

INFORME N° 040-04-GRE-OSITRAN

Para: Roberto Urrunaga Pascó-Font
Gerencia General (e)

De: Roberto Urrunaga Pascó-Font
Gerente de Regulación

Ana Oliva Chacón
Analista de Regulación

Asunto: Cargo de acceso para los operadores de rampa

Referencia: Convocatoria a Subasta

Fecha : 27 de mayo de 2004

1. ANTECEDENTES

- 1.1. El 31 de marzo de 2004, LAP envía la comunicación LAP-GAF-2004-00418 mediante el cual entrega a OSITRAN el Informe de Contabilidad Regulatoria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) correspondiente al año 2003.
- 1.2. El 6 de abril de 2004, LAP convoca a una subasta para la selección de operadores del servicio de rampa a terceros a fin de otorgarles el derecho a operar este servicio en el AIJCH.
- 1.3. El 20 de abril de 2004, OSITRAN envía el Oficio No. 299-GS-04-OSITRAN solicitando aclaraciones sobre la información remitida por LAP como sustento de los cargos de acceso.
- 1.4. El 4 de mayo de 2004, LAP envía la carta LAP/149-04/GL en respuesta al oficio anterior, solicitando que dicha información se califique como confidencial.
- 1.5. El 11 de mayo de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN desestima la solicitud de confidencialidad de LAP mediante el Acuerdo No. 472-141-04-CD-OSITRAN. Contados cinco (5) días a partir de esta fecha la GRE tiene acceso a la información para su análisis.
- 1.6. El 18 de mayo de 2004, OSITRAN se reúne con LAP para comunicarle las observaciones de los postores al proceso de subasta en curso.
- 1.7. El 19 de mayo de 2004, LAP envía la carta LAP/160-04/GL adjunta a un disco compacto con información requerida por OSITRAN, solicitando que dicha información se califique como confidencial.
- 1.8. El 20 de mayo de 2004, OSITRAN convoca a una reunión a los postores para recibir sus observaciones y sugerencias al proceso de subasta en curso.
- 1.9. El 20 de mayo de 2004, la Gerencia de Regulación (GRE) envía un correo electrónico a la Oficina de Asesoría Legal de la DGAC para consultar si los operadores del servicio de rampa requieren estar sujetos al régimen de

Depósito de Material Aeronáutico (DMA). La respuesta al requerimiento fue enviada el 20 de mayo del 2004.

- 1.10. El 25 de mayo de 2004, OSITRAN envía un correo electrónico requiriendo aclaraciones sobre la información presentada por LAP.
- 1.11. El 25 de mayo de 2004, LAP envía mediante medios electrónicos dos archivos en respuesta al correo señalado anteriormente.
- 1.12. El 26 de mayo de 2004, LAP envía la carta LAP-GAF-2004-00698 donde reitera su posición con relación a no considerar facilidad esencial las áreas por ser entregadas en arrendamiento, y presenta información sobre la inflación de Estados Unidos como tasa de crecimiento de dicha renta.
- 1.13. El 27 de mayo de 2004, OSITRAN a través de comunicación telefónica requiere aclaración sobre el tráfico de operaciones considerado para 2004. Dicho requerimiento fue contestado por correo electrónico de la misma fecha.

2. OBJETIVO

Presentar observaciones al cargo de acceso presentado por LAP y determinar el cargo por aplicar.

3. ANÁLISIS

- 3.1. En cumplimiento con lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso de la Infraestructura de Uso Público, el Regulador podrá observar el cargo de acceso presentado por LAP en el proceso de subasta (Artículo 92°).
- 3.2. Por otra parte, los postores han manifestado observaciones con relación a los cargos de acceso¹.
- 3.3. Cargo de Acceso presentado por LAP
 - 3.3.1. Con relación a la definición del servicio de rampa, LAP presenta la siguiente definición:

“Servicios de asistencia en tierra o servicio de rampa (*ground handling*), son aquellos servicios que asisten a las naves en tierra, necesarios para su operación tanto de embarque o desembarque de pasajeros, equipajes, carga y correo. Tales servicios pueden ser prestados por el operador del Aeropuerto, por terceros o la misma compañía aérea en la modalidad de autoservicio.

¹ Observación presentada por Swissport: “En cualquier caso, agradeceremos nos informe cuál ha sido el criterio que sustenta el cargo de acceso que aparece descrito en el Anexo D. Agradeceremos presenten la información resumida del modelo económico que sustenta estas tarifas”.

Observación presentada por Talma: “Respecto a la definición de Cargo de Acceso, sugerimos precisar que éste incluye dos conceptos: (i) El importe que se devengará mensualmente y se fijará en función al tipo y cantidad de aeronaves atendidas por el OPERADOR, y (ii) La Renta Mensual por el arrendamiento del Área o las Áreas.”

Los servicios incluidos en esta definición se prestan en función al código de la aeronave; sea ésta desde una aeronave ejecutiva hasta una de fuselaje ancho. Asimismo, dependerá del tamaño del aeropuerto, del número de operaciones, de la composición del tráfico y de la densidad observada en las denominadas horas punta.

Serán considerados como servicios de asistencia en tierra o servicios de rampa los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), equipos de remolque de aeronaves, equipos de suministro de energía eléctrica para las aeronaves, equipos de suministro de presión neumática para arranque de aeronaves, equipos acondicionadores de aire, equipos para embarque de personas con movilidad restringida, limpieza de cabina, entre otros.”

- 3.3.2. LAP no considera como Facilidad Esencial a las áreas entregadas por ésta en arrendamiento. Con relación a los cargos por dicho servicio LAP señaló que se cobraría los mismos cargos considerados en el Apéndice 3, Anexo 5 del Contrato de Concesión a los que se le aplicaría una tasa de crecimiento anual de 3.0%. Dicho incremento se justificaba, según LAP, por la inflación observada para los últimos 15 años de la inflación de los Estados Unidos de América.
- 3.3.3. LAP en el marco del proceso de la subasta para la selección de operadores presentó los siguientes cargos por uso de áreas comunes:

Cuadro 1
Cargos propuestos por LAP en las Bases
(US\$ por operación)

Categoría	MTOW	Tarifa Actual	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarifa 1	hasta 5.68	37.44	37.44	39.20	41.03	42.95	44.97	47.07	49.27	51.58
Tarifa 2	> 5.68 hasta 33	40.85	40.85	42.76	44.76	46.86	49.05	51.35	53.76	56.27
Tarifa 3	> 33 hasta 51	61.22	61.22	64.09	67.09	70.23	73.52	76.96	80.56	84.33
Tarifa 4	> 51 hasta 56	70.26	70.26	73.55	76.99	80.60	84.37	88.32	92.46	96.79
Tarifa 5	> 56 hasta 78	74.35	74.35	77.83	81.47	85.29	89.28	93.46	97.83	102.41
Tarifa 6	> 78 hasta 152	89.87	89.87	94.08	98.48	103.09	107.92	112.97	118.26	123.80
Tarifa 7	> 152 hasta 188	110.29	110.29	115.46	120.86	126.52	132.45	138.65	145.14	151.93
Tarifa 8	> 188 hasta 287	114.38	114.38	119.73	125.34	131.21	137.35	143.78	150.51	157.56
Tarifa 9	> 287	163.49	163.49	171.14	179.16	187.55	196.33	205.52	215.14	225.21

3.3.4. Posteriormente, LAP informó sobre errores en el cálculo de dichos cargos y señaló que la nueva tasa de crecimiento de los cargos sería 3.4%, lo que implicaba un cambio en los cargos fijos como se muestra a continuación²:

Cuadro 2
Cargos de LAP modificados
(US\$ por operación)

Categoría	MTOW	Tarifa Actual	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarifa 1	hasta 5.68	37.44	37.44	38.72	40.03	41.40	42.80	44.26	45.76	47.32
Tarifa 2	> 5.68 hasta 33	40.85	40.85	42.24	43.67	45.16	46.69	48.28	49.92	51.62
Tarifa 3	> 33 hasta 51	61.22	61.22	63.30	65.45	67.68	69.98	72.36	74.82	77.36
Tarifa 4	> 51 hasta 56	70.26	70.26	72.65	75.12	77.67	80.31	83.04	85.87	88.79
Tarifa 5	> 56 hasta 78	74.35	74.35	76.87	79.49	82.19	84.98	87.87	90.86	93.95
Tarifa 6	> 78 hasta 152	89.87	89.87	92.92	96.08	99.35	102.73	106.22	109.83	113.57
Tarifa 7	> 152 hasta 188	110.29	110.29	114.04	117.92	121.93	126.08	130.36	134.79	139.38
Tarifa 8	> 188 hasta 287	114.38	114.38	118.27	122.29	126.45	130.74	135.19	139.79	144.54
Tarifa 9	> 287	163.49	163.49	169.05	174.80	180.74	186.88	193.24	199.81	206.60

3.4. Observaciones, precisiones y ajuste realizados por OSITRAN

3.4.1. El servicio de rampa o manipulación en tierra (*ground handling*)³ tiene una acepción extensa que abarca una serie de prestaciones. En este caso, el servicio de manipulación en tierra se definirá de acuerdo a lo establecido en el Reporte Final a la Comisión Europea, preparado por SH&E Limited en 2002. Este estudio establece 11 categorías de servicios considerados en el servicio de manipulación en tierra, que se presenta en el Anexo 1 al final del informe.

3.4.2. Una o más categorías señaladas en dicho anexo podrán ser brindadas por los operadores de servicio de rampa, manipulación en tierra o *ground handling*, que califiquen como tal en la subasta en curso, excepto las categorías correspondientes a la asistencia de combustible y lubricante y a la asistencia de mayordomía (*catering*). En adelante se denominará el SERVICIO a dicha gama de servicios.

3.4.3. La operación de abastecimiento y almacenamiento de combustible fue entregada en exclusividad a un operador en concordancia con lo establecido por el Contrato de Concesión del AIJCH, mediante un concurso público. El

² Como respuesta a la siguiente pregunta: Bajo el supuesto de que a partir del año 2016 en el terminal actual solo se debería considerar la atención del 10% del tráfico, indicar por qué los costos de operación en dicha zona no disminuyen.
LAP respondió: Se debe a un error, efectivamente los costos deben ser menores a partir del año 2016. Este error está en los años 2016 al 2020. La corrección hace que al buscar que el VPN sea cero, el incremento en la tarifa sea de 3.4% anual en lugar de 4.67%.

³ Estipuladas en el Apéndice 3, Anexo 5 del Contrato de Concesión

servicio de catering, por un lado, no es un servicio bajo regulación por las condiciones actuales de prestación del servicio y, por otro lado, el mercado ofrece estos servicios a través de empresas diferentes a las que prestan servicios de rampa, manipulación en tierra o *ground handling*, por lo que se encuentra en otro segmento del mercado.

- 3.4.4. La evidencia internacional señala que una sola empresa puede concentrar la provisión de más de una categoría, dependiendo de los intereses y objetivos corporativos de la misma. Se ha considerado pertinente no limitar las decisiones corporativas de las empresas que entren a este mercado, limitando el número de categorías de servicios potencialmente provistas por los operadores que entrarán a servir el mercado, a excepción de las que por norma o por el mercado se encuentran ya separadas.
- 3.4.5. Lo anterior implica asociar los pagos por concepto de cargos de acceso a los diferentes servicios. En este caso, es necesario identificar si los derechos por la operación de estas categorías de servicios ya están cubiertos por algún agente económico en el mercado, como puede ser las líneas aéreas o los pasajeros. Como ejemplo se puede mencionar que la asistencia en el transporte de pasajeros entre la aeronave y la terminal está cubierta por el cargo que paga el pasajero al Concesionario como uso de aerostación (TUUA); el cargo por asistencia a los pasajeros está cubierto por las aerolíneas en el pago por los *counters*, de esta manera si la aerolínea decide contratar una empresa de asistencia en tierra para tercerizar este servicio, esta última empresa no debería pagar al operador del aeropuerto; y el cargo por la asistencia de carga está considerado en el uso de instalaciones de carga aérea.
- 3.4.6. En todo caso, si se comprueba que existe algún servicio provisto en el AIJCH cuyo cargo de acceso no esté cubierto por algún agente en el mercado, se estudiará la situación y se establecerá un cargo si es que corresponde.
- 3.4.7. La infraestructura empleada para la provisión del servicio de rampa, manipuleo en tierra o *ground handling* comprende todas las instalaciones y vías de acceso necesarias para que los operadores del servicio puedan proveerlo en condiciones normales. Estas áreas servirán para el almacenaje, mantenimiento, estacionamiento y operación de los equipos; por lo tanto, considera tanto las áreas comunes para la operación como aquellas áreas asignadas en forma temporalmente exclusiva a las empresas que brindan el servicio.
- 3.4.8. Este servicio está considerado como un servicio esencial pues sin él no podría completarse la cadena de transporte y emplea en su operación facilidad esencial por lo que es necesario que se le garantice el acceso para que pueda completar sus servicios.
- 3.4.9. Cabe resaltar que el área para el almacenaje, estacionamiento y mantenimiento de equipos es considerada como facilidad esencial pues hasta la fecha no existe evidencia suficiente que sustente la factibilidad de realizar estas actividades fuera del recinto aeroportuario, lo que implica que los operadores del servicio requieran de un espacio dentro del recinto aeroportuario para operar. Esta necesidad de contar con un espacio dentro del recinto aeroportuario puede justificarse por exigencias de orden legal, operativo o económico.

- 3.4.10. En el orden legal, no existe norma alguna que obligue a que los equipos de los operadores del servicio permanezcan dentro del recinto aeroportuario.
- 3.4.11. En el orden operativo, las características de los equipos hacen que éstos requieran de vías de tránsito y acceso con áreas amplias para circulación y en condiciones óptimas de serviciabilidad o, en su defecto, de un transporte especial para el ingreso y salida de los equipos del aeropuerto, opción esta última que implicaría costos de operación mayores. Por otro lado, la posibilidad de movilizar los equipos fuera del aeropuerto, podría estar limitada por salvaguardar la seguridad del aeropuerto.
- 3.4.12. En el orden económico, cabe señalar que las empresas que prestan servicios en rampa, denominadas por la DGAC como empresas de servicios especializados aeroportuarios, no requieren estar bajo el régimen de la destinación aduanera contemplada para el material de uso aeronáutico. Sin embargo, este beneficio tiene un carácter tributario, al cual acceden a través de la autorización por parte de SUNAT para obtener un Depósito de Material Aeronáutico (DMA) que les permite el ingreso de material aeronáutico libre del pago de derechos de importación. Una empresa de servicios especializados puede operar sin estar sometida a este régimen; sin embargo, esta situación elevaría sus costos, haciéndola menos competitiva en el mercado.
- 3.4.13. Por lo tanto, estas consideraciones sustentan el hecho que OSITRAN regule los precios de los alquileres de espacios que constituyen facilidad esencial en el AIJCH.

3.5. Consideraciones para el análisis

3.5.1. La determinación del cargo de acceso debe seguir los siguientes lineamientos:

- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
- Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
- Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
- Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
- Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
- Evitar que los cargos de acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.

3.5.2. Se ha considerado para el presente estudio tanto los servicios de asistencia en tierra prestados a un usuario en el AIJCH por una empresa constituida para tal fin, como los servicios de autoasistencia en tierra (autoservicio), situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o más categorías de servicios de asistencia. Ambas formas de prestación del servicio constituyen el mercado relevante bajo análisis, tanto por las características del servicio como por el área geográfica donde se presta. En ese sentido, si los servicios de

ambos segmentos son perfectamente sustituibles, las condiciones bajo las cuales se prestan en el aeropuerto deben ser equivalentes.

- 3.5.3. Existirá libre acceso al mercado por parte de los usuarios que quieran darse autoservicio; las aerolíneas y otros usuarios podrán entrar y salir de este mercado libremente, lo que no significa que no pagarán los cargos correspondientes. De esta manera, el mercado se hace más competitivo pues aún en el supuesto que quedara un solo operador del servicio atendiendo toda la demanda siempre habría la posibilidad que el usuario se brinde el servicio si le resulta económicamente rentable. Lo anterior implica igualar los pagos que realicen los operadores terceros con los de autoservicio.
- 3.5.4. El cargo de acceso estará conformado por todos aquellos pagos que tenga que hacer el operador del servicio a LAP; de tal manera, que incluya el cargo por el uso de las áreas comunes, la renta por alquiler y el bono extraordinario (variable de competencia), para efectos del cumplimiento del contrato de concesión. El Numeral 1.2, Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que los ingresos por retribución por este servicio no deben ser menores al 10% de la facturación del operador y que OSITRAN podrá actualizar este porcentaje de acuerdo a las condiciones del mercado. Por lo tanto, se tomará en consideración estos componentes para su comparación con el porcentaje establecido en el Contrato de Concesión. Si este monto resulta menor al 10% de la facturación, el porcentaje se ajustará a dicho nivel, ya que el resultado obedece a las condiciones actuales del mercado.
- 3.5.5. El cargo de acceso comprenderá el pago por el derecho de usar las áreas comunes provistas por LAP para que cualquiera que brinde el servicio pueda hacerlo, esto es, el acceso a la plataforma para atender a las naves; la renta por alquiler por el derecho de usar las áreas asignadas en forma exclusiva al operador del servicio con el fin de almacenar, estacionar y mantener sus equipos; y, por último, el bono extraordinario que paguen los operadores del servicio para configurarse ganadores del proceso de subasta para la selección de operadores.
- 3.5.6. La determinación del cargo por el uso de las áreas comunes considera los costos económicos en los que el operador del AIJCH incurre para continuar con la provisión de este servicio. En este sentido, se debe señalar que a diferencia del proyecto edificio de carga que es un proyecto incremental, se ha considerado la continuidad de las operaciones por lo que en los años iniciales se considera ingresos y costos del proyecto, además de la inversión. Asimismo, se ha empleado la misma asignación de costos comunes empleada en el mencionado proyecto.
- 3.5.7. Para evaluar el cargo propuesto por LAP por el uso de las áreas comunes se trabajará con el Flujo de Caja Económico (FCE) del proyecto evaluado al Costo de Capital Promedio Ponderado (WACC) con base a lo presentado por LAP. La información sobre los costos económicos se basará en la información presentada por el Concesionario. La asignación de los costos económicos se hará de acuerdo a las reglas de asignación estipuladas en el Manual de Contabilidad Regulatoria par el AIJCH, Versión 1.3 y según los reportes de LAP enviados a OSITRAN.
- 3.5.8. La renta por alquiler del espacio que LAP cobre a los operadores del servicio será la misma renta que cobre a las aerolíneas según el tipo de infraestructura que requieran . Por lo tanto, la tasa de actualización de los precios de la renta

por alquiler aplicable a los espacios de los operadores del servicio será la misma que se le aplique a las aerolíneas. En tanto ésta refleja el costo de oportunidad que tiene la empresa por el alquiler de dichos espacios en el mercado aeronáutico.

- 3.5.9. El Contrato de Concesión diferencia la infraestructura sólo por características de la misma y, por lo tanto, no obedece a criterios de regulación. Es necesario dejar en claro que el regulador intervendrá en la revisión de las tarifas de la renta de alquiler de todas aquellas áreas consideradas como facilidad esencial; de tal manera que la gestión de dichas infraestructuras se lleve a cabo de forma transparente, objetiva y no discriminatoria, y, en particular, no obstaculice el acceso a dichas infraestructuras de los agentes de asistencia ni de los usuarios que practiquen la autoasistencia.
- 3.5.10. Se consideró el flujo de caja elaborado por LAP hasta el año 2030. Cabe resaltar que en el año 2016 el proyecto cambia completamente por la reasignación de las operaciones hacia el Campo Medio. En este periodo se abrirán nuevos negocios que permitirán la recuperación de la inversión, tal como lo señala el siguiente texto extraído del último Plan Maestro presentado por LAP y aprobado por OSITRAN: *“The relocation of all passenger aircraft processes to the Midfield area creates a high potential at the existing site to develop other functional areas. With this in mind, the former passenger aircraft apron will be used for an extension and intensification of cargo operations, for a further development of aircraft maintenance areas and for General Aviation facilities. Even the concourse of the former passenger terminal can be demolished to offer free space for apron area or corresponding facilities. The main part of the former passenger terminal is refurbished for commercial use.”*
- 3.5.11. Los ingresos del FCE se determinan por el tráfico de operaciones según la frecuencia por tipo de aeronaves en el AIJCH. Al respecto, se ha considerado, en lugar de una base para el tráfico de 30,928 operaciones de entrada consideradas por LAP en su flujo, 35,122 que corresponde al número de operaciones observada durante 2003. Al respecto cabe señalar que el regulador está siendo conservador en las proyecciones para el año 2004 puesto que el tráfico de operaciones durante el primer cuatrimestre de dicho año alcanzó una tasa de crecimiento de 12%. Adicionalmente, se ha desestimado la base de tráfico propuesta por LAP y sustentada en que estas operaciones corresponden a vuelos militares, considerando lo estipulado en el Numeral 2.3 del Contrato de Concesión que “todo pago que deba ser efectuado por las Fuerzas armadas, y que no haya sido satisfecho (...) podrá ser deducido por el Concesionario de la retribución del trimestre siguiente hasta un 100% del monto total adeudado (...)”. Por lo tanto, no hay un efecto negativo en la consideración del tráfico de vuelos militares.
- 3.5.12. La tasa de crecimiento del tráfico considerada para los tres primeros años asciende a 4%, cifra más conservadora que la considerada por LAP (4%, 4.5% y 5%, respectivamente). Para el resto de la proyección se ha mantenido la tasa de crecimiento establecida por LAP.
- 3.5.13. Para mantener la coherencia con la metodología empleada en la determinación del cargo por uso de instalaciones de carga, se incluyó el IGV de compras comunes, según su participación en los ingresos a partir de 2004.

- 3.5.14. Se consideró un crecimiento de los costos variables de acuerdo al crecimiento del tráfico, considerando el porcentaje de los costos variables (54%) que enviaron para el caso de carga.
- 3.5.15. Los costos no han sido ajustados por la tasa de inflación presentada por LAP, tomando en cuenta que la empresa no ha presentado tasa alguna de ahorro en los mismos, como debería esperarse como resultado de mejoras productivas en la empresa. Por lo tanto, el supuesto implícito es que la inflación será igual a la productividad⁴ que la empresa debería ganar a través del tiempo.
- 3.5.16. Los gastos correspondientes a los honorarios del operador, los costos no imputables, la depreciación y amortización se han considerado gastos fijos, y por lo tanto, se ha desestimado su crecimiento.
- 3.5.17. A partir del año 2016 los costos se mantienen hasta 2030, dado que según el plan maestro en dicha plataforma se tiene planeado construir otros negocios, como ya se señaló anteriormente.
- 3.5.18. La amortización de la inversión se realiza a través del tiempo que resta de la concesión.
- 3.5.19. Se ha considerado coherente evaluar la tasa de descuento tomando como base los cálculos realizados en el análisis de la tarifa por uso de instalaciones de carga, ajustada según la información enviada para la evaluación de este cargo. En este sentido, en lugar de considerar 12.22%, se ha tomado un WACC de 12.02%, que recoge la diferencia en el spread de colocación de 0.8% a 1.0%, y del retorno del Bono del Tesoro de los Estados Unidos de 4.42 a 5.2%⁵.
- 3.5.20. Con relación a las inversiones, se han considerado las inversiones del periodo 2001-2002 como anualidades en forma de gasto de amortización. Se han considerado las inversiones programadas de 2004-2006 en Plataforma (tomando el mismo porcentaje de distribución para Rampa), según lo informado por la Gerencia de Supervisión (GS), las cuales incluyen un 9.3% de costo indirecto. LAP considera una inversión de US \$2,836,755 distribuida en los años 2004, 2005 y 2007. Se ha considerado, según la información enviada por GS, US \$2,650,156 distribuidos en los años 2004, 2005 y 2006. Con relación a las inversiones del año 2003, se ha mantenido la cifra presentada por LAP de US \$3,966,028.

4. Resultados

- 4.1. Los cargos por acceso para el periodo 2004-2011 se presentan en el presente cuadro que reemplazará al Anexo D de las Bases para el concurso de rampa. Estos cargos son fijos, que se cobrarán a todos los usuarios que sirvan en el mercado según las categorías de aeronaves. Estos cargos son actualizados en el año 2007 y corresponde a una tasa de crecimiento de 4.08%⁶.

⁴ La relación entre la producción de los servicios y los insumos utilizados.

⁵ No se ha tomado en cuenta los posibles incrementos en otras comisiones puesto que no han sido sustentados.

⁶ Adicionalmente, se ha considerado incrementos de igual tasa porcentual en los años 2012 y 2016.

Cuadro 3
Cargos Fijos de Acceso
(US\$ por operación)

Categoría	MTOW	Tarifa Actual	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarifa 1	hasta 5.68	37.44	37.44	37.44	37.44	38.97	38.97	38.97	38.97	38.97
Tarifa 2	> 5.68 hasta 33	40.85	40.85	40.85	40.85	42.51	42.51	42.51	42.51	42.51
Tarifa 3	> 33 hasta 51	61.22	61.22	61.22	61.22	63.72	63.72	63.72	63.72	63.72
Tarifa 4	> 51 hasta 56	70.26	70.26	70.26	70.26	73.12	73.12	73.12	73.12	73.12
Tarifa 5	> 56 hasta 78	74.35	74.35	74.35	74.35	77.38	77.38	77.38	77.38	77.38
Tarifa 6	> 78 hasta 152	89.87	89.87	89.87	89.87	93.53	93.53	93.53	93.53	93.53
Tarifa 7	> 152 hasta 188	110.29	110.29	110.29	110.29	114.79	114.79	114.79	114.79	114.79
Tarifa 8	> 188 hasta 287	114.38	114.38	114.38	114.38	119.04	119.04	119.04	119.04	119.04
Tarifa 9	> 287	163.49	163.49	163.49	163.49	170.15	170.15	170.15	170.15	170.15

4.2. Los cargos mostrados en el cuadro anterior y lo simulado para el resto de vigencia de la concesión, hacen que el Valor Actual Neto (VAN) del FCE en evaluación sea cero.

5. CONCLUSIONES

5.1. El cargo de acceso presentado por LAP no resulta adecuado debido a las razones discutidas en la sección de análisis.

5.2. En función a los ajustes realizados por OSITRAN, los cargos por el uso de las áreas comunes, con el fin de recuperar los costos y obtener una rentabilidad razonable, son aquellos mostrados en el Cuadro 3.

6. RECOMENDACIONES

6.1. Se recomienda que el Consejo Directivo observe los cargos de acceso presentados por LAP por el uso de áreas comunes para la prestación del servicio de rampa, y, en tal sentido, apruebe los cargos presentados en el Cuadro 3 para que sean incorporados como Anexo D de las bases de la Subasta en curso.

6.2. Se recomienda que el Consejo Directivo apruebe la aplicación de los cargos del Cuadro 3 tanto a las empresas que prestan servicios a terceros como a las que se autoasisten.

6.3. Se recomienda que el Consejo Directivo apruebe que los cargos por concepto de arrendamiento de espacios para las empresas que prestan servicios a terceros sean fijados de la misma manera que los aplicables a las aerolíneas,

teniendo como referencia el Apéndice 3 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

- 6.4. Se recomienda que el Consejo Directivo apruebe que el cargo de acceso esté conformado por el cargo por el uso de áreas comunes, por el pago de alquiler y por el bono extraordinario, y que éstos se tomen en consideración para la comparación establecida en el Numeral 1.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, si este monto resulta menor al 10% de la facturación, este porcentaje deberá ajustarse al nuevo nivel, ya que el resultado obedece a las condiciones actuales del mercado.

ROBERTO URRUNAGA PASCÓ-FONT
Gerente de Regulación

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

ANEXO 1

CATEGORÍAS DE SERVICIO DE ASISTENCIA EN TIERRA A LAS AERONAVES

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión comprenden:

Servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario y el suministro de locales a sus representantes;

Control de las operaciones de carga, los mensajes y las telecomunicaciones; Manipulación, almacenamiento, mantenimiento y administración de las unidades de carga;

Cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario.

2. La asistencia a pasajeros comprende toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, la llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular el control de billetes y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación.
3. La asistencia de equipajes comprende la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución.

4. La asistencia de carga y correo comprende:

En cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias;

En cuanto al correo, tanto de llegada como de salida, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.

5. La asistencia de operaciones en pista comprende:

El guiado de la aeronave a la llegada y a la salida;

La asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados; Las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra;

La carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal;

La asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados;

El desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios;

El transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave comprende:

La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua;

La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave;

El acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.

7. La asistencia de combustible y lubricante comprende:

La organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas;

La carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.

8. La asistencia de mantenimiento en línea comprende:

Las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo;

Las operaciones particulares exigidas por el usuario;

El suministro y la gestión del material necesario para el mantenimiento y de las piezas de recambio;

La solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.

9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación comprenden:

La preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar;

La asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo;

Los servicios posteriores al vuelo; La administración de la tripulación.

10. La asistencia de transporte de superficie incluye:

La organización y ejecución del transporte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, excluido todo transporte entre la aeronave y cualquier otro lugar en el recinto del mismo aeropuerto;

Cualquier transporte especial solicitado por el usuario.

11. La asistencia de mayordomía (catering) comprende:

Las relaciones con los proveedores y la gestión administrativa;

El almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación;

La limpieza de accesorios; La preparación y entrega del material y los productos alimenticios.

**ANEXO 2
FLUJO DE CAJA**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ingresos		2 551 315	2 653 368	2 759 502	2 986 860	3 166 071	3 356 036	3 557 398
Total Ingresos		2 551 315	2 653 368	2 759 502	2 986 860	3 166 071	3 356 036	3 557 398
Retribución		1 186 642	1 234 108	1 283 472	1 389 218	1 472 571	1 560 926	1 654 581
Tasa regulatoria		25 513	26 534	27 595	29 869	31 661	33 560	35 574
Total Retribución + Tasa Regulatoria		1 212 155	1 260 641	1 311 067	1 419 087	1 504 232	1 594 486	1 690 155
Total Ingresos Netos		1 339 160	1 392 726	1 448 435	1 567 773	1 661 839	1 761 550	1 867 242
Mantenimiento		-27 558	-5 325	-7 234	-26 604	-50 396	-8 189	-26 604
Servicios de Terceros		-146 514	-149 679	-152 912	-156 215	-161 276	-166 502	-171 897
Honorarios Operador		-71 429	-71 429	-71 429	-71 429	-71 429	-71 429	-71 429
Servicios Básicos		-7 843	-8 012	-8 185	-8 362	-8 633	-8 913	-9 202
Depreciación y Amortización		-24 774	-24 783	-24 783	-24 783	-24 783	-24 783	-24 783
Amortización de inversiones 2001		-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256
Amortización de inversiones 2002		-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614
Amortización de inversiones 2003		-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890
Amortización de inversiones 2004-2006			-188	-8 211	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073
Costos indirectos		-247 336	-252 679	-258 137	-263 712	-272 257	-281 078	-290 185
Costos no Imputables		-91 091	-91 091	-91 091	-91 091	-91 091	-91 091	-91 091
IGV de compras comunes		-6 696	-6 840	-6 988	-7 139	-7 370	-7 609	-7 856
Total Egresos		-776 001	-762 786	-781 730	-912 168	-950 069	-922 426	-955 878
Impuestos		-145 858	-163 155	-172 677	-169 802	-184 349	-217 333	-236 043
Utilidad		417 300	466 786	494 029	485 803	527 422	621 791	675 321
Inversiones	-3 966 028	-4 884	-200 575	-2 444 696				
Depreciación y Amortización		24 774	24 783	24 783	24 783	24 783	24 783	24 783
Amortización de inversiones		152 761	152 948	160 971	262 834	262 834	262 834	262 834
Total Inversiones	-3 966 028	172 650	-22 844	-2 258 942	287 617	287 617	287 617	287 617
Flujo de caja	-3 966 028	589 950	443 942	-1 764 914	773 419	815 039	909 407	962 937

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ingresos	3 770 842	4 160 015	4 409 616	4 674 193	4 954 644	541 443	568 515	596 941	626 788	658 127
Total Ingresos	3 770 842	4 160 015	4 409 616	4 674 193	4 954 644	541 443	568 515	596 941	626 788	658 127
Retribución	1 753 856	1 934 864	2 050 956	2 174 014	2 304 455	251 830	264 422	277 643	291 525	306 101
Tasa regulatoria	37 708	41 600	44 096	46 742	49 546	5 414	5 685	5 969	6 268	6 581
Total Retribución + Tasa Regulatoria	1 791 565	1 976 465	2 095 053	2 220 756	2 354 001	257 245	270 107	283 612	297 793	312 683
Total Ingresos Netos	1 979 277	2 183 550	2 314 563	2 453 437	2 600 643	284 198	298 408	313 328	328 995	345 444
Mantenimiento	-21 701	-22 405	-23 130	-23 880	-24 654	-2 465	-2 532	-2 600	-2 670	-2 743
Servicios de Terceros	-177 466	-183 216	-189 152	-195 281	-201 608	-20 161	-20 705	-21 264	-21 838	-22 428
Honorarios Operador	-71 429	-71 429	-71 429	-71 429	-71 429	-7 143	-7 336	-7 534	-7 737	-7 946
Servicios Básicos	-9 500	-9 808	-10 125	-10 453	-10 792	-1 079	-1 108	-1 138	-1 169	-1 201
Depreciación y Amortización	-24 783	-24 783	-24 783	-24 783	-24 783	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478
Amortización de inversiones 2001	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256
Amortización de inversiones 2002	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614
Amortización de inversiones 2003	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890
Amortización de inversiones 2004-2006	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073
Costos indirectos	-299 587	-309 293	-319 314	-329 660	-340 341	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034
Costos no Imputables	-91 091	-91 091	-91 091	-91 091	-91 091	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109
IGV de compras comunes	-8 110	-8 373	-8 644	-8 924	-9 214	-921	-946	-972	-998	-1 025
Total Egresos	-966 500	-983 230	-1 000 502	-1 018 334	-1 036 744	-340 225	-341 083	-341 964	-342 868	-343 797
Impuestos	-262 309	-310 883	-340 342	-371 692	-405 050	0	0	0	0	-427
Utilidad	750 468	889 437	973 719	1 063 411	1 158 849	-56 027	-42 675	-28 635	-13 874	1 220
Inversiones										
Depreciación y Amortización	24 783	24 783	24 783	24 783	24 783	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478
Amortización de inversiones	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834
Total Inversiones	287 617	287 617	287 617	287 617	287 617	265 312				
Flujo de caja	1 038 084	1 177 054	1 261 336	1 351 028	1 446 466	209 285	222 637	236 677	251 438	266 532

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos	691 033	725 585	761 864	799 957	839 955	881 953	926 051	972 353	1 020 971	1 072 019
Total Ingresos	691 033	725 585	761 864	799 957	839 955	881 953	926 051	972 353	1 020 971	1 072 019
Retribución	321 407	337 477	354 351	372 068	390 672	410 205	430 715	452 251	474 864	498 607
Tasa regulatoria	6 910	7 256	7 619	8 000	8 400	8 820	9 261	9 724	10 210	10 720
Total Retribución + Tasa Regulatoria	328 317	344 733	361 969	380 068	399 071	419 025	439 976	461 975	485 074	509 327
Total Ingresos Netos	362 716	380 852	399 895	419 890	440 884	462 928	486 075	510 379	535 897	562 692
Mantenimiento	-2 817	-2 893	-2 971	-3 051	-3 133	-3 218	-3 305	-3 394	-3 486	-3 580
Servicios de Terceros	-23 033	-23 655	-24 294	-24 950	-25 624	-26 315	-27 026	-27 756	-28 505	-29 275
Honorarios Operador	-8 161	-8 381	-8 607	-8 840	-9 078	-9 323	-9 575	-9 834	-10 099	-10 372
Servicios Básicos	-1 233	-1 266	-1 300	-1 336	-1 372	-1 409	-1 447	-1 486	-1 526	-1 567
Depreciación y Amortización	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478	-2 478
Amortización de inversiones 2001	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256	-4 256
Amortización de inversiones 2002	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614	-1 614
Amortización de inversiones 2003	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890	-146 890
Amortización de inversiones 2004-2006	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073	-110 073
Costos indirectos	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034	-34 034
Costos no Imputables	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109	-9 109
IGV de compras comunes	-1 053	-1 081	-1 110	-1 140	-1 171	-1 203	-1 235	-1 268	-1 303	-1 338
Total Egresos	-344 752	-345 732	-346 738	-347 772	-348 833	-349 924	-351 043	-352 193	-353 374	-354 587
Impuestos	-4 653	-9 096	-13 768	-18 679	-23 841	-29 268	-34 973	-40 970	-47 274	-53 899
Utilidad	13 312	26 024	39 389	53 439	68 210	83 737	100 058	117 215	135 250	154 206
Inversiones										
Depreciación y Amortización	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478
Amortización de inversiones	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834	262 834
Total Inversiones	265 312	265 312								
Flujo de caja	278 624	291 337	304 701	318 751	333 522	349 049	365 371	382 528	400 562	419 518

VAN	0
WACC	12.02%