

INFORME N° 031-05-GRE-GAL-OSITRAN

A: Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

Félix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Ana Oliva Chacón
Analista de Regulación

Asunto: Recursos de reconsideración interpuestos por la Asociación Peruana de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), la Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA) y por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), en contra de la Resolución N° 029-2005-CD/OSITRAN, que fija la Tarifa Máxima para el uso de Puentes de Embarque y Desembarque de pasajeros (Mangas) en el "Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" (AIJCH)

Referencia: Escrito de fecha 24 de junio de 2005 presentado por AETAI, escrito de fecha 11 de julio de 2005 presentado por APEA y escrito de fecha 11 de Julio presentado por LAP

Fecha: 23 de agosto de 2005

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 7 de agosto de 2003 Bechtel remitió a LAP información sobre requerimientos para el diseño, inspección, instalación, puesta en servicio y certificación de la operabilidad de los puentes móviles de Abordaje de Pasajeros hacia las Aeronaves (PLBs).
2. Con fecha 20 de enero de 2005, LAP expidió el Informe Trimestral N° 04-2004-OSITRAN donde se detalla el total de operaciones por hora tanto para el último trimestre como para todo el año 2004.
3. Con fecha 17 de junio de 2005, mediante la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN, OSITRAN aprobó la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante el uso de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH). La referida tarifa se estableció en US \$68.00 (sin incluir IGV y otros tributos de ley) por los primeros 45 minutos de uso o fracción, y en US \$22.66 por cada período de 15 minutos adicionales o fracción (sin incluir IGV y otros tributos de ley).

4. Con fecha 24 de junio de 2005, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN, presentando una tarifa alternativa de US \$38.50 (sin incluir IGV y otros tributos de ley) por los primeros 45 minutos de uso o fracción, y de US \$12.83 por cada período de 15 minutos adicionales o fracción (sin incluir IGV y otros tributos de ley).
5. Mediante Oficio N° 055-GRE-OSITRAN de fecha 06 de julio de 2005, la Gerencia de Regulación de OSITRAN realizó un nuevo pedido de información a los Supervisores LAHMEYER INTERNATIONAL y TYPASA-OIST Ingenieros, Consultores y Arquitectos; a fin de que se pronuncien con relación a las cotizaciones de puentes de embarque presentadas por AETAI como parte de su recurso de reconsideración.
6. Con fecha 7 de julio de 2005 se recibió un avance sobre la Actualización del Plan Maestro, avance que LAP termino el 27 de mayo del 2005.
7. Con fecha 11 de julio de 2005, la Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA) presentó un recurso de reconsideración la Resolución N° 029 -2005-CD-OSITRAN.
8. Con fecha 11 de julio de 2005, la empresa Lima Airport Partners S R L. (LAP) presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 029 -2005-CD-OSITRAN.
9. Mediante Carta AIJCT-CT-105-2005/TYO-OSI de fecha 14 de julio de 2005, TYPASA-OIST presentó el Informe Especial N° 091, en respuesta al pedido formulado por la Gerencia de Regulación.
10. Con fecha 14 de julio de 2005, LAHMEYER International presentó el Informe Especial AIJC-IF-SPB-0023, en respuesta al pedido formulado por la Gerencia de Regulación.
11. Mediante carta LAP-GCCO-C-2005-00102 de fecha 05 de agosto LAP, presentó precisiones adicionales al recurso de reconsideración presentado con fecha del 11 de julio de 2005.
12. Con fecha 15 de agosto de 2005, se llevó a cabo un informe oral a cargo de LAP ante el Consejo Directivo de OSITRAN sobre la Propuesta Tarifaria para los Servicios de Puentes de Embarque (mangas o PLBs).
13. Mediante Carta LAP-GCCO-C2005-00114, de fecha 17 de agosto de 2005 LAP entrega información complementaria sobre el factor de uso de las mangas para el mes de julio del 2005.

II. OBJETIVO

14. El objetivo del presente informe es evaluar la admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración presentado por AETAI, APEA y LAP en contra de la Resolución N° 029-2005-CD/OSITRAN, que fija la Tarifa Máxima para el uso de Puentes de Embarque y Desembarque de pasajeros en el AIJCH, así como los argumentos de fondo que sustentan dichos recursos.

III. ANALISIS

III.1. Admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración presentados por AETAI, APEA Y LAP

15. El Capítulo II del Título III de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), contempla los recursos administrativos que pueden interponer los administrados contra los distintos actos administrativos que dicten las entidades de la Administración Pública (como es el caso de la Resolución N° 029-2004-CD/OSITRAN).
16. El artículo 207° de la LPAG, señala que los recursos administrativos son los siguientes:
 - a) Recurso de reconsideración
 - b) Recurso de apelación
 - c) Recurso de revisión.
17. La referida norma establece además, que el término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios.
18. El artículo 208° de la LPAG, señala que el recurso de reconsideración se interpone ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y que deberá sustentarse en nueva prueba. Dicha norma precisa además, que en los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, no se requiere nueva prueba.
19. Teniendo en cuenta dichos dispositivos normativos, es necesario analizar los requisitos concurrentes que son necesarios para la interposición válida del recurso de reconsideración, según las normas antes mencionadas:
 - a) Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación.
 - b) Que se sustente en nueva prueba, salvo que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
 - c) Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días previsto, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar.
 - d) Que interponga el recurso aquel administrado que tiene legítimo interés pues el acto administrativo les es aplicable y le ocasiona un agravio.
20. En ese sentido, a continuación se analiza el cumplimiento de cada uno de dichos requisitos en los recursos de reconsideración interpuestos en contra de la Resolución N° 029-2004-CD-OSITRAN, por AETAI, APEA y LAP:
 - a) Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación:
 - i. Los recursos presentados por AETAI, APEA y LAP, han sido interpuestos ante el Consejo Directivo de OSITRAN, en contra la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2005-CD-OSITRAN, que aprueba la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante el uso de puentes de abordaje en el AIJCH.

- ii. En ese sentido, dado que el primer acto que es materia de impugnación es la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2005-CD-OSITRAN y que los escritos se han presentado ante el propio Consejo Directivo, se entiende cumplido el requisito.
- b) Que se sustente en nueva prueba, salvo que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
- i. La Resolución N° 029-2005-CD/OSITRAN es una resolución emitida por la máxima autoridad de OSITRAN, que constituye adicionalmente, el órgano que ejerce de manera exclusiva la función reguladora de OSITRAN, de conformidad con lo establecido en el Artículo 2° del D.S. N° 042-2005-CD-OSITRAN (Reglamento de la Ley Marco de los Organismo Reguladores). Sin perjuicio de ello, al interponer sus recursos, AETAI, APEA y LAP han sustentado éstos, en una diferente valoración económica y jurídica de la materia de fijación tarifaria.
 - ii. En tal sentido, contra la referida Resolución de OSITRAN únicamente procede interponer el recurso de reconsideración a que se alude en el artículo 208° de la LPAG, con el fin de que el mismo Consejo la revise y vuelva a pronunciarse.
 - iii. En consecuencia, el presente requisito también se ha cumplido en todos los casos.
- c) Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días previsto para ello, contados a partir de la notificación del acto.
- i. La Resolución de Consejo Directivo N° 029-2005-CD-OSITRAN, fue publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el 19 de junio de 2005.
 - ii. De acuerdo a lo que establece el Numeral 133.1 de la LPAG, el plazo expresado en días es contado a partir del día hábil siguiente de aquel en que se practique la notificación o *la publicación del acto*.

En ese sentido, AETAI, APEA y LAP tenían como máximo, hasta el 11 de julio de 2005, con el fin de interponer oportunamente su recurso de reconsideración.
 - iii. En el presente caso, tanto AETAI, APEA y LAP, han presentado sus recursos dentro del plazo previsto. En consecuencia, las referidas empresas han cumplido el requisito contemplado en el artículo 207° de la LPAG.
- d) Que interponga el recurso aquel administrado que tiene legítimo interés pues el acto administrativo les es aplicable y le ocasiona un agravio.
- i. El acto administrativo aprobado mediante Resolución N° 029-2004-CD/OSITRAN, tiene la finalidad de fijar el nivel máximo de la tarifa relativa al servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje (Mangas), que podrá cobrar LAP, en

su calidad de empresa concesionaria, a los usuarios de dicho servicio en el AIJCH, es decir a las aerolíneas.

- ii. El numeral 5 del Artículo 3º de la Ley N° 27838 (Ley de Transparencia y Simplificación en los procedimientos regulatorios de tarifas), establece expresamente que pueden interponer recurso de reconsideración en contra de las resoluciones tarifarias emitidas por el Organismo Regulador, las *Empresas Prestadoras y los Organismos Representativos de Usuarios*.
- iii. AETAI y APEA son asociaciones representativas de aerolíneas (usuarias del servicio), y LAP es la Entidad Prestadora concesionaria del AIJCH, por lo que todas ellas tienen el derecho de interponer recurso de reconsideración en contra de la Resolución que fija la tarifa, de acuerdo a lo expresamente previsto en la Ley N° 27838, y lo establecido en el Artículo 73º del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado mediante Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN (en adelante RETA).

21. En consecuencia, se debe considerar que los recursos de reconsideración presentados por AETAI, APEA y LAP son procedentes.

III.2. La acumulación de los procedimientos administrativos

22. El Artículo 149º de la LPAG establece lo siguiente, con relación a la acumulación de procedimientos:

“Artículo 149.- Acumulación de procedimientos

La autoridad responsable de la instrucción, por propia iniciativa o a instancia de los administrados, dispone mediante resolución irrecurrible la acumulación de los procedimientos en trámite que guarden conexión”

23. La acumulación de peticiones puede efectuarse de oficio o a pedido de parte. Se trata de la institución procesal que explica la naturaleza de aquellos procesos, en los que se advierte la presencia de más de una pretensión y más de dos personas en un procedimiento. Procede cuando existe más de un administrado en calidad de impugnante del acto administrativo. Al respecto, Juan Carlos Morón Urbina¹ señala lo siguiente:

“La acumulación de procedimientos tiene el propósito de que se les tramite en un mismo expediente de manera agregada y simultánea y concluyan en un mismo acto administrativo, evitándose traslados, notificaciones, simplifican la prueba y se limitan los recursos. Es la solución adecuada al principio de celeridad para aquellos casos que guarden conexión por el administrado partícipe o por la materia pretendida. (...) se establece que la decisión en esta materia es irrecurrible independientemente de que modo que se evite la proliferación de incidentes por motivos meramente adjetivos “

24. En el presente caso, se trata de la impugnación del mismo acto administrativo (aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2005-CD-OSITRAN), que fija el nivel máximo de la tarifa relativa al servicio de embarque y

¹ En “Comentarios a la Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General”, pag. 326. Gaceta Jurídica. Año 2001.

desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje en el AIJCH. Al respecto, OSITRAN considera necesario tramitar en un solo expediente los recursos de reconsideración presentados por AETAI, APEA y LAP contra dicho acto administrativo, dado que la materia de impugnación es la misma. De esta forma, OSITRAN tendrá una visión global e inmediata de todas las actuaciones realizadas, con relación a la evaluación de todos los argumentos contenidos en los recursos de reconsideración de las mencionadas empresas. En ese sentido, el expediente relativo a la impugnación del acto sólo ha estado completo con la presentación del último recurso de reconsideración por parte de LAP, con fecha 11 de julio último.

25. En consecuencia, es necesario impulsar el procedimiento administrativo, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 145° de la LPAG², siendo conveniente que OSITRAN disponga la acumulación de los procedimientos de reconsideración iniciados por AETAI, APEA y LAP, para la tramitación unificada e integral de la impugnación de la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN.

III.3. Análisis de fondo

26. La promoción de la inversión privada en el ámbito de la infraestructura aeroportuaria, implica entre otros aspectos, desde el ámbito de competencias de OSITRAN; la aplicación del “Principio de Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura”, definido en el Artículo 8° del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado mediante D.S N° 010-2001-PCM. Dicho principio establece que la actuación de OSITRAN se orientará a promover las inversiones que contribuyan a aumentar la cobertura y calidad de la infraestructura. Para tal fin, es necesario reconocer retornos adecuados a la inversión, y velar por que los términos de acceso a la infraestructura sean equitativos y razonables.
27. En ese sentido, para efectos de evaluar la fijación de la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros, OSITRAN ha tenido que considerar necesariamente, los estándares técnicos establecidos por el Anexo 14 del contrato de concesión, que constituyen obligaciones de inversión asumidas por LAP a favor del Estado. Ello, se relaciona directamente con la aplicación del “Principio de razonabilidad” a que se refiere el Numeral 1.4 del Artículo IV del TTPP de la LPAG.
28. En efecto, no debe olvidarse que entre los principios a que debe sujetarse las tarifas de los servicios públicos, está el principio de la proporcionalidad tarifaria. Juan Carlos Cassagne define dicho principio de la siguiente forma:

<<Este principio suele instrumentarse mediante la cláusula que prescribe que las tarifas han de ser “justas y razonables”. En dicha fórmula, lo justo se refiere fundamentalmente a los aspectos jurídicos, es decir, al modo de aplicar las tarifas mientras que lo razonable se vincula al quantum de las mismas. En este sentido, tanto las Tasas como los precios integrantes de aquéllas deben surgir de una

² <<Artículo 145.- Impulso del procedimiento

La autoridad competente, aun sin pedido de parte, debe promover toda actuación que fuese necesaria para su tramitación, superar cualquier obstáculo que se oponga a regular tramitación del procedimiento; determinar la norma aplicable al caso aun cuando no haya sido invocada o fuere errónea la cita legal; así como evitar el entorpecimiento o demora a causa de diligencias innecesarias o meramente formales, adoptando las medidas oportunas para eliminar cualquier irregularidad producida.>>

ecuación equilibrada con el costo del servicio, al que cabe añadir una utilidad tasada y establecida también en forma proporcional, cuando el servicio es prestado por un concesionario o permisionario privado.>>³

[el subrayado es nuestro]

29. Al respecto, se debe considerar necesariamente que la regulación tarifaria del acceso al uso de infraestructura, debe mantener un balance adecuado entre la incorporación de más competencia (donde ésta sea posible) y la creación de los incentivos requeridos para el aumento y cobertura de la infraestructura, así como al mejoramiento de la calidad de la misma. Por ello, al evaluar la fijación tarifaria correspondiente, se debe velar por que se respeten retornos adecuados a la inversión y que los niveles tarifarios sean equitativos y razonables.
30. En ese sentido, OSITRAN ha fijado la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros, definiendo el servicio en cuestión, de acuerdo con los límites de sus facultades legales atribuidas, excluyéndose de dicha definición a los servicios accesorios que se prestan en condiciones de competencia, como son los servicios de aire preacondicionado de la nave (PCA), uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable.
31. Asimismo, en la determinación de la tarifa, OSITRAN se ha ceñido a los principios tarifarios establecidos en el Artículo 18° del Reglamento General de Tarifas (en adelante RETA), aprobado mediante Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN, garantizando con ello el mantenimiento de la debida proporción entre los medios y los fines involucrados en la fijación tarifaria del servicio en cuestión.
32. Las cuestiones en discusión que sustentan los recursos de reconsideración presentados por AETAI, APEA y LAP; se pueden agrupar en aspectos relacionados con el horizonte del Flujo de Caja Económico (FCE), la exclusión de servicios adicionales, análisis de los ingresos proyectados por el servicio de puentes de embarque, los costos reconocidos como parte de dicho servicio y la aplicación de normas dentro del procedimiento de fijación tarifaria.
33. A continuación se analizará cada uno de estos aspectos:

III.3.1. Horizonte del Flujo de Caja Económico (FCE)

34. En sus escritos de reconsideración, LAP ha manifestado que al reducir el horizonte de tiempo del FCE, se omiten las condiciones establecidas por el Contrato de Concesión con relación a la provisión de cierto número de puentes de embarque; y, que por lo tanto, no se permite la sostenibilidad de la inversión efectuada.
35. Al respecto, debe indicarse que la reducción del horizonte de tiempo del FCE no afecta ni atenta la sostenibilidad de un proyecto, toda vez que las inversiones consideradas en el proyecto serán recuperadas a través del cobro de la tarifa correspondiente. El considerar en este proyecto sólo 19 puentes de embarque estipulados en el Contrato de Concesión no significa que no se vaya a incorporar la inversión del resto de puentes de embarque, la misma que se realizará de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. En efecto, sólo para efectos tarifarios, se ha establecido que la tarifa determinada pague solamente los

³ CASSAGNE, Juan Carlos, "DERECHO ADMINISTRATIVO", pag. 444. ABELEDO PERROT, Sexta Edición.

primeros 19 puentes. En consecuencia, en el momento en que se analice la implementación del resto de puentes de embarque se reconocerá la inversión respectiva.

36. Por otro lado, como se señala en el Informe N° 019-05-GRE -OSITRAN, se consideró un proyecto con un horizonte de 10 años, en primer término debido a que a partir del año 2015, pueden registrarse cambios estructurales en los patrones de demanda por el servicio, resultantes de los cambios operacionales que se introduzcan, como resultado de la inclusión de la segunda pista de aterrizaje y los efectos de dichos cambios sobre el uso de las mangas, especialmente en horas punta. En particular, existe incertidumbre respecto a si la segunda pista tendrá operaciones simultáneas o secuenciales. En segundo término, éste periodo coincide con los periodos de revisión tarifaria quinquenales que el regulador ha fijado.
37. Por otro lado, LAP considera que en el FCE debe modificarse los ingresos correspondientes al año 2005 pues ha transcurrido buena parte del mismo sin recibir efectivamente lo indicado en el FCE. Al respecto, cabe señalar que la identificación de los años del FCE con años calendarios se da por brindar facilidad en la ubicación temporal del proyecto; sin embargo, los años que aparecen con nomenclatura de calendario pueden cambiar a números o dígitos que señalen el simple orden de los eventos sin alterar el contenido del FCE.
38. Cabe anotar que, oportunamente, con fecha 25 de junio de 2004, mediante Oficio N° 074-04-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP la presentación de la propuesta tarifaria para el uso de puentes de embarque a fin de cumplir con el calendario estipulado en el contrato, otorgándose como plazo máximo el 15 de setiembre de dicho año. La propuesta de LAP fue presentada el día 15 de octubre de 2005. Como consecuencia de ello, el proceso de fijación tarifaria ha abarcado parte del año 2005.
39. Por lo tanto, no procede ninguna de las observaciones de LAP con relación al horizonte de tiempo del FCE.

III.3.2. Exclusión de los servicios adicionales

40. El servicio objeto de la fijación tarifaria, puentes de embarque, es aquel que permite el traslado de los pasajeros y personal del transportador aéreo o autorizado por éste, entre el terminal y la aeronave mediante pasillos encapsulados.
41. Con relación a los presupuestos en virtud a los cuales OSITRAN puede ejercer válidamente la función reguladora tarifaria, se debe señalar que la normativa regulatoria aplicable señala lo siguiente:
 - a) El numeral 7.1, literal b) de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, establece que OSITRAN opera el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito. En eses sentido, en los casos que existe competencia en el mercado OSITRAN debe velar por el libre funcionamiento de éste.
 - b) El artículo 13 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN establece

que en los casos en que los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público se desarrollen en condiciones de competencia, OSITRAN fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte de OSITRAN.

c) De acuerdo a lo anterior no es posible incluir en la estructura de una tarifa segmentos accesorios a la provisión del servicio que se prestan en condiciones de competencia.

42. Los servicios de aire preacondicionado de la nave (PCA), uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable, son servicios distintos, accesorios al servicio de puentes de embarque.
43. Adicionalmente, la regulación tarifaria de dichos servicios no se encuentra contemplada de manera expresa en el Contrato de Concesión. Si bien, dicho Contrato establece las obligaciones de inversión por parte del Concesionario que incluyen la adquisición de equipos para la prestación de los citados servicios, de ello no se desprende que la contraprestación que el Concesionario recibirá por dichos servicios adicionales deba estar fijada por el regulador. En efecto, aun cuando el Contrato establece que la prestación de dichos servicios forma parte de los compromisos asumidos por el Concesionario, no se señala expresamente que el precio que se cobre por los mismos deba ser aprobado por OSITRAN.
44. Los servicios de preacondicionado de la nave (PCA), de uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable son considerados como servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, de acuerdo a la definición de servicios de rampa establecida en el Anexo N° 1 del Informe N° 040-04-GRE-OSITRAN. Al respecto, cabe mencionar que dicha definición recoge las definiciones de servicio de asistencia en tierra establecidas por el Reporte Final a la Comisión Europea, preparado por SH&E Limited en 2002. Adicionalmente, el propio Contrato de Concesión establece en el Anexo 3 (artículo 2.4.1.), que estas actividades forman parte de servicios de rampa o manipulación en tierra.
45. En la actualidad, prestan el servicio de Rampa en el AIJCH las siguientes empresas: Talma Menzies S.R.L., Swissport GBH Peru S.A. y Globe Ground Chile S.A. Sucursal del Perú. Dentro del paquete de servicios que actualmente ofrecen estas empresas a las líneas aéreas figuran los servicios de sistema de aire preacondicionado de la nave (PCA), uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable. El ingreso al mercado de dichas empresas se efectuó en el marco de un concurso privado de acceso por subasta para la operación del servicio de rampa a terceros en el AIJCH.
46. En virtud de lo anterior, la participación de LAP en el mercado de los servicios de preacondicionado de la nave (PCA), de uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable; competirá con las empresas que actualmente prestan el servicio de rampa. En tal sentido, en aplicación de lo establecido en el artículo 7.1. b) de la Ley de Creación de OSITRAN, de las disposiciones contractuales arriba mencionadas y considerando que dichos servicios vienen siendo prestados en condiciones de competencia; no corresponde incluir dichos servicios dentro de la definición del servicio de mangas sujeto a regulación. En síntesis, no corresponde incorporar la prestación de los

servicios de aire preacondicionado de la nave (PCA), de uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable; dentro de la estructura tarifaria de la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante la utilización puentes de abordaje.

47. Sin perjuicio de los argumentos señalados arriba, debe mencionarse que la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN, en su artículo 3°, declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por LAP en el que se impugna la decisión de ni incluir los servicios de provisión de agua, energía eléctrica y aire acondicionado dentro de la definición de servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje.
48. Por lo tanto, no procede el recurso de reconsideración presentado por LAP en su extremo correspondiente a la inclusión de los servicios adicionales en el cálculo de la tarifa de puentes de embarque.

III.3.3. Los ingresos proyectados:

a) *Proyecciones de tráfico utilizadas*

49. LAP ha señalado que su tasa de crecimiento anual de las operaciones, 3.42% anual, es una tasa "bastante agresiva"; por lo que utilizar una tasa mayor, como lo hizo OSITRAN produce un incremento ficticio de la demanda.
50. Al respecto, es preciso apuntar que OSITRAN consideró la tasa de crecimiento promedio anual de las operaciones en el AIJCH para el periodo 2005-2030 que forma parte de la propuesta del concesionario, Folio 0059, Capítulo 2, Anexo 6 del Contrato de Concesión. Esta tasa de crecimiento asciende a 3.74% y considera las operaciones comerciales, a diferencia de LAP que emplea la tasa de 3.42% que representa la tasa de crecimiento anual de las operaciones totales, incluyendo operaciones de cargueros y militares. Esta tasa se aplica a las unidades de tiempo (cantidad demandada) que se toma como base para la proyección de la demanda.
51. Sin embargo, la tasa de crecimiento empleada por OSITRAN en la tarifa aprobada por Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN no se encuentra actualizada, pues LAP en su Plan Maestro aprobado por el MTC⁴ establece proyecciones de tráfico para los movimientos de aeronaves. Por lo tanto, se empleará las proyecciones presentadas en su Plan Maestro para el cálculo de la tasa de crecimiento de operaciones:

Cuadro N° 1

Plan Maestro 2002

Movimiento de aeronaves			
Año	Internacional	Nacional	Total
2002	28,355	34,657	63,012
2005	31,600	39,200	70,800
2008	37,000	45,500	82,500
2010	40,800	50,200	91,000

⁴ Aprobado por Resolución Directoral N° 171-2003-MTC/12 del 9 de junio de 2002.

Plan Maestro 2002

Movimiento de aeronaves			
Año	Internacional	Nacional	Total
2015	51,600	60,500	112,100
2020	64,400	71,100	135,500
2025	83,800	87,900	171,700
2030	98,400	97,500	195,900
Tasas de crecimiento anual			
	Internacional	Nacional	Total
2005	3.7%	4.2%	4.0%
2008	5.4%	5.1%	5.2%
2010	5.0%	5.0%	5.0%
2015	4.8%	3.8%	4.3%
2020	4.5%	3.3%	3.9%
2025	5.4%	4.3%	4.8%
2030	3.3%	2.1%	2.7%

Fuente: Plan Maestro 2002

Elaboración: Gerencia de Regulación

52. Por otro lado, LAP ha manifestado que no corresponde considerar todo el incremento resultado de la aplicación de la tasa de crecimiento a las operaciones pues existe una restricción de hora punta, que limita dicha tasa de crecimiento.
53. La observación de LAP es correcta, pues el crecimiento de las operaciones factibles de ser atendidas por puentes de embarque es nulo en las horas en que el número de naves supera al de puentes de embarque. Es decir, no es posible acomodar más de siete (7) naves de manera simultánea. Por lo que el crecimiento de las operaciones estará limitado a la proporción de las operaciones factible de incrementarse según la distribución de las operaciones por hora.
54. A fin de incorporar esta restricción se ha empleado la distribución de las operaciones por hora en el AIJCH durante el 2004, información reportada en el Informe Trimestral – IV 2004⁵. Aplicando la tasa de crecimiento a esta distribución y tomando sólo la proporción de operaciones factible de ser atendidas por puentes de embarque⁶ se obtiene la distribución del número de operaciones promedio por hora en un día. Este número indicará si la capacidad ha sido copada o existe posibilidad de crecimiento, y servirá para hallar el ponderador del crecimiento de la demanda. Como se puede apreciar en el siguiente cuadro existe una restricción al crecimiento de las operaciones hasta el año 2008, año en que se incrementa el número de puentes de abordaje a 19. La última fila del Cuadro N° 2 muestra el ponderador del crecimiento de la demanda para los años en que existe una restricción al crecimiento de la demanda impuesta por el número de puentes de embarque disponibles.

⁵ Información consignada en el Formato 3, Anexo IV – Movimiento Mensual de Naves por Hora.

⁶ El 65% de todas las operaciones es factible de ser atendidas por mangas, luego de deducir las operaciones de naves cargueras, militares, categorías A y B y Fokkers.

55. Por lo tanto, con relación a la tasa de crecimiento considerada en el FCE, se ha desestimado la aplicación de la tasa de crecimiento de las operaciones del Anexo 6 del Contrato de Concesión y se ha optado por la tasa de crecimiento de las operaciones presentada en el Plan Maestro vigente a la fecha. Con relación a la aplicación de un ponderador menor a la unidad a la tasa de crecimiento de las operaciones por efectos de hora punta, se ha considerado procedente la observación de LAP.

Cuadro Nº 2
Proyección de Movimientos por Hora

Hora del día	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0:00-1:00	6.0	6.3	6.6	7.0	7.3	7.7	8.0	8.4	8.7	9.1	9.5
1:00-2:00	3.7	3.9	4.1	4.4	4.6	4.8	5.0	5.2	5.5	5.7	5.9
2:00-3:00	1.2	1.3	1.4	1.4	1.5	1.6	1.6	1.7	1.8	1.9	1.9
3:00-4:00	0.7	0.7	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	1.1	1.1
4:00-5:00	1.2	1.3	1.3	1.4	1.5	1.6	1.6	1.7	1.8	1.8	1.9
5:00-6:00	3.5	3.6	3.8	4.0	4.2	4.4	4.6	4.8	5.0	5.2	5.5
6:00-7:00	7.9	8.4	8.8	9.2	9.7	10.2	10.6	11.1	11.6	12.1	12.6
7:00-8:00	5.9	6.2	6.5	6.9	7.2	7.6	7.9	8.3	8.6	9.0	9.4
8:00-9:00	6.8	7.2	7.6	7.9	8.3	8.8	9.1	9.5	9.9	10.4	10.8
9:00-10:00	10.5	11.0	11.6	12.2	12.8	13.5	14.1	14.7	15.3	15.9	16.6
10:00-11:00	8.5	8.9	9.4	9.9	10.4	10.9	11.4	11.9	12.4	12.9	13.4
11:00-12:00	8.5	9.0	9.4	9.9	10.4	10.9	11.4	11.9	12.4	12.9	13.5
12:00-13:00	6.8	7.1	7.5	7.9	8.3	8.7	9.1	9.4	9.8	10.3	10.7
13:00-14:00	7.0	7.4	7.8	8.2	8.6	9.1	9.4	9.8	10.3	10.7	11.2
14:00-15:00	7.3	7.7	8.1	8.6	9.0	9.4	9.8	10.3	10.7	11.1	11.6
15:00-16:00	7.8	8.2	8.6	9.1	9.5	10.0	10.4	10.9	11.3	11.8	12.3
16:00-17:00	5.4	5.7	6.0	6.3	6.6	6.9	7.2	7.5	7.8	8.2	8.5
17:00-18:00	6.0	6.3	6.6	7.0	7.3	7.7	8.0	8.3	8.7	9.1	9.5
18:00-19:00	6.3	6.7	7.0	7.4	7.8	8.2	8.5	8.9	9.2	9.6	10.0
19:00-20:00	5.9	6.2	6.5	6.9	7.2	7.6	7.9	8.2	8.6	8.9	9.3
20:00-21:00	5.4	5.6	5.9	6.2	6.6	6.9	7.2	7.5	7.8	8.1	8.5
21:00-22:00	3.7	3.9	4.1	4.3	4.6	4.8	5.0	5.2	5.4	5.7	5.9
22:00-23:00	4.1	4.3	4.5	4.7	5.0	5.2	5.4	5.7	5.9	6.2	6.4
23:00-24:00	5.4	5.7	6.0	6.3	6.6	7.0	7.2	7.6	7.9	8.2	8.6
Total	136	143	150	158	166	174	182	189	197	206	215
Ponderador	0.58	0.47	0.43	1	1	1	1	1	1	1	1

*Nota: Los datos sombreados representan las horas en las que la infraestructura es superada por la operaciones.
Fuente: Informe Trimestral 2004 -IV
Elaboración: Gerencia de Regulación*

b) Restricciones técnico operativas en el uso de los puentes de embarque:

56. LAP en su escrito de reconsideración así como en su informe oral ha señalado que OSITRAN no ha considerado la mayoría de restricciones técnico operativas para el uso de las mangas. Asimismo, señala que los ajustes debido a restricciones técnico operativas que fue formulando LAP han sido incorporados a través de factores de ajuste lo cual resultaría incorrecto en tanto todas estas restricciones operan de manera simultánea.
57. Las restricciones a las que LAP hace referencia son las siguientes:
- Tiempo de preparación de posiciones de estacionamiento (buffers)
 - Tamaño máximo de aeronave que puede usar cada posición de estacionamiento
 - Imposibilidad de tener aeronaves de gran envergadura en posiciones adyacentes
 - Posiciones de estacionamiento exclusivas para uso nacional e internacional
 - Limitación para el uso de salas de embarque de los “swing gates”
58. Adicionalmente, LAP señala que no es aceptable una simulación que tome como máximo de tiempo de la operación tres (3) horas, porque este tiempo de estadía incluye a aeronaves que pernoctan en el AIJCH.
59. Sobre el particular, corresponde aclarar que en su propuesta OSITRAN ha considerado todas las restricciones arriba mencionadas, con excepción de la corrección en el caso de las aeronaves que pernoctan en el aeropuerto.
60. Sin perjuicio de ello, resulta pertinente la observación formulada por LAP en el sentido de que la simulación debe realizarse incorporando de manera simultánea todas las restricciones⁷.
61. En virtud de lo anterior, OSITRAN realizó una nueva simulación incorporando simultáneamente todas las condiciones que restrinjan las operaciones factibles de ser atendidas por puentes de embarque.
62. Dicha simulación ha considerado la concentración de las operaciones en ciertas horas del día, lo que no permite que todas las aeronaves que lleguen durante un lapso de tiempo puedan ser atendidas por los puentes de embarque, pues la demanda por los mismos es mayor a la oferta o capacidad instalada.
63. De las aeronaves que llegan al AIJCH se han considerado aquellas de código C, D y E. Por otro lado, no se han reconocido las aeronaves Fokker.

Cuadro N° 3
Clasificación de aeronaves por envergadura

Código	Envergadura
A	Hasta pero no incluye 15 m
B	Desde 15 m hasta pero no incluye 24 m
C	Desde 24 m hasta pero no incluye 36 m

⁷ Debe mencionarse que, a pesar de dicha pretensión, LAP no ha presentado a OSITRAN una simulación que incluya de manera simultánea todas las restricciones arriba mencionadas.

Código	Envergadura
D	Desde 36 m hasta pero no incluye 52 m
E	Desde 52 m hasta pero no incluye 65 m

64. No se han considerado las aeronaves que hacen servicio exclusivo de carga pues no transportan pasajeros, además se atienden y estacionan en una zona diferente. Asimismo, no se han considerado las aeronaves militares pues su operación responde a otros fines diferentes al de transportar pasajeros.
65. El tiempo de operación de aeronaves que pernoctan, aquellas que registran en la base de datos como destino u origen "SPIM" (AIJCH) o "hangar", ha sido considerado un uso de manga máximo de noventa minutos (90 min.) para operaciones internacionales y de cuarenta y cinco minutos (45 min.) para operaciones nacionales.
66. Adicionalmente, se ha tomado en cuenta 15 minutos entre la salida de una aeronave y la conexión de otra a un PLB para el acondicionamiento y limpieza del área y del puente de abordaje.
67. Asimismo, se ha considerado la distribución de las naves según sean vuelos nacionales e internacionales de acuerdo a la configuración establecida por el operador del aeropuerto. Lo anterior implica que no se puede alternar un vuelo nacional entre dos internacionales o viceversa. La asignación de un vuelo nacional o internacional en las posiciones *swing gates* determinará la posibilidad de asignar más operaciones a mangas sobre todo en la proximidad de las horas picos nacionales o internacionales.

Cuadro N° 4
Clasificación de las mangas según su uso

Posición 13	Posición 14	Posición 15	Posición 16	Posición 17	Posición 18	Posición 19
Exclusivo para vuelos Nacionales	Swing Gate N / I	Swing Gate N / I	Swing Gate N / I	Exclusivo para Vuelos Internacionales	Exclusivo para Vuelos Internacionales	Exclusivo para Vuelos Internacionales
Cap Max D +	Cap Max D +	Cap Max E	Cap Max D -	Cap Max E	Cap Max D +	Cap Max D +

68. Finalmente, se ha considerado la imposibilidad de tener aeronaves de gran envergadura en posiciones de estacionamiento adyacentes. En ningún caso se ha colocado en la simulación dos aviones de envergadura con código E ni D+ en estacionamientos adyacentes. Sin embargo, se consideró la posibilidad de estacionar dos naves D+ juntas en las posiciones 14 y 15 o 17 y 18, aunque estos casos se presentaron en 9 ocasiones en toda la simulación.
69. Esta simulación ha dado como resultado un nivel de ocupabilidad de 46.6% tomando en cuenta la información histórica de cuatro semanas correspondientes de los meses de febrero, mayo, julio y noviembre del 2004. La capacidad instalada se ampliará en el 2008, con la implementación de 12 mangas adicionales, lo que tiene el efecto de disminuir el factor de ocupabilidad a 22.5%.

**Cuadro N° 5
Resultado de simulación**

Mes	7 Mangas	19 Mangas
Febrero	49.0%	24.8%
Mayo	49.5%	24.0%
Julio	45.7%	21.3%
Noviembre	42.2%	19.8%
TOTAL	46.61%	22.49%

70. En este sentido, es necesario considerar que si bien el nivel de ocupabilidad disminuye en términos relativos, el número de horas de utilización de las mangas (cantidad demandada) se incrementa en términos absolutos. Este cambio, significa un salto en la demanda en el año 2008, pues parte de las aeronaves que no podían ser atendidas con 7 mangas, por las restricciones de hora, podrán serlo para el 2008.
71. Por lo tanto, procede la observación de LAP en el sentido de que la simulación debe realizarse incorporando de manera simultánea todas las restricciones. Asimismo, procede su observación sobre la consideración de las aeronaves de pernocte.

**Cuadro N° 6
Número de slots utilizados en escenario con 7 y
19 mangas**

Slots de 15 Min			
Mes	7 Mangas	Slots perdidos	19 Mangas
Febrero	2,306	861	3,167
Mayo	2,328	735	3,063
Julio	2,150	571	2,721
Noviembre	1,987	546	2,533
TOTAL PROM HORAS POR SEMANA	548	170	718

c) Los costos considerados en la fijación de las tarifas de puentes de embarque

- **Determinación del costo de las inversiones**

72. AETAI considera que resulta inaceptable que el precio considerado en la determinación de la tarifa de puentes de embarque tenga una diferencia de más de 100% en comparación de la cotización que presentó ascendente a US \$370 mil por manga. En virtud de ello, OSITRAN ha solicitado a los supervisores cotizaciones adicionales de mercado de mangas con características similares a las requeridas por el Contrato de Concesión para el AIJCH. Sobre el particular, en su Informe AIJC-IF-SPB-0023, el Supervisor LAHMEYER International ha manifestado lo siguiente:

“Con relación a su requerimiento expresado en el oficio N° 055-GRE-OSITRAN, tenemos a bien expresarles que el monto de “inversión revisada” por AETAI, mostrado como un total de US \$370,000, en el ítem 7.5. de su Recurso de Reconsideración que se adjuntó al oficio de la referencia, da a entender que sólo está referido a la oferta para adquirir e instalar un equipo cuya naturaleza le permitiría funcionar totalmente aislada de la geometría de la infraestructura y servicios del terminal donde va a operar. La mencionada “inversión revisada” prescinde de las inversiones adicionales en los rubros de la Ingeniería desarrollada para definir las características físicas de las mangas, así como la de las obras ejecutadas, tanto en la plataforma para soportar la torre pivote de la manga como las obras civiles y electromecánicas efectuadas en el espigón, como fueron las instalaciones eléctricas, ductería de aire, líneas de agua y de control de comunicaciones, para conectar los servicios requeridos por los puentes de pasajeros de conformidad a los Requisitos Técnico Mínimos (RTM) establecidos por el Contrato de Concesión.

Además, el monto de “inversión revisada”, presentado por AETAI, es un costo directo, que para ser comparable con el monto de inversión ejecutada por LAP (2001-2005) para cada una de sus 7 mangas en el AIJC, debería incluir los costos indirectos propios de LAP y el “overhead” de OBI.”

73. Sin perjuicio de lo anterior, los costos de inversión para la determinación de la tarifa de puentes de embarque, deben considerar que la estructura de costos de la tarifa debe basarse en “precios de mercado”, relativos a la adquisición de los puentes de embarque, específicamente. Lo anterior quiere decir que, dadas ciertas características técnicas mínimas requeridas por el Contrato de Concesión, la inversión debe reflejar decisiones de inversión eficientes.
74. Incorporando la información de precios de mercado entregada por LAHMEYER, correspondiente a una nueva cotización de la firma norteamericana Jetway para las 12 mangas adicionales, se ha procedido a recalcular el monto de las inversiones. El costo revisado por manga asciende a US \$400,600. La diferencia fundamental con el costo considerado en el Informe N° 019-2005-GRE-OSITRAN, radica en la cotización considerada para las mangas. La desagregación de la estructura de costos utilizada, disponible a partir de la nueva información remitida por LAHMEYER, aparece en el Anexo 2.
75. Por lo tanto, se ha considerado procedente la observación de AETAI y se ha considerado el valor de la cotización enviada por los supervisores de obra para los puentes de embarque.

- **Costos de energía considerados**

76. LAP señala la existencia de un error en el cálculo costo de la energía para las doce (12) mangas. Dicho error radicaría en el hecho de que no se habría considerado en los costos de energía asociado a los doce (12) puentes de embarque instalados en el año 2008. De la revisión del FCE, se concluye que dicho error no existe.
77. Por otro lado, a efectos de confirmar la estimación del consumo de energía por manga, considerada en el Informe N° 019-2005-GRE-OSITRAN, se solicitó a los supervisores de obra el cálculo del consumo de energía por el uso de aire

acondicionado para los puentes de embarque⁸. Este nuevo valor se incorporó en el FCE para la determinación de la tarifa de puentes de embarque.

78. Por lo tanto, no procede la observación de LAP sobre un supuesto error en el cálculo de la energía eléctrica.

- **Depreciación**

79. LAP señaló que existía un error en el monto de inversión considerado para el cálculo de la depreciación en la determinación del impuesto a la renta. Dicho error se debió a que OSITRAN consignó un costo mayor de inversión, con el resultado de una disminución artificial en la tarifa. La corrección de este error ha sido incorporada en el nuevo cálculo de la tarifa de puentes de embarque.

80. Por lo tanto, es procedente la observación de LAP correspondiente al cálculo de la depreciación y la inclusión de este monto en el FCE.

III.3.4. Aplicación de normas dentro del procedimiento de fijación tarifaria:

81. APEA sostiene que el hecho que no se permita a las líneas aéreas “optar” por las posiciones remotas en vez de tener que utilizar los Puentes de abordaje le ocasiona un agravio que sustenta en parte su impugnación.

82. Al respecto, es necesario considerar lo siguiente:

- El Reglamento para Asignación de Posición de Estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque de LAP, establece que la Autoridad Aeroportuaria para hacer cumplir dicho reglamento en el AIJCH es la empresa concesionaria; y, que por lo tanto, *ésta asignará a la compañía aérea una posición de estacionamiento, una sala de embarque y un puente de embarque si la posición es de contacto.*
- En efecto, el referido reglamento, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁹; establece los criterios operacionales objetivos con base a los cuales se asigna el uso de los puentes de embarque.
- Dichos criterios han sido considerados por OSITRAN como parte de las condiciones técnicas y operativas, pues se trata de una materia técnica de competencia del órgano sectorial competente, en este caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

83. En virtud de lo anterior, no existe fundamento jurídico ni económico para sostener que existe un pretendido “derecho de opción” de las aerolíneas, entre Puentes de Embarque y Posiciones Remotas, dado que de acuerdo al Reglamento aprobado

⁸ Para el cálculo se consideró un sistema de ventilación forzada para extraer el aire caliente del interior con un volumen de 142 m³ = 5014 Ft³ en un tiempo de extracción de 5 minutos, con una temperatura exterior en verano de 83°F (28.3°C) y una temperatura Interior de 71.6°F (22°C), antes de los 10 Minutos el Recinto (PLB) tendrá un confort en temperatura de 22°C (71.6°F). Si se toma en cuenta a los pasajeros desfilando en fila india, con una separación de 1 m, esto daría 45 personas en movimiento dentro del PLB. Bajo estas condiciones el consumo de energía por hora sería del orden de los 16,5 kWh.

⁹ Mediante Oficio N° 1315-2005-MTC/12.04.AVSEC, de fecha 28 de abril de 2005.

por la DGAC, esa determinación se establece de acuerdo a *criterios objetivos* como el tamaño de la aeronave, y considerando la necesidad de optimizar el uso y eficiencia de la infraestructura del AIJCH, que por lo demás es común en diversos aeropuertos en el ámbito internacional.

84. Por lo tanto, no procede la observación de APEA con relación a la posibilidad de los operadores de transporte aéreo de poder optar por la posición de estacionamiento.

III.3.5. Fundamentos de Derecho presentados en los recursos de reconsideración presentados por AETAI, APEA y LAP:

85. APEA sostiene que la Tarifa Máxima fijada por OSITRAN se opone a lo establecido por la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y lo establecido en el “Convenio de Chicago” de 1944, con relación a la “economicidad” (sic) de los servicios de Aviación Comercial.
86. La promoción de la inversión privada en el ámbito de la infraestructura es uno de los principios jurídicos básicos, aplicables por OSITRAN en los procedimientos de fijación de tarifas, de conformidad con lo establecido en el Artículo 8° del Reglamento General de OSITRAN.
87. Por ello, la referida fijación tarifaria se ha basado en la necesidad, legalmente establecida, de mantener un balance adecuado entre la incorporación de más competencia y la creación de los incentivos requeridos para el aumento y cobertura de la infraestructura, así como al mejoramiento de la calidad de ésta, velando para tal efecto por considerar retornos adecuados a la inversión ejecutada para proveer el servicio.
88. En ese sentido, al ejercer su función reguladora, OSITRAN ha considerado que la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros, se fije dentro de las facultades expresamente atribuidas a OSITRAN, en virtud de:
- a) El Literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917 (que atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos que no exista competencia en el mercado); y,
 - b) 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° 27332 (que señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito).
89. En ese orden de ideas, no es correcta la afirmación relativa a que OSITRAN no ha considerado el criterio de razonabilidad al fijar la tarifa del servicio cuya tarifa es materia de impugnación.
90. Adicionalmente, APEA arguye la necesidad de considerar una serie de criterios que son de aplicación para la determinación de los derechos que cobra los órganos de la Administración Pública a los administrados, cuando establecen los

procedimientos a su cargo, en los correspondientes Textos Únicos de Procedimientos Administrativos (TUPA's)¹⁰.

91. Al respecto, se debe señalar que se trata de una línea de argumentación errada, pues si bien LAP es una persona jurídica bajo el régimen privado, que presta servicios públicos en virtud a un contrato de concesión, en el presente caso no se trata del establecimiento de un "derecho de trámite" por parte de LAP, sino del ejercicio de la función de regulación tarifaria por parte de OSITRAN, con base a normas especiales aplicables, como son la Ley N° 27838 y el REGO de OSITRAN, que contiene los criterios económicos aplicables al procedimiento mediante el cual, el organismo regulador puede fijar las tarifas de los servicios monopólicos que se presta dentro del proceso de explotación económica de las infraestructuras bajo su competencia.
92. Asimismo, se debe considerar que los argumentos de APEA con relación a la necesidad de que OSITRAN fije una tarifa distinta para aeronaves grandes (con más pasajeros) y pequeñas (con menos pasajeros), carece de sustento legal y económico, pues el servicio que proporciona LAP a las aerolíneas grandes y pequeñas es exactamente el mismo. No existiendo una diferenciación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, según se trate de una nave con más o menos pasajeros, carece de sustento legal pretender una tarifa diferenciada en tales casos, por lo que ese argumento debe ser desestimado.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como resultado del análisis precedente se concluye lo siguiente:

- En su calidad de administrados con capacidad de interponer válidamente recursos de reconsideración en contra de las resoluciones tarifarias aprobadas por OSITRAN, se debe declarar que los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI, APEA y LAP son procedentes, de acuerdo a lo establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Debe impulsarse el procedimiento administrativo, disponiendo de oficio la acumulación de los recursos de reconsideración interpuestos por las empresas anteriormente mencionadas, conforme lo establecido en el Artículo 149° de la precitada norma legal.
- En la determinación de la tarifa por el servicio de puentes de embarque en el AIJCH, se ha considerando un proyecto con un horizonte de 10 años, en primer término debido a que a partir del año 2015, pueden registrarse cambios estructurales en los patrones de demanda por el servicio, resultantes de los cambios operacionales que se introduzcan, como resultado de la inclusión de la segunda pista de aterrizaje y los efectos de dichos cambios sobre el uso de las mangas, especialmente en horas punta. En particular, existe incertidumbre respecto a si la segunda pista tendrá operaciones simultáneas o secuenciales. En segundo término, éste periodo coincide con los periodos de revisión tarifaria quinquenales que el regulador ha fijado.

¹⁰ Para tal efecto, se refieren al D.L. 575 y su norma reglamentaria.

- La identificación de los años del FCE con años calendarios se da por brindar facilidad en la ubicación temporal del proyecto; sin embargo, los años que aparecen con nomenclatura de calendario pueden cambiar a números o dígitos que señalen el simple orden de los eventos sin alterar el contenido del FCE.
- Resulta necesario actualizar la tasa de crecimiento utilizada por OSITRAN en la tarifa aprobada por Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN por la utilizada por LAP en su Plan Maestro aprobado por el MTC, Resolución Directoral N° 171-2003-MTC/12 del 9 de junio de 2002. Asimismo, resulta pertinente corregir la tasa de crecimiento de las operaciones en el AIJCH, incorporando las limitaciones de capacidad que surgen a medida que se incrementa el tráfico en el tiempo.
- Resulta pertinente la observación formulada por LAP en el sentido de que la simulación del uso de los puentes de embarque debe realizarse incorporando de manera simultánea las restricciones de tiempo de preparación de posiciones de estacionamiento (buffers), tamaño máximo de aeronave, imposibilidad de tener aeronaves de gran envergadura en posiciones adyacentes, posiciones de estacionamiento exclusivas para uso nacional e internacional, limitación para el uso de salas de embarque de los “swing gates; Asimismo, resulta pertinente corregir la simulación en el caso de las naves que pernoctan en el AIJCH. La nueva simulación realizada por OSITRAN arroja un resultado de 46.61% de uso de las 7 primeras mangas y de 22.49% para cuando entren en operación las 12 mangas adicionales.
- La cotización de las mangas presentada por AETAI representa un costo directo, que para ser comparable con el monto de inversión ejecutada por LAP (2001-2005) para cada una de sus 7 mangas en el AIJC, debería incluir los costos indirectos propios de LAP y el “overhead” de OBI. Sin perjuicio de ello, los costos de inversión para la determinación de la tarifa de puentes de embarque deben considerar una estructura de costos de la tarifa basada en “precios de mercado”, respecto a la adquisición de los puentes de embarque, específicamente. Lo anterior significa que, dadas ciertas características técnicas mínimas requeridas por el Contrato de Concesión, la inversión debe reflejar decisiones de inversión eficientes. Incorporando la información de precios de mercado entregada por LAHMEYER, para las 12 mangas adicionales se ha procedido a recalcular el monto de las inversiones.
- OSITRAN ha incorporado la corrección indicada por LAP con relación al monto de inversión consignado para efectos de la depreciación utilizada para el cálculo del impuesto a la renta. En el caso de la corrección solicitada en relación con los costos de la energía, esta ha sido desestimada en tanto se constató que, el supuesto error de cálculo indicado por LAP, no existe.
- No existe fundamento jurídico ni económico para sostener que existe un pretendido “derecho de opción” de las aerolíneas, entre Puentes de Embarque y Posiciones Remotas, dado que de acuerdo al Reglamento aprobado por la DGAC, esa determinación se establece de acuerdo a *criterios objetivos* como el tamaño de la aeronave, y considerando la necesidad de optimizar el uso y eficiencia de la infraestructura del AIJCH, que por lo demás es común en diversos aeropuertos en el ámbito internacional.

- No es correcta la afirmación relativa a que OSITRAN no ha considerado el criterio de razonabilidad al fijar la tarifa del servicio cuya tarifa es materia de impugnación.
- Si bien LAP es una persona jurídica bajo el régimen privado, que presta servicios públicos en virtud a un contrato de concesión, en el presente caso no se trata del establecimiento de un “derecho de trámite” por parte de LAP, sino del ejercicio de la función de regulación tarifaria por parte de OSITRAN, con base a normas especiales aplicables, como son la Ley N° 27838 y el REGO de OSITRAN, que contiene los criterios económicos aplicables al procedimiento mediante el cual, el organismo regulador puede fijar las tarifas de los servicios monopólicos que se presta dentro del proceso de explotación económica de las infraestructuras bajo su competencia.
- En virtud del análisis de las observaciones y comentarios descritos en las secciones precedentes, se ha determinado que la nueva tarifa por el servicio de puentes de embarque en el AICJH será de US \$66.91 por los primeros 45 minutos o fracción (más los impuestos de ley) y de US \$22.29 por cada período adicional de 15 minutos o fracción (más los impuestos de ley).

En virtud de lo anterior, se recomienda al Consejo Directivo:

- Aprobar el presente informe, notificándolo a la Asociación Peruana de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), la Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA) y a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP).
- Aprobar la nueva tarifa por el servicio de puentes de embarque en el AIJCH ascendente a US \$66.91 por los primeros 45 minutos o fracción (más los impuestos de ley) y de US \$22.29 por cada período adicional de 15 minutos o fracción (más los impuestos de ley).
- En caso que como resultado del monitoreo del mercado, se observen cambios significativos respecto de los supuestos utilizados en el cálculo tarifario, se propone que OSITRAN pueda reevaluar la tarifa aprobada durante el primer año de vigencia de la nueva tarifa aprobada.

Atentamente,

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

ANA OLIVA CHACON
Analista de Regulación

ANEXO 2: COTIZACION PLB

Precio de equipo ex-factory Manga (PLB 45/27m)	270,000	
Equipo 400 Hz		28.05%
Equipo PCA		
Equipo ADS		
Valor Ex-factory	270,000	A
Valor FOB		
Flete interno fabrica - Puerto	14,850	
Manipuleo embarque	0	
Valor FOB - Puerto embarque	284,850	B
Valor CIF Flete maritimo	17,148	6.02% de B
Seguro maritimo	570	0.20% de B
Valor CIF - Puerto Callao	302,568	C
Internamiento Aeropuerto	0	
Manipuleo	0	
Arancel (ad valorem) 12%	0	exonerado
IGV 19%	0	exonerado
Flete interno Callao - Aerp	1,000	
Valor Total Aeropuerto	303,568	D
Costos de Diseño y Construcción Ingenieria (Diseño)	16,696	5.5% de D
Obras Civiles	10,600	relleno bases
Instalaciones de agua hasta la manga		bombas tuberias
Instalaciones de energía electrica		tablero, cables
Instalaciones de A/C (prt contra incendios)		ductos, ingreso NFPA
Montaje e instalacion mecanica/electrica	31,670	grúas, mano de obra
Total costos diseño y construccion	58,966	E
TOTAL COSTO DIRECTO	362,534	F
Costos LAP		
Seguro All Risk		1.6% F
Gerenciamiento LAP	38,066	
OBI - Contrato EPC		54.75 F
Total costos LAP	38,066	G
COSTO TOTAL	400,600	H

ANEXO N° 3

Precio Unitario de PLB			
(en US \$)			
	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total
Incluido en FCE 7 mangas ¹	758,955	68,913	827,868
Porcentaje	91.68%	8.32%	100.00%
Fuente:			
1/ Presupuesto y Programa de Inversiones 2001 - 2008 - Rev 04, considera 28.05% de la inversión en equipos de aire acondicionado según la proporción de la propuesta de LAP, no considera equipos de agua y energía.			

ANEXO 1: FLUJO DE CAJA ECONÓMICO

Servicio de Mangas	Ponderador crecimiento de la c	0.5750	0.4749	0.4281	1	1	1	1	1	1	1	1	
Flujo de Caja	Tasa de Crecimiento	5.23%	5.23%	5.23%	5.23%	5.03%	5.03%	4.26%	4.26%	4.26%	4.26%	4.26%	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Horas demandadas	28,584	29,444	30,175	30,851	45,891	48,197	50,619	52,775	55,023	57,366	59,809		
Tarifa por Hora		89.20	89.2	89.2	89.2	89.2	89.2	89.2	89.2	89.2	89.2		
Tarifa por 45 Min		66.91											
				Ocupabilidad									
	Mangas	Hora / día	1 día	365	46.61%	22.49%	Diferencia						
	7	24	168	61,320	28,584		8,841						
	19	24	456	166,440		37,426							
Total Ingresos		2,626,407	2,691,638	2,751,904	3,494,681	4,299,238	4,515,286	4,707,584	4,908,072	5,117,098	5,335,027	0	
Retribución	0	1,221,568	1,251,908	1,279,938	1,625,411	1,999,619	2,100,105	2,189,544	2,282,793	2,380,014	2,481,374		
Tasa regulatoria	0	26,264	26,916	27,519	34,947	42,992	45,153	47,076	49,081	51,171	53,350		
Total Retribución + Tasa Regulatoria	0	1,247,832	1,278,824	1,307,457	1,660,358	2,042,611	2,145,257	2,236,620	2,331,874	2,431,185	2,534,725		
Total Ingresos Netos	0.0	1,378,575	1,412,814	1,444,447	1,834,323	2,256,627	2,370,028	2,470,964	2,576,198	2,685,914	2,800,302	0	
Mantenimiento		186,612	190,344	194,532	321,885	551,503	563,636	576,036	588,709	601,661	614,897		
Energia		51,864	54,216	56,649	86,121	92,438	99,219	105,721	112,648	120,029	127,894		
Depreciacion de equipos	0	579,508	579,508	579,508	859,928	1,060,228	1,060,228	1,060,228	1,060,228	1,060,228	1,060,228		
Seguro		14,656	14,656	14,656	21,748	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813		
Provision 5% Costos (M+E+S)		12,657	12,961	13,292	21,488	33,538	34,483	35,428	36,409	37,425	38,480		
Total Egresos	0	845,296	851,684	858,636	1,311,169	1,764,520	1,784,380	1,804,226	1,824,806	1,846,156	1,868,312	0	
Impuestos	0	138,119	145,333	151,725	135,497	127,456	151,683	172,685	194,610	217,497	241,385		
ITF		2,129	1,638	0	0	0	0	0	0	0	0		
Utilidad	0	393,030	414,159	434,086	387,657	364,651	433,966	494,053	556,781	622,261	690,604	0	
Inversiones		5,795,078	0	0	2,804,200	2,003,000	0	0	0	0	0	-6,122,368	
Total Inversiones	0	5,795,078	0	0	2,804,200	2,003,000	0	0	0	0	0	-6,122,368	
Flujo de caja	0	-5,795,078	972,538	993,667	-1,790,606	-755,415	1,424,879	1,494,193	1,554,280	1,617,009	1,682,488	1,750,832	6,122,368
VPN	0												
wacc	11.91%												

ANEXO N° 3

El cuadro adjunto presenta 9 columnas que consignan información detallada sobre la formación de precios de los puentes de embarque. Cabe resaltar que la información consignada en la presente ha sido construida a partir de la estructura de costos provista por los supervisores de obra de OSITRAN.

La columna A representa el precio por manga consignado en el Contrato de Concesión, Anexo 6, Tabla N, Programa de Inversión para el Desarrollo y Mantenimiento del Plan Maestro Detallado Años 1 – 8, Folio 516. En este caso, no ha sido posible presentar el detalle de la formación del precio de la manga pues dicha propuesta no presenta desagregación alguna.

Las columnas B y C presentan los precios para las primeras 7 y 12 mangas respectivamente, consignados por el concesionario en su Presupuesto y Programa de Inversiones 2001 – 2008 – Rev 04, versión 2004 aprobado por el MTC mediante Oficio N° 415-2005-MTC/02. Esta columna presenta el precio de los puentes de embarque en forma agregada que incluye equipos adicionales a los puentes encapsulados; sin embargo, no presenta información desagregada de cada elemento.

La columna D corresponde a la cotización presentada por AETAI el 30 de marzo de 2005 como parte de su solicitud de suspensión de la tarifa provisional y propuesta de fijación de una tarifa máxima de US \$32.05 (sin incluir los tributos de ley) por los primeros 45 minutos o fracción; y de US \$10.68 (sin incluir los tributos de ley) para cada período de 15 minutos o fracción adicional. Esta información no se tomó en consideración pues el modelo del puente de embarque no correspondía al de materia de fijación tarifaria. No obstante ello, a partir de dicha información se construye el precio del puente de embarque considerando el equipo de aire acondicionado y el sistema de estacionamiento.

La columna E recoge la información del Informe AIJC-IF-SPB-0021-Costos de los Puentes de Embarque de Pasajeros, enviado por LAHMEYER el 19 de abril de 2005, donde consigna la cotización de mangas del operador inglés BAA.

La columna F consigna la información de AETAI presentada como parte de su recurso de reconsideración contra la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN.

La columna G presenta la información del Informe Especial AIJC-IF-SPB-0023 de LAHMEYER del 14 de julio de 2005. Esta información permite la elaboración de la estructura de costos de las mangas.

La columna H presenta la información del Informe Especial N° 091 de TYPASA-OIST del 14 de julio de 2005. El supervisor de obra presentó información agregada que no permitía la desagregación del precio de la manga.

Las columnas I y J son los precios consignados en el flujo de caja económico del informe N° 053-05-GRE-GAL-OSITRAN. La diferencia entre el precio de la columna I y J se debe a que en las primeras siete (7) mangas (columna I) consideran precio de los equipos que por definición del contrato de concesión integran el puente de embarque y el cargo cobrado por OBI por sus servicios como constructor de las mangas. Las siguientes doce (12) mangas (columna J) no contemplan la inclusión por cargos de equipos adicionales ni el cargo de OBI.

Con relación a este tema, el Supervisor de Obras LAHMEYER INTERNATIONAL, ha informado lo siguiente:

- La *British Airport Authority* (BAA), para obras de construcción aeroportuarias dentro de Gran Bretaña, los trabajos preparatorios, mano de obra, seguros, planta y equipo, *project management*, honorarios para diseño, ensayos, control de acceso y requerimientos para trabajos lado aire, representa el 60 % de los costos totales.
- El Consorcio SKANSKA-COSAPI-CHISAKI, en las obras civiles Central Hidroeléctrica YUNCAN, consideraron 64,16% de costos indirectos sobre el total de costos.
- El Consorcio NIB, Hispano/Dominicano, en las obras hidroeléctricas LOS TOROS (República Dominicana) que incluye obras civiles y electromecánicas, considera 60% de costos indirectos sobre el total de costos.
- Empresas BB y Siemens, calculan costos indirectos del orden de los 25 y 35%, sin incluir beneficio, riesgos cambiarios y eventuales riesgos específicos del lugar o tipo de obra de que se trate. El riesgo cambiario puede aumentar los costos indirectos en 10 a 15% dependiendo de las monedas involucradas y de tiempo de ejecución de las obras.

En base a esta información los supervisores de obra consideran que el porcentaje cobrado por OBI en la construcción de los puentes de abordaje está dentro de los parámetros internacionales que cobran empresas de construcción de la talla de Overseas Bechtel Inc.

De lo anterior, se aprecia, que las cotizaciones consideradas por OSITRAN para las 7 primeras mangas y las siguientes 12 mangas, en el marco de su proceso de fijación tarifaria, se ubican dentro de los parámetros de mercado y que la diferencia entre los precios unitarios de las primeras con las segundas, se encuentra justificada por la existencia de un contrato EPC entre LAP y su proveedor.

**CUADRO COMPARATIVO DE COSTOS DE INVERSIÓN DE LOS PUENTES DE EMBARQUE
(US \$)**

	CC ANEXO 6 F 516 19 mangas A	PRESUPUESTO 7 mangas B	PRESUPUESTO 12 mangas C	AETAI 30/mar JFK 33-17 D	LILAE 19/abr BAA E	AETAI 23/jun JFK 45-26 F	LILAE 14/jul Jetways G	TYPSA 14/jul AENA H	FCE 7 mangas I	FCE 12 mangas J
<u>Precio de equipo ex-factory</u>										
Manga (PLB 45/27m)	n.a.			240,000	339,000	255,000	270,000	n.a.	285,780	270,000
Equipo 400 Hz	n.a.							n.a.		
Equipo PCA	n.a.			25,245	25,245	25,245	25,245	n.a.	25,245	
Equipo ADS	n.a.			70,720	70,720	40,000	70,720	n.a.	70,720	
Valor Ex-factory	n.a.	424,783	445,301	335,965	434,965	320,245	365,965	n.a.	381,745	270,000
<u>Valor FOB</u>										
Flete interno fabrica - Puerto	n.a.	23,363	24,492	18,478	23,923	17,613	20,128	n.a.	20,996	14,850
Manipuleo embarque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valor FOB - Puerto embarque	n.a.	448,146	469,793	354,443	458,888	337,858	386,093	n.a.	402,741	284,850
<u>Valor CIF</u>										
Flete marítimo	n.a.	26,978	28,282	21,337	27,625	20,339	23,243	n.a.	24,245	17,148
Seguro marítimo	n.a.	896	940	709	918	676	772	n.a.	805	570
Valor CIF - Puerto Callao	n.a.	476,021	499,014	376,489	487,431	358,873	410,108	n.a.	427,791	302,568
<u>Internamiento Aeropuerto</u>										
Manipuleo	n.a.	-	-	-	-	-	-	n.a.	-	-
Arancel (ad valorem) 12%	n.a.	-	-	-	-	-	-	n.a.	-	-
IGV 19%	n.a.	-	-	-	-	-	-	n.a.	-	-
Flete interno Callao - Aerop	n.a.	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	n.a.	1,000	1,000
Valor Total Aeropuerto	n.a.	477,021	500,014	377,489	488,431	359,873	411,108	n.a.	428,791	303,568
<u>Costos de Diseño y Construcción</u>										
Ingeniería (Diseño)	n.a.	26,236	27,501	20,762	26,864	19,793	22,611	n.a.	23,584	16,696
Obras Civiles	n.a.	10,600	10,600	10,600	10,600	10,600	10,600	n.a.	10,600	10,600
Instalaciones de agua hasta la manga	n.a.	1,100	1,100		1,100	1,100	1,100	n.a.	1,100	1,100
Instalaciones de energía eléctrica	n.a.	3,000	3,000		3,000	3,000	3,000	n.a.	3,000	3,000
Instalaciones de AVC (contra incendios)	n.a.	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	n.a.	1,350	1,350
Montaje e instalación mecánica/eléctrica	n.a.	31,670	31,670	31,670	31,670	31,670	31,670	n.a.	31,670	31,670
Total costos diseño y construcción	n.a.	73,956	75,221	64,362	70,484	63,413	64,881	n.a.	67,204	58,966
TOTAL COSTO DIRECTO	n.a.	550,977	575,234	441,871	558,915	423,286	475,989	n.a.	495,995	362,534
<u>Costos LAP</u>										
Seguro All Risk	n.a.	8,816		7,070	8,943	6,773	7,616	n.a.	7,936	5,801
Gerenciamiento LAP	n.a.	57,853	60,400	46,396	58,686	44,445	49,979	n.a.	52,079	38,066
OBI - Contrato EPC	n.a.	301,660		241,925	306,006	231,749	260,604	n.a.	271,557	198,487
Total costos LAP	n.a.	368,328	60,400	295,391	373,634	282,967	318,199	n.a.	331,573	38,066
COSTO TOTAL	1,371,895	919,305	635,634	737,262	932,549	706,253	794,188	652,844	827,568	400,600

Nota: La columna A considera el precio por manga obtenido de la suma de los items 033.0, 120.0 y 205.0.