posiciones de estacionamiento (remoto y de contacto), y en la utilización de la metodología de asientos equivalentes, respectivamente.

V.1.2. Informe de Revisión N° 350

42. En el Informe de Revisión N° 350, TYPESA modificó su opinión respecto a la metodología propuesta por LAP (asientos equivalentes) para el cálculo de las posiciones de contacto del RTM 1.20, opinando que ésta presenta sustento técnico. De acuerdo con la opinión del Supervisor, se consideró a “*(...) la metodología de aeronave equivalente (B757-200), para la aplicación de los porcentajes de posiciones de contacto como válida*”.
43. Adicionalmente, TYPESA realizó un análisis de las posiciones de estacionamiento requeridas, utilizando para ello aeronaves equivalentes distintas al B757-200, que según mencionó, arrojó resultados similares a los presentados por LAP. Cabe resaltar, sin embargo, que en el RTM 1.19 el Supervisor encontró una inconsistencia en el cálculo de las posiciones de estacionamiento para el año 30.
44. Según TYPESA, los parámetros de diseño de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), consideran que el número de posiciones de estacionamiento requeridas para un determinado periodo de

⁵ Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH.

tiempo, será equivalente al número de operaciones en hora punta de salida y llegada combinadas, más un ajuste de 10%. De acuerdo a lo manifestado por el Supervisor, este ajuste se lleva a cabo para compensar posibles lapsos de tiempo en los que el número de aeronaves en plataforma será mayor a la media.

45. Como se muestra en el Cuadro N° 3, aplicando este criterio TYPASA concluyó que el número de posiciones de estacionamiento para el año 30 debería ascender a 50 posiciones, mientras que el número de posiciones de contacto debería alcanzar 45 posiciones (las 5 posiciones de estacionamiento restantes serían remotas).

Cuadro N° 3

POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO REMOTO Y DE CONTACTO

	Contrato de Concesión		TYPASA	
	Al año 8	Al año 30	Al año 8	Al año 30
Salidas y llegadas en hora punta	26	45	26	45
Domésticas	16	28	16	28
Internacionales	13	22	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento	48	62	48	50
Contacto	19	56	19	45
Remoto	29	6	29	5

Fuente: TYPASA

Elaboración: Gerencia de Regulación

46. Por otro lado, el Supervisor mencionó que la utilización de 3 *swing gates* o puentes de embarque de uso combinado (nacional e internacional) es factible, dado que el índice de simultaneidad entre las operaciones en hora punta nacional e internacional es cercano a cero. En este contexto, TYPASA manifestó que el uso de las *swing gates* conlleva a una utilización más eficiente de la infraestructura construida, por lo que el conteo doble de estas posiciones es admisible.
47. En conclusión, de acuerdo con el análisis de TYPASA:
- Procedería una modificación del RTM 1.19, en lo que se refiere a la modificación del valor absoluto de las posiciones de estacionamiento, aunque no en el sentido en que LAP lo solicita. De esta manera, se deberían modificar los valores absolutos de las posiciones de contacto para el año 30, de 56 a 45 en el caso de las posiciones de contacto, y de 6 a 5 en el caso de las posiciones remotas.
 - Procedería una modificación del RTM 1.19, en lo que respecta al criterio de conteo de las denominadas *swing gates*. De esta manera, se considera admisible el conteo doble de estas últimas, aunque siempre justificando su uso en la no simultaneidad de las operaciones nacionales e internacionales en horas punta.
 - Procedería una modificación del RTM 1.20, en lo que se refiere a la metodología de cálculo del número de posiciones de estacionamiento, ya que se considera como válida la metodología de asientos equivalentes.

V.1.3. Informe de revisión N° 350 Edición B

48. En el Informe de Revisión N° 350 Edición B, TYP SA aplicó la metodología de los asientos equivalentes con aeronaves más representativas del movimiento del AIJCH. De esta manera, el Supervisor utilizó la aeronave A320 (156 asientos) y la aeronave B767 (216 asientos) para el caso de operaciones domésticas e internacionales, respectivamente.
49. Como se muestra en el Cuadro N° 4, los resultados del ejercicio realizado por TYP SA indicaron que la diferencia en el número de posiciones de estacionamiento y en el número de posiciones de contacto es poco significativa, cuando se aplica la metodología de asientos equivalentes con el B757-200 o con las aeronaves mencionadas en el párrafo precedente. Según el Supervisor, *“la diferencia entre ambos casos es mínima y fruto del redondeo en pasos intermedios más que de necesidades reales.”*

Cuadro N° 4
POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO REMOTO Y DE CONTACTO PROYECTADAS

	2005-2008	2008-2014	2015-2019	2020-2024	2025-2030
LAP					
Doméstico					
Posiciones requeridas	21	19	22	23	25
Asientos	2 461	2 425	2 555	2 882	3 194
Factor de ajuste	188	188	188	188	188
Posiciones de contacto	5	9	11	13	16
Posiciones remotas	16	10	11	10	9
Internacional					
Posiciones requeridas	15	19	22	24	25
Asientos	3 016	3 723	4 395	4 909	5 119
Factor de ajuste	188	188	188	188	188
Posiciones de contacto	5	13	19	21	25
Posiciones remotas	10	6	3	3	0
Total	36	38	44	47	50
Posiciones de contacto	10	22	30	34	41
Posiciones remotas	26	16	14	13	9
TYP SA					
Doméstico					
Posiciones requeridas	21	19	22	23	25
Asientos	2 461	2 425	2 555	2 882	3 194
Factor de ajuste	156	156	156	156	156
Posiciones de contacto	5	11	14	15	19
Posiciones remotas	16	8	8	8	6
Internacional					
Posiciones requeridas	15	19	22	24	25
Asientos	3 016	3 723	4 395	4 909	5 119
Factor de ajuste	216	216	216	216	216
Posiciones de contacto	5	12	17	19	22
Posiciones remotas	10	7	5	5	3
Total	36	38	44	47	50
Posiciones de contacto	10	23	31	34	41
Posiciones remotas	26	15	13	13	9
Diferencia LAP-TYP SA					
Posiciones de contacto	0	-1	-1	0	0
Posiciones remotas	0	1	1	0	0

Fuente: TYP SA

Elaboración: Gerencia de Regulación

V.2. LAHMEYER

50. Como se ha mencionado anteriormente, LAHMEYER remitió un informe de supervisión y una carta a solicitud de OSITRAN: el Informe AIJC-LC-SPB-0212 del 6 de enero del año 2006, y la Carta AIJC-C-LIF-OSI-0600299 del 10 febrero del año 2006. A continuación se presentan los principales comentarios realizados por el Supervisor.

V.2.1. Informe AIJC-LC-SPB-0212

51. Según LAHMEYER, la metodología de asientos equivalentes sería aceptable, en principio, para determinar el requerimiento de posiciones de contacto en el diseño de aeropuertos, aunque deberían tomarse en cuenta otras variables importantes como la hora punta de movimiento de aeronaves, el periodo de tiempo que una aeronave se estaciona en una posición, y la probabilidad de que las posiciones de estacionamiento se utilicen en menos de 100% de su capacidad, debido a maniobras de taxeo.
52. Adicionalmente, el Supervisor mencionó que la utilización de la metodología de asientos equivalentes originaría una reducción del número de posiciones de estacionamiento a ser instaladas (remotas y de contacto). En opinión de LAHMEYER, esta reducción podría afectar el cumplimiento de los requerimientos de categoría de servicio establecidos en el Anexo 19, así como los compromisos asumidos por LAP en su propuesta económica.
53. En lo que se refiere a la propuesta de modificación del RTM 1.19 (requerimiento de posiciones de estacionamiento de valores absolutos a valores relativos), el Supervisor sostiene que ésta convierte un requerimiento mínimo de posiciones de estacionamiento en uno de posiciones de contacto.
54. Por otro lado, LAHMEYER recomendó que el análisis de los efectos de las modificaciones propuestas sobre la inversión requerida, no debería hacerse sólo en función a las posiciones de contacto, sino considerando también el efecto en las posiciones de estacionamiento totales. En este contexto, el Supervisor manifestó que la reducción de la inversión en el periodo remanente sería considerable, ya que no sólo se disminuiría el número de posiciones de contacto, sino también el área de plataforma de posiciones de estacionamiento.
55. En conclusión, LAHMEYER opinó que la propuesta no presenta beneficios que superen los costos de implementación de la misma, por lo que la solicitud de modificación de los RTM 1.19 (cambio de valores absolutos a valores relativos de los requerimientos de posiciones de estacionamiento) y 1.20 (asientos equivalentes) no debería aceptarse.

V.2.2. Carta AIJC-C-LIF-OSI-060029

56. En la Carta AIJC-C-LIF-OSI-060029, LAHMEYER modificó su opinión respecto a la metodología propuesta por LAP (asientos equivalentes) para el cálculo de las posiciones de contacto del RTM 1.20. De esta manera, el Supervisor consideró que *“(…) no hay objeciones contra el método de “Asientos Equivalentes” aplicado por LAP para determinar el N° de posiciones*

equivalentes de estacionamiento de aeronaves, como base para la determinación de posiciones de contacto”.

57. Adicionalmente, LAHMEYER mencionó que la reducción de las posiciones de contacto, en relación a las ofrecidas en la propuesta técnica de LAP, no es un factor que permita establecer claramente un juicio sobre la calidad de los métodos basados en los RTM y en asientos equivalentes, ya que ambos operan con posiciones equivalentes y requieren proyecciones de tráfico futuro. Por otro lado, el Supervisor sostuvo que la modificación de los RTM sólo implica la sustitución de cantidades o número de puentes de embarque establecidos para ciertos años hito del periodo remanente, por un criterio basado en el volumen de tráfico de pasajeros estimado para dichas fechas.
58. El Supervisor manifestó que la solicitud de modificación no afectaría la realización de obras en puentes de embarque durante el periodo inicial, aunque sí generaría una reducción de las inversiones del Concesionario durante el periodo remanente. En relación a lo mencionado anteriormente, LAHMEYER sostuvo que la eventual reducción de las posiciones de contacto (y de la inversión en el periodo remanente) estaría acotada por el compromiso de LAP de mantener el estándar de calidad de servicios IATA B (Anexo 19).
59. En opinión del Supervisor, no se observa impedimento alguno para que OSITRAN acceda a la solicitud de LAP relacionada a la modificación de los RTM 1.19 (cambio de valores absolutos a valores relativos de los requerimientos de posiciones de estacionamiento) y 1.20 (metodología de asientos equivalentes).

VI. ANALISIS

VI.1. Análisis legal

VI.1.1. Procedencia de la solicitud presentada por LAP

60. Como se ha mencionado con anterioridad, con fecha 14 de marzo de 2006, LAP presentó ante OSITRAN el desistimiento de su solicitud de modificación de los RTM a que se refieren los Numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del contrato de concesión.
61. El desistimiento es una declaración de voluntad expresa y formal en virtud de la cual el administrado elimina los efectos jurídicos de cualquiera de sus actos procesales anteriores, con alcance exclusivamente dentro del procedimiento en curso.
62. De acuerdo a lo anterior, el Numeral 189.1 del Artículo 189º de la Ley N° 2744, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante LPAG), establece lo siguiente:

<< Artículo 189.- Desistimiento del procedimiento o de la pretensión.

189.1 El desistimiento del procedimiento importará la culminación del mismo, pero no impedirá que posteriormente vuelva a plantearse igual pretensión en otro procedimiento>>

63. Del tenor de la comunicación de LAP, se desprende que LAP presentó un desistimiento del procedimiento más no de la pretensión de volver a solicitar la modificación de los referidos numerales del Anexo 14, puesto que señala la necesidad de compilar información técnica que no había podido abstener en aquel entonces, que consideraba necesaria para la adecuada resolución de su solicitud.
64. Considerando que la finalización del procedimiento anterior, no implicó modificación alguna en los estándares técnicos que el concesionario debía considerar para cumplir sus obligaciones en materia de ejecución de mejoras y provisión de los servicios a su cargo; no se produjo ninguna incompatibilidad con los intereses públicos subyacentes al acto concesional, por lo que el desistimiento de la pretensión fue procedente.
65. Del mismo modo, en su nueva solicitud de modificación de los RTM a que se refieren los Numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del contrato de concesión, de fecha 27 de abril del año 2006; LAP presenta el sustento técnico descrito en acápite anteriores.
66. Por otro lado, se debe considerar que el Numeral 1.51 de la Cláusula Primera del contrato de concesión (que define lo que son los RTM) establece que éstos pueden ser modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, *en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga*, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.
67. Asimismo, el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión (denominado “Requisitos Técnicos Mínimos”), establece que éstos pueden ser modificados periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.
68. En consecuencia, OSITRAN tiene la facultad de modificar los RTM, los cuales están definidos en el Numeral 1.51 del modo siguiente:
- << (...) aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato.>>*
69. De acuerdo a las consideraciones anteriores, debe declararse procedente la solicitud de LAP para que el Consejo directivo de OSITRAN evalúe la modificación de los RTM a que se refieren los Numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del contrato de concesión, debe declararse procedente la solicitud de LAP para que el Consejo directivo de OSITRAN evalúe la modificación solicitada.

VI.1.2. Aspectos legales generales a considerar en el análisis técnico de la solicitud

70. Con el fin de analizar las estipulaciones contractuales mencionadas anteriormente, es necesario considerar en primer término las disposiciones del contrato de concesión que se refieren específicamente a las reglas de interpretación del propio contrato.

71. Al respecto, se debe tomar en cuenta que la cláusula primera del Contrato de Concesión establece que toda referencia efectuada en el contrato a “Anexos”, “Apéndices”, “Cláusulas” o Secciones” se deberá entender efectuada a anexos, apéndices, cláusulas o secciones del contrato de concesión, respectivamente, salvo indicación expresa en sentido contrario. Asimismo, que todos los Anexos y Apéndices del contrato forman parte integrante del mismo. Adicionalmente, la mencionada cláusula señala que cualquier término que no se halle definido en el contrato, tendrá el significado que le atribuyan las Bases, y en caso dicho término no esté definido en las Bases, tendrá el significado que le asignen las Leyes Aplicables, y, en su defecto, el significado que se le dé al mismo en el curso normal de las operaciones aeroportuarias en el Perú.
72. Asimismo, el Numeral 24.12 del Contrato de Concesión establece que *éste deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente*. Asimismo, señala que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:
- 1° El presente Contrato que incluye sus anexos
 - 2° Las circulares
 - 3° Las Bases
 - 4° Los anexos a las Bases.
73. Por tanto, la Cláusula Primera y el Numeral 24.12 del Contrato de Concesión recogen el llamado “principio de integración” instrumental del contrato, según el cual, los documentos de la licitación completan un todo con la formalización escrita del vínculo contractual, integrando el contrato y pasando a formar parte de él.
74. Asimismo, el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión, establece que para modificar un RTM **se requiere que se acredite previamente “la necesidad”** de hacerlo.
- En efecto, los RTM están ya previstos en el contrato de concesión, por lo que una variación de éstos debe estar sustentada en razones de orden legal, técnico, operativo, económico o financiero, que hagan justificable una modificación del RTM previsto en el contrato de concesión.
75. Por su parte, el Numeral 1.51 del contrato establece expresamente que la modificación de los RTM por parte de OSITRAN se efectuará **“en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga”**, por lo que cuando corresponda este análisis debe ser efectuado.
76. En tal virtud, al evaluar la solicitud de LAP, será necesario analizar si se ha acreditado que la necesidad técnica, operativa o económica para la modificación de los RTM a que se refieren al Numeral 1.19 y 1.20 del anexo 14.
77. Al ejercer la facultad de modificar los RTM, OSITRAN deberá considerar adicionalmente, que el REGO establece determinados principios que establecen los límites y lineamientos a la acción del OSITRAN en el desarrollo de sus funciones. En ese sentido, es necesario que además del marco de

78. análisis previsto en el contrato de concesión, OSITRAN considere la aplicación de los siguientes Principios:

<< Artículo 6.- Principio de Actuación basado en Análisis Costo - Beneficio.

En el ejercicio de sus funciones, el OSITRAN deberá evaluar los beneficios y costos de sus decisiones antes de su realización y sustentarlas adecuadamente bajo criterios de racionalidad y eficacia.>>

<< Artículo 8.- Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura.

La actuación del OSITRAN se orientará a promover las inversiones que contribuyan a aumentar la cobertura y calidad de la INFRAESTRUCTURA. Para tal fin, se reconocerán retornos adecuados a la inversión, y se velará por que los términos de acceso a la INFRAESTRUCTURA sean equitativos y razonables.>>

<< Artículo 12.- Principio de Análisis de Decisiones del OSITRAN

El análisis de las decisiones normativas y/o reguladoras del OSITRAN tendrá en cuenta sus efectos en los aspectos de tarifas, calidad, incentivos para la inversión, incentivos para la innovación, condiciones contractuales y todo otro aspecto relevante para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los USUARIOS. En tal sentido deberá evaluarse el impacto que cada uno de estos aspectos tiene en las demás materias involucradas.

Artículo 13.- Principio de Eficiencia y Efectividad.

La actuación del OSITRAN se guiará por la búsqueda de eficiencia en la asignación de recursos y el logro de los objetivos al menor costo para la sociedad en su conjunto.>>

79. Finalmente, es necesario considerar que aunque los RTM están establecidos en el contrato de concesión, éste mismo establece que OSITRAN puede modificarlos, por lo que tratándose de la modificación de criterios mínimos de calidad previstos en el contrato, conviene considerar de manera referencial, lo que establecen los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de contratos de concesión"⁶.

Los referidos lineamientos establecen lo siguiente:

<< 2. DEFINICIONES

(...)

2.1. Modificación

Cambio en el texto original del Contrato de Concesión. Una modificación es sustancial si la misma es generada por la ocurrencia de eventos no imputables al Concesionario o imputables al Concedente que han alterado significativamente la ecuación económica del contrato⁷. **Una modificación es no sustancial cuando su objeto sea corregir errores materiales o situaciones no vinculadas a interpretaciones generales de contenidos del Contrato de Concesión, que no comprometen el equilibrio de la ecuación económico-financiera del mismo. (...)>>**

⁶ Aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, del 17 Noviembre de 2004.

⁷ En la práctica, se asocia las modificaciones sustanciales a variaciones en el equilibrio económico del contrato.

VI.2. Análisis económico

VI.2.1. RTM 1.19

80. Como se ha mencionado anteriormente, la propuesta de modificación del RTM 1.19 incluye los siguientes temas:
- Eliminar el primer requerimiento del Cuadro “Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue” (vuelos comerciales en hora punta).
 - Modificar el requerimiento de posiciones de estacionamiento (remotas y de contacto) de un valor absoluto a un valor relativo.
 - Modificar la composición y el total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave.
 - Determinar la base a la que se le aplicará el requerimiento porcentual de posiciones de contacto del RTM 1.20.
 - Determinar del criterio de conteo para las posiciones de uso combinado o *swing gates*.
 - Determinar el carácter de los valores que toman las diferentes variables consideradas en el RTM para el año 30.

A continuación se analizará cada uno de estos aspectos.

VI.2.1.1. Requerimiento de vuelos comerciales en hora punta

81. La propuesta de modificación del RTM 1.19 considera la eliminación del primer requerimiento del Cuadro “Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue”, relacionado a los vuelos comerciales en hora punta. Si bien es cierto que LAP no presenta justificación para el cambio propuesto, es claro que este requerimiento es similar al quinto del mencionado cuadro. En efecto, la primera línea del cuadro establece los mismos umbrales, pues se refiere a similar variable en hora punta, por ello resulta redundante.
82. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.19, en el extremo referido a eliminar el primer requerimiento del Cuadro “Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue”, es aceptada.

VI.2.1.2. Requerimiento de posiciones de estacionamiento

83. La solicitud de cambio del RTM 1.19 considera también la modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento de contacto y remotas, de un valor absoluto a un valor relativo consistente con el RTM 1.20.
84. Como se ha mencionado anteriormente, LAP utiliza 2 argumentos para sustentar la modificación de esta sección del RTM 1.19. El primero de ellos, indica que existiría una incongruencia en el Anexo 14 al tener un requerimiento basado en porcentajes (RTM 1.20) y uno en valores absolutos (RTM 1.19). El segundo, por su parte, sugiere que carece de sustento técnico definir parámetros estáticos de infraestructura para un horizonte de 30 años, ya que se generarán riesgos para la viabilidad del proyecto y costos que los usuarios no podrán asumir⁸.

⁸ Al parecer, la preocupación del Concesionario en este tema se encuentra referida a los valores establecidos en el RTM 1.19 para el año 30 de la concesión, lo cual coincide con la inclusión en el mismo del carácter referencial de estas cifras que se analizará más adelante. En este contexto, el análisis realizado en esta sección se enfoca en dicho periodo.

85. En lo que se refiere a la incongruencia del Anexo 14, estas Gerencias consideran que esta última no existe, en la medida en que el RTM 1.20 establece el porcentaje mínimo de puentes de abordaje con que deberá contar el AIJCH en cada año hito de la concesión, mientras que el RTM 1.19 es simplemente una aplicación de estos al requerimiento de posiciones de estacionamiento totales para el octavo y treintavo año de la concesión.
86. Respecto a los parámetros estáticos de infraestructura para el año 30, es necesario mencionar que el Contrato de Concesión faculta a OSITRAN a modificar y perfeccionar periódicamente los RTM, y que es un ejercicio usual del negocio estimar, en base a diversos supuestos y escenarios, la infraestructura aeroportuaria requerida para enfrentar la demanda en el mediano y largo plazo.
87. En este sentido, estas Gerencias concuerdan con el Concesionario en que el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria se debe llevar a cabo en base a criterios que garanticen la flexibilidad y la eficiencia de la misma. En este contexto, la construcción de infraestructura en el AIJCH deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que brinde éste durante el periodo de concesión. De esta manera, si existen expectativas de un incremento de la demanda por los servicios que otorga el aeropuerto, la infraestructura debe adecuarse para enfrentar este crecimiento. Por el contrario, si existen expectativas de un estancamiento de la demanda, la infraestructura aeroportuaria no debería modificarse.
88. El instrumento de proyección de la demanda por servicios y el desarrollo de la infraestructura requerida en el AIJCH es el Plan Maestro, que se actualiza cada 5 años. De acuerdo a lo manifestado por LAP, el planeamiento del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, consistente con la proyección de la evolución de la demanda, se realiza de manera anticipada con un horizonte de 5 años.
- “La demanda asociada a los objetivos planteados para cada año estratégico de planificación es satisfecha con la implementación de los servicios necesarios del inicio del periodo siguiente (o siguientes años estratégicos). Esto garantiza que durante todo el periodo de planificación se mantenga el mismo nivel de servicio deseado e implica que en los primeros años de cualquier periodo de planificación se experimente un nivel de servicio mucho más elevado”⁹.*
89. En otras palabras, si la actualización del Plan Maestro para el quinquenio 2010-2014 prevé un incremento sostenido del número de aeronaves de pasajeros en hora punta para el mencionado periodo, el número de posiciones de estacionamiento correspondiente podría incrementarse durante el año 2010 en anticipación a la evolución de la demanda.
90. En este contexto, solicitar la modificación de un requerimiento de infraestructura susceptible de modificación y/o perfeccionamiento para el treintavo año de la concesión, con proyecciones elaboradas durante el quinto año de la misma (2005), es inadecuado, en la medida en que la incertidumbre respecto de los niveles de tráfico para dicho periodo es elevada, y en que el

⁹ Capítulo 5 de la propuesta de actualización del Plan Maestro (2005) Tomo I página 80.

grado de precisión de las proyecciones elaboradas con 25 años de anticipación es limitado.

91. Por las razones mencionadas en esta sección, la propuesta de modificación del RTM 1.19, en el extremo referido al cambio del requerimiento de posiciones de estacionamiento (contacto y remoto) de valores absolutos a valores relativos, es denegada.

VI.2.1.3. Requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave

92. La propuesta de cambio del RTM 1.19 considera modificar el número total del requerimiento de posiciones de estacionamiento, y la composición del mismo por origen de la aeronave y por tipo de aeronave (último requisito del Cuadro "Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue").
93. Tal como lo ha mencionado el Concesionario en su solicitud de modificación, existe un error en la suma total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave. Para el año 2008, por ejemplo, el número de posiciones de estacionamiento para aeronaves de pasajeros internacionales y nacionales asciende a 16 y 14, respectivamente, pero el total de posiciones de estacionamiento alcanza 29. Para el año 2030, por su parte, las posiciones de estacionamiento para aeronaves de pasajeros internacionales y nacionales ascienden a 33 y 28, respectivamente, pero el total de posiciones de estacionamiento alcanza 62.
94. Para solucionar este error material, LAP se remite a lo establecido en el Anexo 19 y, utilizando el requerimiento de pasajeros nacionales e internacionales del RTM 1.18 para los años 2008 y 2030, obtiene el número de posiciones de estacionamiento para aeronaves internacionales y nacionales requeridas en los periodos mencionados.
95. De acuerdo a los cálculos realizados por el Concesionario, para el año 2008 el número de posiciones de estacionamiento nacionales e internacionales ascendería a 15 y 14, respectivamente. Para el año 2030, el número de posiciones nacionales e internacionales alcanzaría 27 y 34, respectivamente. En este contexto, la propuesta de modificación de LAP considera que el total de posiciones de estacionamiento se mantendría en 29 en el año 2008, y se reducirían de 62 a 61 en el año 2030.
96. Además de la corrección del total de posiciones de estacionamiento y la composición por origen de la aeronave, el Concesionario plantea también la modificación de la estructura por tipo de aeronave, con el objetivo de ajustar el *breakdown* a los números totales. En este contexto, LAP reduce una aeronave internacional del tipo B737, MD80, A320 para el año 2008, y reduce una aeronave nacional e incrementa una aeronave internacional del mismo tipo para el año 2030.
97. En este contexto, para realizar los ajustes necesarios (hacia abajo o hacia arriba) de la composición de las posiciones de estacionamiento por tipo aeronave, LAP siempre utiliza la aeronave nacional e internacional de capacidad más pequeña. De acuerdo con LAP, la reducción o incremento de la aeronave de menor tamaño garantiza la flexibilidad de la operación de la plataforma de estacionamiento, en la medida en que en posiciones de mayor

tamaño siempre se puede estacionar aeronaves de menor capacidad, pero no a la inversa.

98. A fin de evaluar si, en efecto, el error en el número de posiciones de estacionamiento sobrestimó o subestimó los requerimientos para atender las necesidades del AIJCH, resulta importante determinar que se proyectó en la Propuesta Técnica del Concesionario y en las proyecciones iniciales para el aeropuerto.
99. En principio, estas Gerencias concuerdan con LAP en la metodología utilizada para solucionar el error material del RTM 1.19 (evaluar el RTM 1.18 en el Anexo 19). Cabe resaltar, sin embargo, que, en la medida en que fue denegada la solicitud de modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de mecanismo de abordaje de pasajeros (Sección VI.2.1.2.), el número total de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave debe ser equivalente al correspondiente al primer requerimiento mencionado (29 para el año 2008 y 62 para el año 2030).
100. Por otro lado, vale la pena notar que la propuesta técnica del Concesionario consideró un número total de posiciones de estacionamiento de 29 y 62 para los años 2008 y 2030, respectivamente. Según lo mencionado en la oferta técnica de LAP, estas cifras corresponden a las instalaciones a ser provistas en los años hito de la concesión, en cumplimiento de lo establecido en los RTM (ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5
POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO
POR TIPO DE AERONAVES 1/

	2008	2030
Internacional	16	33
B747	2	4
B767, AC10, A300	6	15
B757-200	8	14
Nacional	13	29
B757-200	13	29
Total	29	62

*1/ Corresponde a la Tabla B-3b de la propuesta técnica de LAP.
Fuente: Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJCH
Elaboración: Gerencia de Regulación*

101. En este contexto, para el año 2008 estas Gerencias consideran que en el RTM 1.19 deben mantenerse las 14 posiciones de estacionamiento para aeronaves nacionales, pero se deberían reducir de 16 a 15 las posiciones de contacto para aeronaves internacionales. De esta manera, el número total de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave ascendería a 29, lo que es consistente con el requerimiento de posiciones de estacionamiento (de contacto y remotas) y la propuesta técnica del Concesionario.
102. Para el año 2030, por su parte, se mantendrían las 28 posiciones de estacionamiento para aeronaves nacionales. Si bien es cierto que la evaluación del RTM 1.18 en el Anexo 19 arroja sólo 27 posiciones requeridas, debe considerarse que este último establece requisitos mínimos que debe cumplir el

Concesionario durante el periodo de concesión (es decir, un mayor número es permitido, un menor número no). En el caso de las posiciones de estacionamiento internacionales, éstas deberían aumentar de 33 a 34. De esta manera, el número de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave para el año 2030 alcanzaría 62, lo que también es consistente con el requerimiento de posiciones de estacionamiento (de contacto y remotas) y la propuesta técnica del Concesionario.

103. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.19, en el extremo referido a la modificación del número total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave, es denegada. En lo que se refiere a la modificación de la composición por origen y tipo de la aeronave, la solicitud es aceptada en parte.
104. Sin perjuicio de ello, el RTM 1.19 correspondiente al año 30 de la concesión podrá modificarse si, llegado el periodo de revisión correspondiente al Plan Maestro, OSITRAN determinara la necesidad de un número mayor o menor de infraestructura, tanto en términos de posiciones de estacionamiento como de puentes de abordaje.

VI.2.1.4. Base a la que se aplicará el requerimiento de posiciones de contacto del RTM 1.20

105. La solicitud de modificación del RTM 1.19 plantea incluir un párrafo que establezca, como base para la aplicación de los requerimientos de posiciones de contacto del RTM 1.20, a las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros activas, en las que efectivamente se puedan utilizar puentes de abordaje (aeronaves de tipo C, D y E), excluyendo aquellas de aviación general, carga, mantenimiento y pernocte.
106. En principio, estas Gerencias concuerdan con el Concesionario en que los porcentajes establecidos en el RTM 1.20 deben aplicarse a posiciones de estacionamiento para aeronaves de pasajeros, en las que sea técnicamente factible utilizar puentes de abordaje.
107. Cabe resaltar, sin embargo, que el término "*posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros activas*" no fue definido por LAP en la justificación técnica de su propuesta de modificación del RTM 1.19. Si este término se refiere a posiciones de estacionamiento que se encuentran siendo efectivamente utilizadas por aeronaves de pasajeros en cada año hito, es necesario realizar algunos comentarios.
108. En primer lugar, la propuesta de modificación no define cual será el criterio para determinar si una posición de estacionamiento es activa o no activa, lo que dificulta su aplicación. Por ejemplo, podría considerarse activa una posición de estacionamiento que registre un determinado ratio de utilización (porcentaje de horas) en un periodo relativamente largo de tiempo.
109. En segundo lugar, el hecho que una posición de estacionamiento no sea utilizada actualmente no implica que esta situación se mantenga en el mediano plazo. En otras palabras, si actualmente los servicios de un grupo determinado de posiciones de estacionamiento no son demandados, esta situación podría revertirse en los próximos años, ante un incremento del tráfico de aeronaves

en el AIJCH. De esta manera, el calificativo de “activo” para una posición de estacionamiento sería redundante.

110. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.19, en el extremo referido a determinar la base para la aplicación de los porcentajes establecidos en el RTM 1.20, es aceptada parcialmente. En este contexto, debería eliminarse de la mencionada propuesta de modificación la palabra “activa”¹⁰.

VI.2.1.5. Criterio de conteo doble para las *swing gates*

111. La solicitud de modificación del RTM 1.19 plantea incluir también un párrafo que establezca que las posiciones de uso combinado (*swing gates*), serán contabilizadas doble para efectos del conteo de posiciones.
112. En principio, estas Gerencias concuerdan con lo manifestado por TYPESA en el sentido que el uso de las *swing gates* conlleva a una utilización más eficiente de la infraestructura construida en el AIJCH, por lo que el conteo doble de estas posiciones es admisible. En este contexto, limitar el uso de *swing gates* implicaría reducir el grado de flexibilidad con que debe contar el Concesionario, para elaborar y/o modificar la programación de aterrizajes y despegues en el AIJCH.
113. Durante el año 2005, la hora punta combinada nacional fue de 9 a.m. a 10 a.m., mientras que la hora punta combinada internacional fue de 12 a.m. a 1 a.m. Es necesario mencionar, adicionalmente, que las proyecciones realizadas por LAP para los próximos años no consideran una modificación sustancial de estas últimas.
114. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.19, en el extremo referido al criterio de conteo doble de los puentes de embarque de uso combinado, es aceptada.

VI.2.1.6. Carácter referencial de los valores que toman las variables al año 30

115. La propuesta de modificación del RTM 1.19 plantea incluir un párrafo que establezca el carácter referencial de los valores que toman las variables en el treintavo año de la concesión, recalcando que los requerimientos de infraestructura serán determinadas en función a la demanda real que se registre en el mencionado periodo, según el Plan Maestro vigente aprobado.
116. En primer lugar, el Numeral 51 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión del AIJCH establece que OSITRAN puede modificar o complementar periódicamente los RTM, considerando las necesidades de los usuarios y en la forma en que considere pertinente. En este contexto, es claro que los valores que toman las variables del RTM 1.19 para el treintavo año de la concesión son susceptibles de modificación, y que la inclusión de dicha frase sería innecesaria.
117. En segundo lugar, la modificación propuesta menciona que las metas de infraestructura para el año 30 de la concesión se determinarán en función de la demanda “real” que se registre en ese periodo. Si se interpreta como la demanda “real” a la demanda efectivamente realizada, se deberían determinar

¹⁰ Esta modificación debe realizarse también en el primer párrafo del RTM 1.20.

los requerimientos de infraestructura cuando se tengan datos ciertos de demanda, lo que debería producirse los primeros días del año 1 de finalizada la concesión. En este contexto, los requerimientos del RTM 1.19 para el año 30 no serían exigibles para el Concesionario.

118. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.19, en el extremo referido a la inclusión del carácter referencial de los valores que toman las variables al año 30 de la concesión, es denegada.

VI.2.2. RTM 1.20

119. Como se ha mencionado anteriormente, la propuesta de modificación del RTM 1.20 incluye los siguientes temas:

- Determinar la metodología a utilizar para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto.
- Determinar la aeronave equivalente a utilizar para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto.
- Eliminar del tercer requerimiento de posiciones de contacto la frase “*al vigésimo quinto*”.

A continuación se analizará cada uno de estos aspectos.

VI.2.2.1. Metodología a utilizar para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto

120. La propuesta de modificación del RTM 1.20 plantea incluir en el primer párrafo del requerimiento, la metodología a utilizar para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto, es decir, la metodología de asientos equivalentes.
121. Como se ha mencionado anteriormente, LAP sostiene que el primer párrafo del RTM 1.20 actualmente vigente es poco claro, por lo que podrían hacerse hasta 3 interpretaciones distintas del mismo. La primera de ellas (interpretación A), implicaría utilizar sólo las posiciones de estacionamiento para aeronaves B757-200 o superiores (aeronaves de tipo D y E) para el cálculo del número de puentes de abordaje a instalarse en el AIJCH.
122. Como se muestra en el Cuadro N° 6, la aplicación de esta interpretación a la proyección del número de posiciones de estacionamiento de LAP¹¹, arrojaría como resultado la obligación para el Concesionario de instalar sólo 7 posiciones de contacto en el año 2008 y 14 posiciones de contacto en el año 2030. En este contexto, estas Gerencias concuerdan con LAP en que esta interpretación no es sólida, ya que en aeronaves de menor capacidad (tipo C) es técnicamente factible utilizar puentes de abordaje.

¹¹ Actualización 2005 del Plan Maestro del AIJCH.

Cuadro N° 6
POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE CONTACTO
SEGÚN LA INTERPRETACION A

	Posiciones requeridas	Posiciones tipo D y E	RTM	Posiciones de contacto
2005	31	9	31%	3
2008	36	10	65%	7
2010	37	11	65%	7
2015	38	14	80%	11
2020	44	13	80%	10
2025	47	14	90%	13
2030	50	15	90%	14

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

123. La segunda interpretación (interpretación B), por su parte, sugiere que el cálculo del área de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, debe considerar que todas las posiciones de estacionamiento cuenten con la capacidad para estacionar una aeronave B757-200. Estas Gerencias concuerdan con LAP en que esta interpretación presenta serias inconsistencias, en la medida en que el RTM 1.20 se refiere a puentes de embarque (no área de la plataforma de estacionamiento), y en que los estudios de tráfico del AIJCH consideran diversos tipos de aeronaves que aterrizan y aterrizarán en el AIJCH (tipos A, B, C, D y E).
124. Por último, la tercera interpretación (interpretación C) considera que las posiciones de estacionamiento de aeronaves utilizadas para el cálculo de los puentes de abordaje, serán aquellas equivalentes o proporcionales a una aeronave B757-200. Para ello, el Concesionario propone la utilización de la metodología de asientos equivalentes.
125. En términos generales, esta metodología consiste en calcular el cociente entre el número de asientos disponibles de las aeronaves en hora punta y el número de asientos disponibles en una aeronave B757-200, con lo que se obtiene las posiciones de estacionamiento equivalentes requeridas para atender el flujo de operaciones del aeropuerto. Posteriormente, se aplica el porcentaje establecido en el RTM 1.20 y se obtiene el número de posiciones de contacto.
126. Como parte del sustento técnico de la propuesta, LAP aplica la metodología de los asientos equivalentes a sus proyecciones de movimiento de aeronaves en hora punta. Los resultados del mencionado ejercicio fueron presentados en el Anexo 6 de la propuesta de modificación y son replicados en el Cuadro N° 2 (Sección IV.2.2.).
127. Es necesario mencionar, sin embargo, que la aplicación de la metodología de los asientos equivalentes, incluida en la propuesta de modificación, considera que como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento serán posiciones de contacto para el año 2008. Según lo establecido en el RTM 1.20, al octavo año de vigencia de la concesión (es decir, al año 2008) como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento serán posiciones de contacto, por lo que el número de puentes de abordaje se incrementará de 9 a 20 para el mencionado periodo (ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7
REQUERIMIENTO DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES CORREGIDO

	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Doméstico							
Requerimiento de posiciones de estacionamiento	18	21	21	19	22	23	25
Total de asientos	2 036	2 461	2 461	2 425	2 555	2 882	3 194
Factor de asientos de aeronave	188	188	188	188	188	188	188
Posiciones de estacionamiento equivalentes	10,83	13,09	13,09	12,90	13,59	15,33	16,99
% de requerimiento de puertas de contacto (RTM)	31,0	65,0	65,0	80,0	80,0	90,0	90,0
Posiciones de estacionamiento de contacto	4	9	9	11	11	14	16
Posiciones de estacionamiento remotas	14	12	12	8	11	9	9
Internacional							
Requerimiento de posiciones de estacionamiento	13	15	16	19	22	24	25
Total de asientos	2 590	3 016	3 226	3 723	4 395	4 909	5 119
Factor de asientos de aeronave	188	188	188	188	188	188	188
Posiciones de estacionamiento equivalentes	13,8	16,0	17,2	19,8	23,4	26,1	27,2
% de requerimiento de puertas de contacto (RTM)	31,0	65,0	65,0	80,0	80,0	90,0	90,0
Posiciones de estacionamiento de contacto	5	11	12	16	19	24	25
Posiciones de estacionamiento remotas	8	4	4	3	3	0	0
Total	31	36	37	38	44	47	50
Requerimiento de puertas de contacto	9	20	21	27	30	38	41
Posiciones remotas de estacionamiento	22	16	16	11	14	9	9

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

128. Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, estas Gerencias coinciden con el Concesionario en que la interpretación C del RTM 1.20 es razonable. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.20, en el extremo referido a la metodología para el cálculo de las posiciones de estacionamiento de contacto, es aceptada. Es necesario mencionar, sin embargo, que estas Gerencias dejan constancia que el requerimiento de puentes de abordaje para el octavo año de la concesión asciende a 65% de las posiciones equivalentes, y no a 31% de las mismas como sugiere LAP en su propuesta.

VI.2.2.2. Aeronave equivalente a utilizar para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto

129. La solicitud de modificación del RTM 1.20 plantea incluir también en el primer párrafo del requerimiento, que la aeronave a utilizar para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto sea la B757-200, con capacidad para 188 pasajeros.

130. Cabe resaltar que TYPASA realizó el ejercicio de determinar el número de posiciones de estacionamiento utilizando la metodología de asientos equivalentes, pero con aeronaves más representativas del tráfico registrado en el AIJCH (A320 para operaciones nacionales y B767 para operaciones internacionales). Como se ha mencionado anteriormente, los resultados difirieron en cantidades poco significativas en comparación a la aplicación de la metodología de asientos equivalentes con la aeronave B757-200.

131. En este contexto, estas Gerencias concuerdan con lo manifestado por TYPASA en el sentido en que puede considerarse a la aeronave B757-200 como una equivalente global adecuada. Por lo tanto, la propuesta de modificación del RTM 1.20, en el extremo de la aeronave equivalente a utilizar para la aplicación de la mencionada metodología, es aceptada.

VI.2.3. Requerimiento de posiciones de contacto

132. La propuesta de modificación del RTM 1.20 considera la eliminación de la frase *“al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión”* del tercer requerimiento de posiciones de contacto. Si bien es cierto que el Concesionario no presenta justificación para el cambio propuesto, es claro que la mencionada frase genera confusión entre el tercer y el cuarto requerimiento de posiciones de contacto, en la medida que LAP no tendría certeza respecto a que porcentaje aplicar para el año 25 de la concesión.
133. Es necesario mencionar, sin embargo, que estas Gerencias consideran que para mantener la concordancia con la redacción de los requerimientos anteriores, en el tercero de ellos habría que reemplazar la frase *“desde el décimo quinto año de vigencia de la Concesión”* por la frase *“al décimo quinto año de vigencia de la Concesión”*. En este contexto, la propuesta de modificación del RTM 1.20, en el extremo referido a corregir el tercer requerimiento de posiciones de contacto, es aceptada parcialmente.

VI.3. Consideraciones acerca del Impacto Económico de la Propuesta de modificación

134. En su solicitud, el Concesionario ha señalado que la modificación propuesta en los RTM 1.19 y 1.20, no tendría impacto económico, comparando la inversión presupuestada actual y la inversión presupuestada resultante, durante el período Inicial 2001-2008.
135. En primer término, debemos mencionar que el RTM 1.19, como resultado de los cambios aprobados por OSITRAN, en esta oportunidad, no ha sufrido modificación, en lo que se refiere al requerimiento de número de posiciones de estacionamiento y contacto al año 2008 y 2030. En tal sentido, en lo que respecta a la cantidad de posiciones de estacionamiento y de contacto, consignadas en el RTM 1.19, no existe variación alguna.
136. En lo que respecta al presupuesto unitario asignado a los 12 puentes de abordaje a ser instalados durante el período 2006-2008, OSITRAN, a través de la Gerencia de Supervisión, es la encargada de evaluar dicho presupuesto anualmente.

VII. CONCLUSIONES

- ✓ En la propuesta de modificación del RTM 1.19:
 - La eliminación del primer requerimiento del Cuadro “Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue” (vuelos comerciales en hora punta) fue aceptada.
 - La modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento (remotas y de contacto) de un valor absoluto a un valor relativo fue denegada.
 - La modificación del total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave fue denegada. La modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento por origen y tipo de la aeronave fue aceptada en parte.

- La determinación de la base a la que se le aplicará el requerimiento porcentual de posiciones de contacto del RTM 1.20 fue aceptada parcialmente.
 - La determinación del criterio de conteo para las posiciones de uso combinado o *swing gates* fue aceptada.
 - La inclusión del carácter referencial de los valores que toman las diferentes variables consideradas en el RTM para el año 30 fue denegada.
- ✓ En la propuesta de modificación del RTM 1.20:
- La inclusión de la metodología de asientos equivalentes para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto fue aceptada.
 - La inclusión de la aeronave B757-200 para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto fue aceptada.
 - La eliminación del tercer requerimiento de posiciones de contacto la frase “*al vigésimo quinto*” fue aceptada en parte.

VIII. RECOMENDACIONES

- ✓ El RTM 1.19 deberá redactarse de la siguiente manera:

1.19 Requerimientos para la capacidad de Movimiento de Aeronaves

La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:

CAPACIDAD DEL SISTEMA DE PISTAS DE ATERRIZAJE/DESPEGUE

	Al 8° año	Al 30° año
Total de vuelos		
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585
Domésticos	207	329
Internacionales	140	256
Capacidad del terminal/rampa		
Total salidas y llegadas en un día punta	26	45
Domésticos	16	28
Internacionales	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento		
Contacto	19	56
Remoto	10	6
Capacidad del sistema de pista de A/D		
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Tipo de aeronave		
Internacional		
B747	2	4
B767, CD10, A300	4	13
B737, MD80, A320	9	17
Doméstico		
B737/MD80/A320	14	28
Totales	29	62

- *Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamientos de aeronaves de pasajeros en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB's), más no las de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento, ni las de pernocte.*
 - *Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos del conteo de posiciones.*
 - *Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones.*
 - *El esquema de diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves.*
- ✓ Por otro lado, el RTM 1.20 deberá redactarse de la siguiente manera:

Para fines del cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto, se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente puedan utilizar mangas, más no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.

- *Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Al décimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*
- *Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo el 90% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

Las mangas deberán:

- *Ser de tipo "apon drive" y estarán equipadas con "Docking System".*
- *Tener flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.*
- *Contar con aire pre-acondicionado.*

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

GR/jb
REG. SAL. 5702