RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 011 -2005-CD-OSITRAN

Lima, 17 de febrero de 2005

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Usa Publico - OSITRAN;

VISTOS:

El informe N° 007-05-GRE-GAL-OSITRAN, con relación a la fijación de la tarifa por el uso de puentes de embarque y desembarque en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez AIJCH, presentado par la Gerencia de Regulación de OSITRAN ante el Consejo Directivo en su sesión de fecha 14 de febrero de 2005;

CONSIDERANDO:

Que, el Numeral 3.1) del Articulo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en infraestructura de Transporte de Uso Publico, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el Literal b) del Numeral 1) del Articulo 7° de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos que no exista competencia en el mercado;

Que, el literal d) del Numeral 3.1. del Articulo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada par la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

El Literal d), del Numeral 1.1, relativo a los "Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario", del Anexo N° 5 del contrato de concesión; establece que la tarifa máxima por el servicio de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), será determinada par OSITRAN de acuerdo a diversos factores económicos;

Que el Articulo 64° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, establece que la Entidad Prestadora deberá solicitar a OSITRAN la fijación de una tarifa aplicable a un servicio nuevo;

Que el Articulo 20° de la precitada norma, señala que en el proceso de fijación de tarifas de servicios nuevos, OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo;

Que, el 15 de octubre de 2004, Lima Airport Partners S.R.L (LAP) presentó su propuesta para la fijación de la tarifa aplicable al uso de puentes de embarque (Mangas) en el AIJCH para el periodo 2005-2007, solicitando el tratamiento de esta información como secreto comercial:

Que, el 20 de octubre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN en su sesión Nº 152-2004-CD, emitió el Acuerdo 546-152-04-CD-OSITRAN, el mismo en el que se pronunció por la improcedencia de la solicitud de LAP para que se declare "confidencial" la información presentada por ésta, respecto a su propuesta de tarifa máxima para el uso de puentes de embarque; por no constituir dicha información un secreto comercial;

Que, el 10 de noviembre del 2004 mediante Carta LAP-GCCO-C-2004-00091 LAP, solicitó la aprobación de una tarifa provisional para el servicio de puentes de embarque de pasajeros (mangas);

Que, el 1 de diciembre de 2004, el Consejo Directivo mediante Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN, acordó declarar procedente la solicitud de LAP relativa a la fijación tarifaria para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje en el AIJCH; fijar la tarifa provisional máxima por uso de puentes de embarque en US \$74.31 (Setenta y Cuatro y 31/100 Dólares Americanos) por hora o fracción para vuelos nacionales e internacionales; y, declarar improcedente la solicitud de inclusión de los servicios de sistema de aire pre-acondicionado para las aeronaves, de fuente de alimentación de energía eléctrica en tierra para aeronaves y unidades dispensadoras de agua potable para la fijación de la tarifa para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje;

Que, el 14 de enero último, LAP presentó un recurso de reconsideración en contra de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN, cuestionando la no-inclusión de los servicios de provisión de agua, energía eléctrica y aire acondicionado, dentro de la definición de servicio de puentes de embarque; asi como las cifras empleadas por OSITRAN para establecer la tarifa provisional por este servicio;

Que, con fecha 11 de febrero de 2005, se emitió el Informe N° 007-05-GRE-GAL-OSITRAN, el mismo que forma parte integrante de la presente resolución, en el cual se analizan los argumentos del recurso de reconsideración de LAP;

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 14 de febrero de 2005:

SE RESUEL VE:

Articulo 1°.- Aprobar la propuesta de tarifa máxima aplicable al servicio de puentes de embarque en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", la que asciende a US \$77.65 (sin incluir los tributos de ley), por los primeros 45 minutos, y US \$25.88 (sin incluir los tributos de ley), para cada período de 15 minutos o fracción adicional.

Dicha propuesta Tarifaria será prepublicada en el Diario Oficial "El Peruano" y en la página web de OSITRAN, con el fin de recibir comentarios y sugerencias de los interesados, dentro de un plazo de quince (15) días útiles, de acuerdo a lo establecido en el articulo 42° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Articulo 2°.- Declarar infundada la impugnación presentada por Lima Airport Partners S.R.L. contra el monto de la tarifa provisional aprobada mediante Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN.

Articulo 3.- Convocar a la audiencia pública que se celebrará, con el fin de recibir observaciones y comentarios relativos a la propuesta tarifaria de OSITRAN por parte de los interesados, la misma que se llevará a cabo el día 02 de marzo de 2005, a las 9:00 horas, en las instalaciones de la Universidad del Pacifico.

Articulo 4°,- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 007-05-GRE-GAL-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L.

Registrese, Comuniquese y Publiquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG Presidente

Reg. Sal Nº PD-1377-05



PRE PUBLICACIÓN

DETERMINACIÓN DE LA TARIFA MÁXIMA POR EL USO DE PUENTES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ- AIJCH

ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO Nº 601-160-05-CD-OSITRAN

LIMA, FEBRERO DE 2005

PRE PUBLICACIÓN

DETERMINACIÓN DE LA TARIFA MÁXIMA POR EL USO DE PUENTES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ- AIJCH

INDICE

- I. Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que fija la tarifa máxima por el uso de puentes de embarque y desembarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)
- II. Exposición de Motivos
 - II.1. Antecedentes y justificación
 - II.2. Objetivo
 - II.3. Propuesta Tarifaria del Servicio de Puentes de Embarque y Desembarque
 - II.4. Resultados
 - II.5. Recomendaciones
- III. Relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria

I. PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO QUE FIJA LA TARIFA MÁXIMA POR EL USO DE PUENTES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ (AIJCH)

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° -2005-CD/OSITRA	١N
--------------------	----

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

VISTOS:

La Propuesta Tarifaria formulada por la Gerencia de Regulación para el servicio de puentes de embarque y desembarque en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en su sesión del Consejo Directivo de fecha del año en curso;

CONSIDERANDO:

Que, el Numeral 3.1) del Artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público:

Que, el Literal b) del Numeral 1) del Artículo 7º de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos que no exista competencia en el mercado;

Que, el literal d) del Numeral 3.1. del Artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

El Contrato de Concesión en el Literal d, Numeral 1.1 (Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario) del Anexo 5 que establece la política sobre tarifas establece que la tarifa máxima por el servicio de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), se determinará de acuerdo a diversos factores económicos por OSITRAN.

Que, el 15 de octubre de 2004, LAP presentó su propuesta para la fijación de la tarifa máxima por el uso de Puentes de Embarque y Desembarque (Mangas) en el AIJCH para el período 2005-2007, solicitando el tratamiento de esta información como secreto comercial.

Que, el 20 de octubre de 2004 el Consejo Directivo de OSITRAN en su sesión 152-2004-CD emitió el Acuerdo 546-152-04-CD-OSITRAN que declaró improcedente la solicitud de LAP para la declaración de información confidencial de las propuestas de tarifa máxima para el uso de puentes de embarque y desembarque, por no constituir un secreto comercial.

Que, el 10 de noviembre del 2004 mediante Carta LAP-GCCO-C-2004-00091 LAP solicitó la aprobación de tarifas provisionales para el servicio de puentes de embarque y desembarque de pasajeros (mangas).

Que, el 1 de diciembre de 2004 el Consejo Directivo mediante Resolución Nº 060-2004-CD-OSITRAN acordó declarar procedente la solicitud de fijación tarifaria para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje, presentada por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP); fijar la tarifa provisional máxima por uso de puentes de embarque en US \$74.31 (Setenta y Cuatro y 31/100 Dólares Americanos) por hora o fracción para vuelos nacionales e internacionales; y, declarar improcedente la solicitud de inclusión de los servicios de sistema de aire pre-acondicionado para las aeronaves, de fuente de alimentación de energía eléctrica en tierra para aeronaves y unidades dispensadoras de agua potable para la fijación de la tarifa para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

Que, con fecha 14 de enero de 2005, LAP presentó un recurso de reconsideración a la Resolución Nº 060-2004-CD-OSITRAN, cuestionando la no inclusión de los servicios de provisión de agua, energía eléctrica y aire acondicionado, dentro de la definición de servicio de puentes de embarque; así como las cifras empleadas por OSITRAN para establecer la tarifa provisional por este servicio.

Que, con fecha _____, mediante Resolución _____, OSITRAN autorizó la publicación de la Propuesta Tarifaria para el servicio de Puentes de Embarque y Desembarque en el AIJCH.

Que, con fecha 02 de marzo de 2005, se realizó la Audiencia Pública en la que se recogieron los comentarios y observaciones de los interesados.

Que, luego de la revisión de los comentarios y observaciones remitidos a OSITRAN, acopiados y procesados de acuerdo con los procedimientos establecidos, la Gerencia de Regulación elaboró el informe final de Fijación Tarifaria con el fin de someterlo a aprobación del Consejo Directivo de OSITRAN;

Que, en consecuencia, es necesario disponer la publicación de la versión final del informe de fijación tarifaria, el mismo que establece la tarifa máxima por el servicio de puentes de abordaje en el AIJCH, así como la Exposición de Motivos correspondiente y la relación de los documentos que sustentan la referida propuesta tarifaria;

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha . .

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar la tarifa máxima por el uso de puentes de embarque y desembarque la cual consistirá en US \$ 77.65 (sin incluir los tributos de ley) por los 45 primeros minutos;

y de US \$25.88 (sin incluir los tributos de ley) para cada período de 15 minutos o fracción adicional.

Artículo 2°.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano" y en la página Web de OSITRAN, así como su Exposición de Motivos y la relación de documentos a que se refiere la parte considerativa de la presente Resolución.

Artículo 3º. En aplicación del artículo 6.1. del Contrato de Concesión, Lima Airport Partners, deberá notificar a OSITRAN con una anticipación de 30 días las tarifas que haya decidido cobrar así como la política tarifaria de la empresa respecto del servicio de puentes de embarque y desembarque en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Artículo 4°.- Notificar la presente Resolución con la respectiva Exposición de Motivos y relación de documentos que sustentan la referida propuesta tarifaria a Lima Airport Partners S.R.L.

Registrese, comuniquese y publiquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG Presidente del Consejo Directivo

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

II.1. ANTECEDENTES

El Literal d, Numeral 1.1, Régimen de tarifas y precios aplicables, Anexo 5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" establece que OSITRAN autorizará la implementación de las tarifas máximas;

El 15 de octubre de 2004, LAP presentó su propuesta para la fijación de la tarifa para el uso de Puentes de Embarque y Desembarque (Mangas) en el AIJCH para el período 2005-2007. La fijación de esta tarifa se encuentra contemplada en el Literal d, Numeral 1.1 (Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario) del Anexo 5 que establece la política sobre tarifas establece que la tarifa máxima por el servicio de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), se determinará de acuerdo a diversos factores económicos por OSITRAN

El 10 de noviembre del 2004, mediante Carta LAP-GCCO-C-2004-00091 LAP solicitó la aprobación de tarifas provisionales para el servicio de puentes de embarque y desembarque de pasajeros (mangas).

El 12 de noviembre de 2004, se sostuvo una audiencia privada con funcionarios de las aerolíneas: American Airlines, Aerolíneas Argentinas, Lan Perú y Varig con relación a las características del servicio de puentes de embarque y desembarque (mangas) en el AIJCH.

El 15 de noviembre de 2004, mediante Oficio Circular Nº 102-04-GRE-OSTRAN se solicitó información a las empresas de transporte aéreo con relación a las características del servicio de puentes de embarque y desembarque (mangas).

El 16 de noviembre de 2004, se sostuvo una audiencia privada con funcionarios de LAP con relación a las características de la propuesta de servicio de puentes de embarque y desembarque (mangas).

El 24 de noviembre de 2004, se realizó una visita de inspección al AIJCH a fin de tomar conocimiento del funcionamiento del sistema de puentes de embarque y desembarque en el AIJCH.

El 1 de diciembre de 2004, el Consejo Directivo mediante Resolución Nº 060-2004-CD-OSITRAN acordó declarar procedente la solicitud de fijación tarifaria para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje, presentada por Lima Airport Partners S.R.L.; fijar la tarifa provisional máxima por uso de puentes de embarque y desembarque en US \$74.31 (Setenta y Cuatro y 31/100 Dólares Americanos) por hora o fracción para vuelos nacionales e internacionales; y, declarar improcedente la solicitud de inclusión de los servicios de sistema de aire pre-acondicionado para las aeronaves, de fuente de alimentación de energía eléctrica en tierra para aeronaves y unidades dispensadoras de agua potable para la fijación de la tarifa para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

El 13 de diciembre de 2004, Swissport envió copia de la carta dirigida a LAP, que plantea que el operador del aeropuerto ha restringido su derecho de proveer servicios de asistencia en tierra en tanto se encuentren vigentes los contratos suscritos con las empresas que se adjudicaron la buena pro en el concurso para elegir los operadores de asistencia en tierra, llevada a cabo por LAP.

El 3 de enero de 2005, mediante Oficios N° 001-05-GRE-OSITRAN y N° 002-05-GRE-OSITRAN, OSITRAN solicitó a LAP y CORPAC, respectivamente, información sobre el tiempo de ocupabilidad de las posiciones de contacto.

El 11 de enero de 2005, mediante Carta LAP-GAF-2005-00071, LAP envió la información requerida el 3 de enero en disco compacto (CD-ROM).

El 11 de enero de 2005, mediante correo electrónico, CORPAC envió información sobre tiempo de permanencia (hora de torre) de las aeronaves del AIJCH para los años 2001 y 2002.

Con fecha 14 de enero, LAP presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución Nº 060-2004-CD-OSITRAN, cuestionando la no inclusión de los servicios de provisión de agua, energía eléctrica y aire acondicionado, dentro de la definición de servicio de puentes de embarque y desembarque; así como las cifras empleadas por OSITRAN para establecer la tarifa provisional por este servicio.

Como resultado del proceso arriba descrito, la Gerencia de Regulación ha elaborado una propuesta para la fijación de la tarifa de puentes de abordaje en el Aeropuerto Jorge Chávez, cuyo resultado es necesario poner en conocimiento público, a fin de recibir las opiniones y sugerencias de los interesados.

II.2. OBJETIVO

Hacer de conocimiento público la metodología y propuesta tarifaria de OSITRAN para el servicio de puentes de embarque y desembarque en el AIJCH.

II.3. PROPUESTA TARIFARIA DEL SERVICIO DE PUENTES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE (MANGAS)

a) Definición del servicio

El servicio objeto de la fijación tarifaria, uso de 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 y viceversa.

Otros servicios incluidos en la propuesta tarifaria de LAP, como 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 y desembarque y, por lo tanto, no son objeto de regulación tarifaria.

La regulación tarifaria de dichos servicios accesorios 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 en libre competencia 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.

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 Nº 1 del Informe Nº 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.

Según el Contrato de Concesión los servicios de rampa o servicios en tierra deberán prestarse en un régimen de libre competencia. En el Anexo 6 del Contrato de Concesión (folio Nº 0807 y 808) se establece lo siguiente:

"Servicio de Rampa o Manipuleo en Tierra

Los servicios de rampa incluyen servicios como el uso de escaleras para el embarque y desembarque de pasajeros, el manejo de equipaje, <u>servicios de energía eléctrica (400hz)</u>, <u>agua potable</u>, eliminación de residuos líquidos y sólidos, cargadores elevadores y plantas de arranque externas.

El objetivo del Consorcio será de mantener los costos bajos por estos servicios, es decir mantener competencia y la variedad de los proveedores. (...) Diversas compañías que brindan el servicio de plataforma, proporcionarán a las aeronaves de vuelos internacionales de pasajeros y carga, las que tendrán la libertad de escoger libremente entre los proveedores de este servicio."

Siendo que los servicios de sistema de preacondicionado de la nave (PCA), del uso de fuentes de alimentación eléctrica en tierra y de unidades dispensadoras de agua potable se prestan en un régimen de libre competencia; los precios de estos servicios, se determinarán de acuerdo a la oferta y la demanda y, por lo tanto, no serán determinados por el regulador. El Anexo 5 (Política de Tarifas), en su numeral 1.2., literal a señala:

<<a. Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling) El presente servicio podrá ser brindado por terceros (Operadores Secundarios) (...)

Las tarifas de estos servicios se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda, para lo cual el Concesionario deberá permitir el ingreso de otras empresas.>>

En la actualidad, prestan el servicio de Rampa en el AIJCH las siguientes empresas: Talma Menzies S.R.L., Swissport GBH Perú 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 AIJCH¹.

En virtud de lo anterior, 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, LAP 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 que se ha propuesto para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante la utilización puentes de abordaje.

b) Marco metodológico

La tarifa por el servicio de uso de puentes de embarque se determinará como el valor que haga que el Valor Presente Neto del Flujo de Caja Económico (FCE) del proyecto de implementación y operación de las mangas sea igual a cero. En este sentido, la regulación tarifaria debe considerar entre sus objetivos no sólo la eficiencia asignativa o productiva sino también la sostenibilidad de la infraestructura para que se asegure la continuidad del servicio.

El empleo de flujos de caja económicos para establecer un precio regulado recoge de manera objetiva las expectativas de desarrollo del mercado y la inversión y costos asociados a la prestación del servicio, descontando los flujos a un costo de oportunidad del capital, que le permite recuperar la inversión a través de un precio definido en un horizonte de tiempo determinado. En tal sentido, el empleo de esta metodología es ampliamente aceptado.

Cabe señalar que la metodología de FCE, ya se ha empleado anteriormente para el establecimiento y revisión de los niveles de precios regulados para otras infraestructuras bajo su ámbito de competencia.

Por otro lado, con relación a la determinación de los costos, se ha considerado la metodología de costos incrementales². El costo incremental se refiere a los costos

<<Serán considerados como servicios de asistencia en tierra o servicios de rampa, los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, <u>la depuración de aguas</u>, la entrega y recepción de equipaje de carga, el remolque de aeronaves, <u>el suministro de energía eléctrica para las aeronaves</u>, el suministro de presión neumática para arranque de aeronaves, <u>el suministro de aire acondicionado a las aeronaves</u>, el embarque de personas con movilidad restringida, la limpieza de cabina, entre otros.>>

¹ Cabe resaltar que en las bases del mencionado concurso (pág. 5) se señala lo siguiente:

Usualmente los términos de costo marginal y costo incremental se usan como sinónimos. Sin embargo, el costo marginal es un caso de costo incremental (en este ultimo caso, el incremento se refiere a un cambio discreto en el nivel de producción, mientras que en el caso del primero se refiere a un cambio marginal).

creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento, de capital y puede incluir los costos comunes imputables.

Finalmente, se ha considerado un horizonte de 10 años para la determinación de la tarifa de puentes de embarque. Dicha decisión, se ha adoptado 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 simultaneas o secuenciales En segundo término, este periodo coincide con los periodos de revisión tarifaria quinquenales que el contrato establece.

c) Requisitos y cronogramas de inversión establecidos en el contrato

El cronograma de inversiones se ha determinado de acuerdo a los requerimientos del Contrato de Concesión y, de manera supletoria, a lo establecido en el Plan Maestro presentado por LAP al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y a OSITRAN. El Contrato de Concesión ha establecido requisitos que se muestran sombreados en el Cuadro N°2. Estos datos son insuficientes para determinar el cronograma de inversiones de LAP. Por lo tanto, esta información debe ser complementada por lo establecido en el Plan Maestro de LAP.

Cuadro Nº2

Plan de inversiones, según cruc	Plan de inversiones, según cruce de Contrato Concesión y Plan Maestro			estro	
Años	2005	2008	2015	2025	2030
Posiciones Totales	23	29	43	50	62
% de posiciones de contacto sobre total	31%	65%	80%	90%	
Contacto	7	19	34 ³	45 ⁴	56
Remotas	16	10	9	5	6
Inversión	7	12	15	11	11

La última fila de la tabla indica el número de mangas que corresponde invertir en ese año. Como se explicó anteriormente, el horizonte del proyecto considera hasta el año 2014; por lo tanto, sólo se han incluido las inversiones de 7 y 12 mangas en los años 2005 y 2008, respectivamente. Cabe reiterar que los costos asociados a las inversiones consideran sólo los puentes de embarque y desembarque y no los equipos para dar 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. Se debe señalar que el regulador ha tomado los costos de los equipos considerados en la propuesta de LAP.

Plan Maestro versión electrónica 25 de abril 2003, CAPITULO 7 - DESARROLLO DEL PLAN MAESTRO, Desarrollo 2030, Área de movimiento de aeronaves, Área de Plataforma.

Cabe mencionar que al final del período, se considera un remanente para las inversiones que no han sido depreciadas completamente de acuerdo a la vida útil de los mismos.

d) Características de la demanda de servicios

La cantidad demandada representa el número de horas en que los puentes de embarque y desembarque están efectivamente ocupados de acuerdo al tráfico de operaciones en el AIJCH. Sin embargo, no todo el tráfico de operaciones en el AIJCH es susceptible a usar mangas, dado existen ciertas restricciones de naturaleza física, operativa y de tiempo para ello.

Las restricciones físicas se refieren a la envergadura de las aeronaves. Según el IATA⁴ las aeronaves se clasifican por código de letra de acuerdo a la siguiente tabla, esta tipología se emplea para ordenar el tráfico de acuerdo a la capacidad de la rampa:

Código	Envergadura
А	Hasta pero no incluye 15 m
В	Desde 15 m hasta pero no incluye 24 m
С	Desde 24 m hasta pero no incluye 36 m
D	Desde 36 m hasta pero no incluye 52 m
E	Desde 52 m hasta pero no incluye 65 m

Según la propuesta de LAP, sólo podrán ser atendidas aquellas naves de los códigos C, D y E. En este sentido, sólo un porcentaje de las naves que realizan operaciones en el AIJCH podrá ser atendidas con los puentes de embarque.

Las restricciones operativas se refieren al tipo de operaciones que realizan las aeronaves en el AIJCH. En este caso, no se han considerado las aeronaves que hacen servicio de carga exclusivo 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.

Existe además de las anteriores otra restricción dada por el tiempo de llegada de las aeronaves. En el AIJCH, como en la mayoría de los aeropuertos, las operaciones se concentran 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 y desembarque, pues la demanda por los mismos es mayor a la oferta o capacidad instalada.

La información de las operaciones que alimenta a la simulación realizada en el marco de la presente propuesta, ha considerado estas restricciones, de tal manera que sólo un porcentaje de aeronaves del total que llega al AIJCH puede ser atendido con los

_

⁴ Airport Development Reference Manual, 8th edition, April 1995.

puentes de embarque y desembarque; y, que por lo tanto, constituyen la demanda efectiva.

La simulación realizada tiene por objeto determinar el porcentaje de las operaciones que llegan al AIJCH y pueden emplear mangas. Este porcentaje es aplicado al número total de espacios de tiempo disponibles por las siete mangas (inversión inicial considerada) en un año para hallar la cantidad demandada, la misma que multiplicada por la tarifa da como resultado los ingresos esperados del FCE. En este sentido, cabe resaltar que a menores espacios ocupados, mayor será el costo y la tarifa, puesto que la remuneración por los espacios ocupados deberá cubrir los costos económicos de la capacidad instalada total.

Para hallar el porcentaje de ocupabilidad esperada de las mangas se ha tomado la información del tiempo de permanencia de calza de las naves en rampa del AIJCH, para cuatro semanas del año 2004. Ello fue necesario, en tanto no se cuenta con información histórica sobre el tiempo de uso de puentes de embarque y desembarque en el mercado nacional, con la excepción del Aeropuerto Internacional Velasco Astete del Cusco (AIVA).

El tiempo de permanencia de las naves no necesariamente es el tiempo de uso de puentes de embarque y desembarque, pues dada la disposición de la rampa en el AIJCH, los aviones no necesitan moverse de la toma de embarque si requieren un mayor tiempo de estacionamiento porque su cronograma de vuelo lo establece, por algún desperfecto menor o por cualquier otra razón. Por lo tanto, se ha considerado un máximo de permanencia de dos (2) horas para hallar el porcentaje de tiempo que efectivamente los puentes de embarque y desembarque estarán siendo utilizados. De haberse incluido todo el tiempo que las naves calzadas registran permanencia se hubiera obtenido un porcentaje de ocupabilidad mayor al que se propone, sin embargo sería irreal. Cabe mencionar que el supuesto utilizado (uso máximo de dos horas) es conservador en comparación con lo propuesto por LAP, que considera operaciones de hasta tres horas.

Se ha calculado la cantidad demandada (tiempo de utilización de la manga) sobre la base del número de horas empleadas por las aeronaves en su *turnaround* para hallar el número de horas de ocupación de los puentes de embarque y desembarque. La propuesta de LAP considera para la determinación de la demanda la categorización de las operaciones por tiempo de uso en operaciones de 1, 2 y 3 horas, aduciendo que no cuenta con información estadística real que sustente una mejor asignación de los espacios.

En su caso, LAP calcula dos porcentajes para estimar la demanda por mangas: porcentaje de aeronaves del código C, D y E sobre el total de operaciones y porcentaje de ocupabilidad para cada uno de los tipos de naves. Cabe resaltar que los porcentajes de participación de los tipos de nave según los códigos de envergadura, que se sustentan en información presentada por LAP para los meses de enero a agosto del año 2004, los halla categorizando las operaciones por número de horas. No obstante, LAP no ha cumplido con documentar y sustentar adecuadamente dichos porcentajes de ocupabilidad.

Por otro lado, LAP ha presentado una simulación de asignación de tiempos considerando la información de hora de calza de los movimientos reales de la primera

semana del mes de julio del 2004. OSITRAN, por su parte, ha procesado información del año 2004 sobre el tiempo de permanencia de las naves para obtener el promedio de los porcentajes de ocupabilidad de cuatro semanas típicas, una de cada trimestre, encontrando que el nivel de ocupabilidad de la primera semana de julio, semana que presenta LAP, es relativamente baja con respecto a la muestra tomada. Asimismo, se debe señalar que LAP consideró en su simulación la configuración del terminal para la asignación de los vuelos nacionales e internacionales. Dado que OSITRAN no contaba con dicha información, se procedió a corregir el porcentaje de ocupabilidad disminuyéndolo en el diferencial entre lo calculado por LAP y OSITRAN en la simulación de la primera semana de julio.

Cabe señalar que LAP al separar las operaciones en *turnarounds* de 1, 2 y 3 horas, introduce en la distribución de los tiempos por manga una rigidez que redunda en un uso menos eficiente de las mangas o puentes de embarque. En efecto, por un lado, al dividir las operaciones en unidades de tiempo fijas de 1, 2 y 3 horas, implícitamente se impide el cómputo del uso de fracciones menores de tiempo, para efectos de la facturación por el servicio de mangas. Por otro lado, una tarificación por horas (o en segmentos de tiempo prolongados), no brinda los incentivos adecuados a las empresas usuarias para hacer un uso eficiente de la infraestructura. Por ejemplo, un operador que requiera sólo utilizar la manga una hora y diez minutos, en tanto la segunda hora de manga ya estaría cubierta por la tarifa, no tendría incentivos para optimizar (minimizar) el tiempo de uso de la manga.

De acuerdo a la propuesta tarifaria de OSITRAN, el nivel de ocupabilidad tomando en consideración todas las restricciones arriba señaladas asciende a 50.6%, para el año 2005. La capacidad instalada se ampliará en el 2008, con la implementación de 12 mangas adicionales, lo que disminuye el factor de ocupabilidad a 21.4%⁵. 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, serían atendidas.

Tomando en consideración lo anterior, se tiene un número de horas que constituyen la cantidad demanda para el año 2005 de 32,173 a diferencia de LAP cuya cantidad demandada inicial asciende a 18,498 horas.

Con relación a la tasa de crecimiento de la demanda, se ha considerado 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, Capitulo 2, Anexo 6 del Contrato de Concesión⁶. Esta tasa de crecimiento asciende a 3.74% y considera las operaciones de aterrizaje nacionales e internacionales. 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. Las operaciones de cargueros tienen una tasa de crecimiento promedio anual de 3.24% y las militares, de -0.77%, para el mismo periodo. Por lo tanto si se toma una tasa de crecimiento menor se estaría subestimando la demanda, ya que no se estaría considerando el

⁵ Esta información se tiene en archivo electrónico, y constituye el modelo económico preparado por Bechtel Enterprises, Inc. en el marco de concesión del AIJCH.

⁵ El porcentaje de ocupabilidad para el año 2008 se ha calculado sobre la base de la información para el año 2004

crecimiento real de las operaciones susceptibles a usar puentes de embarque y desembarque.

La tasa de crecimiento antes mencionada se aplica a las unidades de tiempo (cantidad demandada) que se toma como base para la proyección de la demanda. A partir de dicha base, la demanda se calcula en función a la simulación realizada para cuatro semanas del año 2004, de la cual se han proyectado el número de unidades de tiempo de uso de mangas anuales.

e) Costos

Considerando la metodología de "costos incrementales", en esta sección se explica que costos propuestos por LAP han sido incorporados al FCE para la determinación tarifaria. Cabe mencionar que el regulador no ha realizado una auditoria de costos sino que se basa en el principio de veracidad y toma como ciertos los montos reportados por LAP. Lo anterior no significa que no se analice la causalidad y procedencia de la inclusión de dichos montos en el flujo de caja para determinación de la tarifa.

No se ha considerado gastos de personal que operen las mangas pues la operación la llevarán a cabo las aerolíneas y/o los operadores de rampa. Por otro lado, no se ha tomado el costo de personal de supervisión que se encuentra asignado a otros servicios.

Con relación a los costos de mantenimiento, se ha tomado los costos propuestos por LAP para el mantenimiento de equipos eléctricos y electromecánicos y de infraestructura. No se ha considerado el mantenimiento de las redes sanitarias pues los servicios derivados de estas instalaciones no se encuentran bajo regulación tarifaria. De la misma manera, no se ha considerado los costos de mantenimiento del sistema de administración del edificio (BMS) pues este costo es un costo común a otros servicios; por lo que el mismo no es un costo incremental del servicio de mangas. Los costos de mantenimiento están en función al número de puentes de embarque y desembarque por lo que aumentan con el número de puentes. En este sentido, se considera en el FCE el costo unitario multiplicado por el número de puentes de embarque y desembarque.

Con relación a los costos de los servicios básicos, sólo se ha considerado los costos de energía eléctrica, más no los de agua. El costo de energía eléctrica por hora propuesto por LAP se ha desagregado en sus componentes, de tal manera que sólo se considere la parte correspondiente a la operación de los puentes de embarque y desembarque y no a la provisión de servicios conexos. Este costo esta en función directa al número de horas de operación de los puentes de embarque y desembarque.

Con relación a la depreciación, se ha considerado la depreciación contable de los equipos en 10 años en tanto LAP ha revelado que va a depreciar sus equipos contablemente en 10 años, lo que afecta el FCE. Para efectos de la depreciación económica y el cálculo del valor residual de las inversiones, se ha considerado una vida útil de los equipos de 20 años. Cabe mencionar que LAP considera en su propuesta que la vida útil de estos equipos podría ser mayor.

Con relación al costo del seguro de propiedad (Multiriesgo), se considera como monto imputable el que resulta de aplicar la prima de 2.529 por mil al valor de las inversiones consideradas en el FCE.

Con relación a los impuestos, se ha considerado la tasa de impuesto a la renta de 22% y de participación de trabajadores de 5% de la utilidad antes de impuestos. Se ha considerado el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF) en el año 2005.

Por otro lado, se ha considerado la Tasa de Retribución de 46,511% y la Tasa Regulatoria de 1% sobre los Ingresos Brutos como costo recuperable.

Finalmente, se ha considerado un crecimiento de los costos de mantenimiento a la tasa de inflación de los Estados Unidos de Norte América y de los costos de energía eléctrica a la tasa de inflación del Perú. La tarifa por el uso de puentes de embarque y desembarque se mantiene constante hasta el año 2014.

f) Tasa de descuento

La tasa de descuento o costo de capital es un componente necesario para descontar los flujos de caja esperados. Dado que LAP se financia con capital propio y a través del sistema financiero, la tasa por aplicar será el costo promedio ponderado de capital (WACC), la cual ha sido calculada en 11.91%, siguiendo el modelo CAPM⁷.

Esta fórmula se aplica de acuerdo a la siguiente fórmula:

Valor de la firma =
$$\sum_{t=1}^{T} \frac{FCF_t}{(1 + WACC)^t}$$

El WACC se obtiene de ponderar las dos fuentes de financiamiento que tiene el inversionista: fondos propios y deuda. El costo del primero se encuentra representado por el costo de oportunidad del accionista; y el costo del segundo, por la tasa de interés que paga por la deuda.

A través del modelo CAPM (*Capital Asset Pricing Model*), se obtiene la tasa promedio del capital (WACC), mediante la ponderación de la tasa costo de la deuda (Kd) y la tasa de oportunidad del capital del accionista (Ke), el cual incluye una serie de componentes: tasa libre de riesgo, beta, prima de riesgo de mercado promedio sobre la tasa libre, riesgo país, prima por capitalización o tamaño; y, en el caso de empresas reguladas, una prima por riesgo regulatorio.

Es necesario señalar que el riesgo país debe ser incluido en la tasa de descuento como un mecanismo para interiorizar el riesgo adicional que asume el inversionista en un país emergente. Esto se realiza adicionando prima por riesgo país. En el caso particular de LAP, el concesionario cuenta con un contrato de estabilidad tributaria, en tal caso el efecto del riesgo país pudiera tener un efecto menor al que se esperaría en

⁷ La tasa de descuento o costo de capital se ha estimado sobre la base del documento: *A Few Things Transport Regulators Should Know. About risk and the Cost of Capital.* Ian Alexander, Antonio Estache y Adele Oliveri. July 1999.

una empresa sin este tipo de protección, sin embargo, bajo un criterio conservador se ha considerado su efecto en un 100%.

En efecto, el riesgo país implica la posibilidad de que las autoridades puedan interferir en la viabilidad del proyecto, por ejemplo, mediante la imposición de impuestos onerosos o restricciones legales una vez que el proyecto esté en funcionamiento y el riesgo de expropiación⁸. En ese sentido, toda acción que realice el Gobierno ya se encuentra incluida en la prima por riesgo país.

A continuación se presenta el cálculo desarrollado por esta Gerencia para determinar el costo de capital promedio ponderado.

$$WACC = Kd * D + Ke * E$$
 (1)

Donde:

Kd Costo de la deuda después de impuestos
D % de la deuda en la estructura financiera
Ke Retorno esperado por los accionistas
E % del patrimonio en la estructura financiera

Las variables *Kd* (costo de la deuda) y *Ke* (retorno esperado de los accionistas o costo de oportunidad de los accionistas) son obtenidas aplicando las siguientes formulas:

El Costo de la Deuda después de impuestos (Kd).

$$Kd = Rd (1-T)$$

Donde:

Rd Deuda

Tasa de impuestos total

Kd	8.03
t	25.09
Rd	10.83

El Costo de Oportunidad del capital (Ke)

		Ke = Rf + B (Rm - Rf)+ riesgo pais + rr + ip	(2)
--	--	--	-----

Donde:

Rf Tasa libre de riesgo (US Treasury Bond 30 años)

B⁹ Beta

Rm – Rf Prima de riesgo de mercado promedio sobre la tasa libre

Riesgo país Calculado sobre la base del índice EMBI+ calculado por JPMorgan

⁸ Finnerty, John. *Project Financing. Asset-Based Financial Engineering*. 1996. John Wiley & Sons, INC. Pp. 47

⁹ El Beta resulta del promedio de cuatro aeropuertos (Asur, TBI, Fraport y BAA).

Ke	17.750
pt	1.000
rr	2.000
Riesgo País	5.356
В	0.663
Rm - Rf	6.000
Rf	5.419

% Deuda	60
% Patrimonio	40

El cálculo obtenido de la tasa de rendimiento esperado de los inversionistas (*Ke*) para el periodo 1999 - 2004 es de 17.75. Este resultado se ha obtenido con la data actualizada correspondiente al riesgo país al 31 de diciembre de 2004 que a esa fecha asciende a 2.196 puntos básicos.

Reemplazando los valores obtenidos del costo de oportunidad del capital (Ke) y el costo de la deuda (Kd) en la ecuación (1), conjuntamente con la estructura de capital deuda/patrimonio se obtiene un costo de capital promedio ponderado (WACC) de 11.91%. Este valor será el que se tome como tasa de descuento para determinar la tarifa por el servicio de puentes de embarque y desembarque en el AIJCH.

g) Unidad de cobro de las tarifas por uso de puentes de embarque y desembarque

La comparación como método de fijación tarifaria y de condiciones de uso presenta problemas de estandarización. Sin embargo, la comparación ofrece un punto referencial para la determinación tarifaria o de las condiciones de uso. A continuación se presenta los resultados del procesamiento de información del reporte de tarifas de IATA de abril 2004. Este documento recoge información de 24 países y un mínimo de 126 aeropuertos¹¹ sobre la forma en que se cobra el servicio en estos aeropuertos.

A nivel internacional, existen diferentes formas de cobro por el uso de puentes de embarque y desembarque. Se puede cobrar por tiempo de operación, por alguna característica de la nave, por tipo de operación (nacional/internacional) o por la combinación de alguna de las anteriores formas. Con relación al cobro por unidad de tiempo, este se realiza por tramos y en diferentes unidades de tiempo. Cuando se cobra en función a alguna característica de la aeronave se emplea el peso, modelo, dimensión del cuerpo o el número de asientos de la misma.

Para más detalle véase *Valoración de empresas en la práctica*. Francisco J. López Lubián y Walter de Luna Butz. Capítulo 2, Pág. 21.

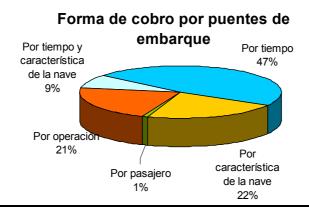
Es un número mínimo de aeropuertos ya que en algunos casos las condiciones de cobro no hacen referencia a un aeropuerto particular sino a todos los aeropuertos del país; por lo tanto, se ha considerado por lo menos un aeropuerto en ese país.

De los 127 casos presentados, 60 (48%) aeropuertos cobran en función al tiempo; 28 (22%) lo hacen por alguna característica de la nave; 27 (21%) cobran por operación; y, 11 (9%) cobran por tiempo y por alguna característica de la nave. De los que cobran por tiempo, 25 consideran 60 minutos (1 hora) como unidad de cobro para el primer periodo y 21, 30 minutos (1/2 hora). Por otro lado, en Berlín se cobra el servicio de puentes de embarque y desembarque por pasajero.

Cuadro Nº3

- Caalon T	
Forma de cobro	Número de casos
Por tiempo	60
Por característica de la nave	28
Por operación	27
Por tiempo y característica de la nave	11
Por pasajero	1
Total	127

Gráfico Nº1



Como se aprecia, no existe una sola forma de unidad de cobro del servicio de puentes de embarque y desembarque, aunque existe una mayor frecuencia en el cobro por unidades de tiempo. Debe tenerse en cuenta que entre más fraccionada la unidad de tiempo que se imponga para el cobro del servicio más preciso será el cobro correspondiente.

Por otro lado, se cuenta con la información del tiempo de duración de la operación de embarque y desembarque de pasajeros por mangas en el aeropuerto del Cuzco (AIVA). Según esta información el tiempo promedio que demora una operación de embarque y desembarque de pasajeros es de 25 minutos. Esta es la única información con la que se cuenta sobre el tiempo de la operación de embarque y desembarque de pasajeros con mangas en aeropuertos en el Perú.

II.4. RESULTADOS

La tarifa máximas propuesta por el uso de puentes de embarque y desembarque estará en función al tiempo y se cobrará un máximo de US \$77.65 (sin incluir los tributos de ley) por los 45 primeros minutos; y, por cada 15 minutos siguientes un máximo de US\$ 25.88 (sin incluir los tributos de ley).

II.5. RECOMENDACIONES

Aprobar la propuesta de tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque y desembarque la cual consistirá en el cobro de US \$77.65 (sin incluir los tributos de ley) por los primeros 45 minutos; y de US \$25.88 (sin incluir los tributos de ley) para cada período de 15 minutos o fracción adicional.

III. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

- Propuesta de LAP para el establecimiento de la tarifa por el uso de puentes de embarque.
- Información sobre el tiempo de permanencia de las naves en el AIJCH enviado por LAP para los años 2001, 2002, 2003 y 2004.
- Información sobre el tiempo de permanencia de las naves en el AIJCH enviado por CORPAC para los años 2001 y 2002.
- Información sobre le tiempo de permanencia de las naves en los aeropuertos de Arequipa y Cuzco para los meses de julio - agosto y junio - agosto respectivamente.
- Modelo económico preparado por Bechtel en el marco del proceso de concesión del AIJCH.
- Propuesta Técnica del Concesionario del AIJCH, Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- Libro Blanco AlJCH.
- The Airport and Air Navigation Charges Manual, IATA, April 2004.
- Estadísticas de Airport Council International (ACI).
- Reglamento General de Tarifas, Resolución de Consejo Directivo Nº 043-2004.
- Lineamientos metodológicos de la fijación y revisión de precios regulados, Resolución de Consejo Directivo Nº 009-2002-P-CD/OSITRAN.
- A Few Things Transport Regulators Should Know. About risk and the Cost of Capital. Ian Alexander, Antonio Estache y Adele Oliveri. July 1999.
- Valoración de empresas en la práctica. Francisco J. López Lubián y Walter de Luna Butz. Capítulo 2, Pág. 21.