

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 011-2016-CD-OSITRAN

Lima, 14 de marzo de 2016

VISTOS:

El Recurso de Reconsideración presentado por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN y el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Economicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCh (en adelante, el Contrato de Concesión) establece que, en el caso de la playa de estacionamiento vehicular, la tarifa será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente;

Que, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de la playa de estacionamiento vehicular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, así como la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento del mismo;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, se aprobaron ajustes a la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de la playa de estacionamiento vehicular del Aeropuerto, estableciendo además, una nueva tarifa aplicable al servicio de estacionamiento vehicular en el mismo de S/.4, 50 –incluido IGV– por hora o fracción y por vehículo ligero;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, se aprobó una nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular ascendente a S/. 5,50 (incluido IGV) por hora o fracción y por vehículo ligero; precisándose que ésta tendría un periodo de vigencia de dos (2) años;

Que, mediante Informe N° 037-2015-GRE-GAJ-OSITRAN del 23 de diciembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica revisaron la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular, proponiendo la tarifa a ser aprobada por el Consejo Directivo;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, se aprobó la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular en S/. 5,00 (cinco y 00/100 Nuevos Soles) – incluido IGV- por vehículo ligero y para los primeros 45 minutos de permanencia en el aeropuerto; señalando que luego de sobrepasado ese tiempo, se cobrará la tarifa de S/. 6,70 (seis y 70/100 Soles) – incluido IGV- por vehículo ligero por hora o fracción;



Que, con fecha 27 de enero de 2016, LAP interpuso Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN;

Que, el 15 de febrero de 2016, en las oficinas de OSITRAN, LAP hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo;

Que, se ha verificado el cumplimiento de los requisitos de admisibilidad y procedencia de los recursos impugnativos establecidos por la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General (LPAG), habiéndose presentado el recurso de reconsideración dentro del plazo previsto por Ley;

Que, las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y de Asesoría Jurídica han presentado al Consejo Directivo el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, donde emiten opinión respecto del Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, recomendando declarar fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto sobre la base de los siguientes fundamentos:

- El Regulador no ha efectuado cambios a la metodología vigente para calcular la tarifa promedio de uso de playa de estacionamiento del AIJCh, siendo así, la tarifa aprobada mediante Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN ha sido fijada conforme a la metodología aprobada por OSITRAN de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. En ese sentido, el Regulador no ha vulnerado los principios de transparencia y predictibilidad en tanto no ha cambiado los criterios para la determinación de la tarifa previamente aprobados y conocidos por el Concesionario.
- El esquema de cobro existente en gran parte de la industria de playas de estacionamiento de Lima Metropolitana y el Callao presenta efectos negativos sobre el bienestar de los usuarios, incentivando la captura de una parte del excedente del consumidor. Por tal motivo, en la resolución impugnada el Regulador propuso un esquema de cobro consistente en una tarifa diferenciada por un tiempo de hasta 45 minutos, a fin de reducir la pérdida de bienestar de los usuarios.
- El esquema de cobro propuesto por el Regulador es independiente de la metodología de tarificación por comparación y no la afecta. Asimismo, el cambio en el esquema de cobro ha sido debidamente justificado por el Regulador en el Informe técnico en el que se sustentó la Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN. Al respecto, se tiene que el esquema de cobro busca incentivar el uso eficiente de la infraestructura por parte de los usuarios, lo cual se encuentra acorde con el Principio de Eficiencia.
- LAP argumentó que deberían eliminarse 7 playas de estacionamiento de la muestra analizada. Sin embargo, sólo sustentó 6 de ellas. Al respecto, luego de la revisión efectuada, se advierte que 4 de las playas cuestionadas no cumplen con los criterios para formar parte de la muestra, por lo que corresponde no incluirlas, conforme lo señalado por LAP, por lo cual se debe declarar fundado el recurso de reconsideración en este extremo.
- La muestra comparable de playas de estacionamiento se encuentra conformada por 32



playas de Lima Metropolitana, las cuales satisfacen los criterios aprobados para la selección de playas de estacionamiento. En tal sentido, luego de aplicar la metodología vigente, se obtiene la tarifa promedio equivalente a S/ 7,00 por hora.

- El esquema de cobro propuesto para el servicio de playa de estacionamiento en el AIJCh se estructura de la siguiente forma:

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Que, respecto a lo señalado en el citado Informe, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad y hace suyos los fundamentos del mismo, y acorde con el numeral 6.2 del artículo 6º de la Ley Nº 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, dicho Informe constituyen parte integrante de la presente Resolución y de su motivación;

Por lo expuesto, y en virtud de sus funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Nº 579-16-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe Nº 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Declarar fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 077-2015-CD-OSITRAN, en el extremo referido a la muestra de playas de estacionamiento consideradas para realizar la comparación, conforme a lo señalado en el Informe Nº 005-16-GRE-GAJ-OSITRAN; e infundado en los demás extremos.

Artículo 2º.- Aprobar la tarifa aplicable al servicio de uso de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por el monto de S/. 7,00 (Siete y 00/100 Soles) – incluido IGV – por vehículo ligero. De acuerdo a la metodología vigente, la tarifa propuesta tendrá una vigencia mínima de dos años.

Artículo 3º.- Establecer el esquema de cobro de la tarifa aplicable al servicio de uso de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de la siguiente manera:

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción

Artículo 4º.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., dándose por agotada la vía administrativa.

Artículo 5º.- Disponer la difusión de la presente Resolución y del Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese , comuníquese y publíquese.


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



Reg. Sal. 9279

INFORME N° 005-16-GRE-GAJ-OSITRAN

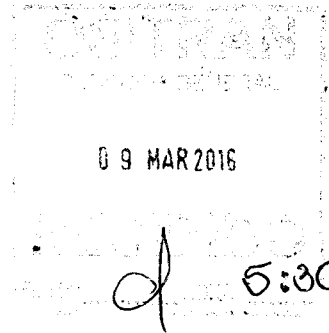
Para: **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**
Gerente General

De: **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto: Recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L.

Fecha: 09 de marzo de 2016



I. OBJETIVO

1. Analizar la admisibilidad y procedencia del Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN que aprobó la nueva tarifa aplicable al Servicio de Uso de la Playa de Estacionamiento Vehicular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, de fecha 13 de noviembre de 2003, se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN que establece la metodología para la selección de la muestra de parques de estacionamiento a que se refiere el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, así como una tarifa de S/. 3,50 (incluido IGV) por el servicio de playa de estacionamiento vehicular.
4. Mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 833-215-06-CD-OSITRAN, de fecha 9 de agosto de 2006, se aprobó el Informe N° 034-06-GRE-GAL-OSITRAN, que establece las condiciones de aplicación de la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular para vehículos pesados.
5. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, de fecha 20 de julio de 2010, sustentada en el Informe N° 004-10-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobaron los ajustes a la metodología para la selección de la muestra de playas de estacionamiento vehicular, establecida en el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN; y, en consecuencia, se aprobó una nueva tarifa aplicable al servicio de estacionamiento vehicular de S/. 4,50 (incluido IGV) por hora o fracción y por vehículo ligero, precisándose que ésta tendrá un



periodo de vigencia de dos (2) años y cumplido éste, el Concesionario o el Regulador podrán solicitar la revisión de la muestra de playas de estacionamiento.

6. Posteriormente, a solicitud del Concesionario, se efectuó la revisión de la referida tarifa por lo que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, de fecha 15 de julio de 2013, sustentada en el Informe N° 025-13-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobó la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular de S/. 5,50 (incluido IGV) por hora o fracción y por vehículo ligero. En dicha Resolución se precisó que la tarifa tendría un periodo de vigencia de dos (2) años y cumplido éste, el Concesionario o el Regulador podrán solicitar la revisión de la muestra de playas de estacionamiento.
7. Mediante la Carta N° LAP-GRE-C-2015-00486, recibida el 24 de setiembre de 2015, el Concesionario solicitó la revisión de la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular, adjuntando copia del Memorando N° LAP-GPF-2015-00246 que contiene su propuesta a efectos de que la tarifa para vehículos ligeros sea ajustada a S/. 7,80 (incluido IGV) por hora o fracción.
8. Mediante la Orden de Servicio N° 01264, de fecha 9 de noviembre de 2015, OSITRAN contrató con la empresa TARYET S.L. EN PERÚ una consultoría para la medición de tiempo de permanencia y factor de ocupación en la playa de estacionamiento vehicular del AIJCh, a efectos de contar con los elementos de juicio necesarios para la determinación de la tarifa por el referido servicio. El informe final fue presentado el 17 de diciembre de 2014 mediante Carta N° 004-810-2015-TARYET.
9. Mediante la Orden de Servicio N° 01276, de fecha 12 de noviembre de 2015, OSITRAN contrató con la empresa TARYET S.L. EN PERÚ una consultoría para la revisión de la propuesta efectuada por el Concesionario para determinar la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCh. La empresa presentó mediante Carta N° 003-810-2015-TARYET del 17 de diciembre de 2015, el informe final.
10. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, de fecha 30 de diciembre de 2015, se aprobó la nueva tarifa aplicable al Servicio de Uso de la Playa de Estacionamiento Vehicular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh), en S/ 5,00 –Incluido IGV– por vehículo ligero y para los primeros 45 minutos de permanencia en el aeropuerto. Luego de sobrepasado dicho tiempo el Concesionario cobrará la tarifa de S/ 6,70 –incluido IGV– por vehículo ligero por hora o fracción.
11. Con fecha 27 de enero de 2016, LAP interpuso Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN.
12. Mediante Oficio N° 026-16-GRE-OSITRAN, recibido con fecha 10 de febrero de 2016, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN solicitó a la empresa TARYET S.L. EN PERÚ la remisión de un informe aclaratorio respecto a las observaciones presentadas por LAP.
13. El 15 de febrero de 2016, en las oficinas de OSITRAN, LAP hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo.
14. Mediante Carta N° 001-810-2016-TARYET, recibida con fecha 15 de febrero de 2016, la empresa TARYET S.L. EN PERÚ (en adelante, TARYET) remitió el informe aclaratorio solicitado mediante Oficio N° 026-16-GRE-OSITRAN.



III. ANÁLISIS

15. Mediante su Recurso de Reconsideración LAP impugnó la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa aplicable al Servicio de Uso de la Playa de Estacionamiento Vehicular del AIJCh, a fin de que el Consejo Directivo deje sin efecto dicha tarifa y que ésta sea recalculada de acuerdo con lo establecido en la Metodología aprobada y actualmente vigente, y con los criterios de cobro establecidos en el Acuerdo N° 407-129-03-CD-OSITRAN.
16. A fin de emitir pronunciamiento sobre el recurso de reconsideración presentado, corresponde evaluar los siguientes aspectos desde una perspectiva técnico legal:

III.1 Admisibilidad del recurso de reconsideración.

III.2 Argumentos del Concesionario

III.3 Evaluación de los argumentos presentados por el Concesionario

III.1 Admisibilidad del Recurso de reconsideración

17. El artículo 208° de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General (LPAG), prevé la facultad de contradicción de los administrados a través del recurso de reconsideración el cual es deducido ante el mismo órgano que dictó el acto administrativo que es materia de impugnación, estableciendo que, en los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, no se requiere nueva prueba.
18. De conformidad con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 207° de la LPAG, el término para la interposición de los recursos administrativos es de quince (15) días hábiles perentorios. Asimismo, el artículo 212° de la LPAG señala que vencido el plazo para interponer tales recursos, se perderá el derecho a articularlos quedando firme el acto¹.
19. En síntesis, de conformidad con las disposiciones normativas aludidas, los requisitos concurrentes para la interposición del recurso de reconsideración son los siguientes:
 - Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación.
 - Que se sustente en nueva prueba, excepto que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye instancia única.
 - Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar.
 - Que interponga el recurso aquel administrado que tiene legítimo interés pues el acto administrativo le es aplicable y le ocasiona un agravio.
 - Que el escrito contenga los requisitos de forma previstos en el artículo 113° de la LPAG y sea autorizado por letrado.

20. En este sentido, a continuación se procede a analizar el cumplimiento de cada uno de dichos requisitos en el Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN:

¹ Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General
"212.- Acto Firme

Una vez vencidos los plazos para interponer los recursos administrativos se perderá el derecho a articularlos quedando firme el acto (...)"



- a. La Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN fue expedida por el Consejo Directivo. LAP interpuso ante el mismo órgano el Recurso de reconsideración contra dicha resolución. Por tanto, dado que la resolución que es objeto de impugnación es el primer acto que se cuestiona, y que el escrito que contiene el Recurso de Reconsideración se ha presentado ante el mismo órgano emisor, se entiende cumplido el primer requisito.
- b. El Consejo Directivo del OSITRAN ejerce de manera exclusiva la función reguladora, puesto que, de acuerdo con los artículos 5° y 6° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y modificatorias (en adelante, el RETA), el artículo 16° del Reglamento General del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificatorias, (en adelante, el REGO), es competencia de éste órgano ejercer tal función. Además, según lo prescrito por el artículo 6°, concordado con el artículo 1° de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, la máxima autoridad de OSITRAN es el Consejo Directivo. En consecuencia, contra la resolución emitida por el Consejo Directivo del OSITRAN únicamente procede interponer el recurso de reconsideración, sin necesidad que se sustente en nueva prueba, con el fin que el mismo Consejo la revise y vuelva a pronunciarse. En consecuencia, el segundo requisito también se ha cumplido en la interposición del Recurso de reconsideración.
- c. Conforme lo establece el numeral 133.1 del artículo 133° 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. Por ello, atendiendo que LAP fue notificado con la Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN, el 06 de enero de 2016, su plazo de 15 días hábiles para la interposición del Recurso de Reconsideración venció el 27 de enero de 2016; motivo por el cual se aprecia que dicho recurso fue interpuesto dentro del plazo establecido legalmente, cumpliendo lo previsto en el numeral 207.2 del artículo 207° de la LPAG.
- d. Con la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, se aprobó la nueva tarifa aplicable al Servicio de Uso de la Playa de Estacionamiento Vehicular del AIJCh. En ese orden de ideas, LAP tiene legítimo interés para interponer el recurso de reconsideración contra el referido acto administrativo.
21. El Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP consigna respectivamente los requisitos de forma previstos en el artículo 113° de la LPAG. En conclusión, debe admitirse a trámite el recurso administrativo interpuesto por LAP.

III.2 Argumentos del Concesionario

22. LAP en su recurso administrativo plantea, principalmente, los siguientes argumentos:
- (i) El OSITRAN ha incumplido la aplicación de la metodología aprobada, lo cual afectaría los principios de transparencia y predictibilidad. En particular, señalan que el OSITRAN no puede cambiar la metodología de cobro por hora o fracción a una de 45 minutos, ni sugerir que luego cuando se tenga la nueva infraestructura se cobre por minuto.

- (ii) El OSITRAN ha establecido criterios adicionales distintos a los previstos en la metodología vigente. Al respecto, indican que el OSITRAN lleva a cabo el análisis en atención a un criterio adicional distinto a los de infraestructura y calidad del servicio que ha tenido por efecto distorsionar la naturaleza misma de la tarificación por comparación o Benchmarking establecida por las Partes en el Contrato de Concesión.
23. En esa línea, mediante el Memorando N° LAP-GPF-2016-002 y el Informe denominado *"Evaluación Económica del Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN que sustenta la aprobación de la tarifa aplicable al servicio de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"*, elaborado por la empresa Macroconsult, el Concesionario presenta los siguientes argumentos²:
- (i) En la determinación de las tarifas por el servicio de playa de estacionamiento del AIJCh, el OSITRAN no sigue el principio señalado en la metodología vigente respecto a la selección de la muestra comparable. LAP señala que en un primer momento, OSITRAN realizó la estimación de la tarifa aplicando los criterios de selección de playas comparables sobre el universo de playas del ámbito geográfico definido: Lima Metropolitana. Sin embargo, para definir la tarifa a cobrar desconoce la modalidad de cobro de las empresas de la muestra comparable y establece una tarifa por tiempo de uso de la playa distinta a la tarifa horaria empleada en las playas seleccionadas.
- (ii) El OSITRAN señala en el Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN que no realizará la comparación con otros aeropuertos sino con playas de estacionamiento de Lima Metropolitana, debido a que los precios de estas últimas son determinados por el mercado. Sin embargo, OSITRAN realizó un benchmarking de la modalidad de cobro de aeropuertos de la región para sustentar su propuesta de estructura tarifaria.
- (iii) El OSITRAN ha excluido de la muestra a un conjunto de playas de estacionamiento consideradas en las muestras comparables utilizadas en las estimaciones de la tarifa de los años 2010 y 2013.
- (iv) Se han identificado diferencias en 7 de las nuevas playas de estacionamiento incorporadas a la muestra por el OSITRAN, las cuales corresponden, principalmente, a criterios de Infraestructura, y a criterios de Calidad.
- (v) En tal sentido, la tarifa máxima a aplicarse al servicio de estacionamiento en el AIJCh debe ser de S/7,50 por hora o fracción, incluyendo IGV.

III.3. Análisis de los argumentos planteados por LAP

III.3.1. Respecto al argumento referido a que el OSITRAN ha incumplido la aplicación de la metodología aprobada.

24. En sus argumentos, LAP señala que el Regulador modificó la metodología vigente (sin previa aprobación, como se hizo en anteriores oportunidades), incluyendo un nuevo esquema de cobro y utilizando playas de estacionamiento internacionales de

² El Informe de Macroconsult y Memorando N° LAP-GPF-2016-002 forman parte de los documentos que adjuntó el Concesionario a su Recurso de Reconsideración, recibido el 27 de enero de 2016.

aeropuertos de la región como parte de la muestra comparable. Adicionalmente, LAP argumenta que el Regulador no puede cambiar la metodología de cobro aprobada, por cuanto ello importaría una trasgresión a los principios de transparencia y predictibilidad. Asimismo, el Concesionario señala que OSITRAN tampoco puede sugerir que cuando se tenga la nueva infraestructura se cobre por minuto.

25. A efectos de analizar los argumentos de LAP respecto de este punto, es preciso tomar en cuenta lo que en torno al servicio de playa de estacionamiento vehicular establece el Contrato de Concesión en su Anexo 5:

"3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.

La tarifa por el presente concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente.

El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos particulares ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros, y que las vehículos destinados al servicio de taxi ingresen únicamente a dejar pasajeros."

26. Como puede advertirse, el Contrato de Concesión señala que la tarifa por el servicio mencionado será el resultado de un promedio simple de las tarifas de una muestra que será establecida y aprobada por OSITRAN. En tal sentido, el Regulador aprobó la metodología correspondiente a través del Acuerdo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, posteriormente modificada por Resolución N° 030-2010-CD/OSITRAN. Dicha metodología consiste en lo siguiente:

- La tarifa de la playa de estacionamiento en el AIJCh –para vehículos ligeros– se determina mediante un proceso de comparación, también conocido en la literatura regulatoria como *Benchmarking*. La lógica que subyace a la metodología por comparación es que la revisión de la tarifa regulada de la empresa refleje lo que sucede en la industria. En el caso de las playas de estacionamiento, la comparación no se realiza con otras empresas reguladas (playas de otros aeropuertos), sino con playas de estacionamiento de Lima Metropolitana, cuyos precios son determinados por el mercado. En este sentido, la tarifa que resulta al aplicar la metodología mencionada es el promedio de precios de una muestra de playas comparables.
- Para que una playa de estacionamiento sea considerada parte de la muestra comparable, debe cumplir con los siguientes requisitos:
 - i. El precio cobrado debe ser independiente del consumo de otros bienes o servicios.
 - ii. El servicio que recibe el usuario en una playa de estacionamiento que es parte de la muestra debe ser similar al que recibe en la playa de estacionamiento del AIJCh.



- Con relación al primer requisito, dado que el usuario de la playa de estacionamiento del AIJCh paga una tarifa determinada con independencia de los servicios que utilice en el terminal aeroportuario, las playas de estacionamiento a considerar en la muestra deben reflejar precios independientes del consumo de otros bienes.
 - Respecto al segundo requisito, la tarifa a cobrar por el uso de la playa de estacionamiento debe guardar relación con su calidad; en ese sentido, el nivel de servicio que recibe el usuario en las playas que forman parte de la muestra debe ser similar al que recibe en la playa de estacionamiento del AIJCh. Así, para efectos de medir el nivel de calidad ofrecido por las playas de estacionamiento, se establecieron dos aspectos a evaluar en cada playa considerada (infraestructura y calidad del servicio), obteniendo con ello un puntaje que cuantifica su nivel de servicio.
 - Los criterios para la calificación de las playas de estacionamiento a efectos de compararlas con la del AIJCh, fueron establecidos en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN. En dicha metodología se recogen aspectos que permiten evaluar la infraestructura de la playa, así como la calidad del servicio prestado, de manera que pueda obtenerse una métrica que permita seleccionar playas de estacionamiento similares al AIJCh. La importancia relativa del conjunto de indicadores asociados al criterio de infraestructura se estableció en 70% del puntaje total y la importancia de la calidad del servicio en 30%.
 - La metodología señala que para que una playa de estacionamiento sea considerada similar al AIJCh y, en consecuencia forme parte de la muestra, su puntaje debe encontrarse dentro de un rango de +/- 15% con relación al puntaje obtenido por la playa del AIJCh. Asimismo, la metodología vigente establece que la muestra debe incluir al menos diez (10) playas de estacionamiento.
 - Finalmente, a efectos de evitar sesgos en el cálculo del promedio de las tarifas, se excluye a aquellas con valores extremos.
27. Así, luego de excluir aquellas playas de estacionamiento cuyo precio no es independiente del consumo de otros bienes o servicios y de la aplicación de los criterios de infraestructura y calidad de servicios previstos en la metodología, la tarifa por el uso de la playa de estacionamiento en el AIJCh resultará de calcular el promedio simple de las tarifas de las playas de estacionamiento que están dentro del rango a excepción de los valores extremos.
28. Como puede notarse de la descripción de la metodología vigente, ésta no hace referencia alguna al esquema de cobro que deben presentar las playas de la muestra, esto es, la forma de cobro que realiza cada playa por el servicio que prestan a los usuarios; por lo tanto, el esquema de cobro de las playas no forma parte de los criterios utilizados en la metodología para la determinación de la tarifa de la playa de estacionamiento en el AIJCh, dado que obedece a criterios de eficiencia asignativa, mientras que la metodología vigente asigna criterios para la determinación de la muestra de playas de estacionamiento que determinan el cálculo de la tarifa promedio. En ese sentido, tampoco es técnicamente posible que el esquema de cobro forme parte de la metodología vigente.
29. Ahora bien, es preciso acotar que el Regulador está facultado para modificar el esquema de cobro de la tarifa, el cual como se ha señalado no forma parte de la metodología,



siempre que dicho cambio se deba a razones sustentadas técnicamente. Al respecto, en el Informe que sirvió de base de la Resolución impugnada, sí se detallaron las razones técnicas y económicas que justifican el cambio del método de cobro de la tarifa aplicable a la playa de estacionamiento.

30. El fundamento técnico mencionado en el párrafo precedente, se puede apreciar en los numerales 71 al 93 del Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN, en los cuales el Regulador ha justificado el cambio del método de cobro en criterios de eficiencia económica, como la pérdida de bienestar al consumidor que se genera cuando el usuario paga por una hora de servicio, pero usa efectivamente 45 minutos o menos; ello se encuentra acorde con el Principio de Eficiencia que rige la actuación del OSITRAN.
31. Al respecto, cabe tener presente lo establecido en el artículo VI de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444:

"2. Los criterios interpretativos establecidos por las entidades, podrán ser modificados si se considera que no es correcta la interpretación anterior o es contraria al interés general. La nueva interpretación no podrá aplicarse a situaciones anteriores, salvo que fuere más favorable a los administrados".

32. Como se puede apreciar, la Administración puede cambiar los criterios previamente establecidos siempre que se considere que su aplicación no es correcta o que es contraria al interés general, los cuales serán aplicables a futuro.
33. En el presente caso, como se ha indicado, la Resolución impugnada emitida por OSITRAN ha justificado la necesidad del cambio en el método de cobro de la tarifa en criterios técnicos debidamente sustentados, por lo cual se aprecia que este cambio se realizó conforme a la normativa vigente.
34. En ese orden de ideas, dado que el esquema de cobro no forma parte de la metodología, no puede alegarse que OSITRAN ha cambiado la misma. Asimismo, dado que el criterio del esquema de cobro es factible de ser variado por razones técnicas sustentadas, y que se aplican a futuro, se advierte que el Regulador no ha afectado el principio de predictibilidad, en tanto la tarifa se ha obtenido respetando la metodología vigente y el cambio del esquema de cobro ha sido adecuadamente sustentado por la Resolución impugnada.
35. En este punto, debe tenerse en cuenta que en el año 2010, sí se llevó a cabo un ajuste en la metodología para el cálculo de la tarifa en lo relativo a los criterios para la medición del nivel de calidad de servicio que deben poseer las playas que conforman la muestra comparable. Así, los ajustes aprobados consistieron en emplear en el indicador de tamaño de espacios para estacionamiento las dimensiones estipuladas en el Reglamento Nacional de Edificaciones, eliminar el indicador de reserva de estacionamientos, excluir playas de estacionamiento que otorguen incentivos al uso por consumo de otro bien o servicio en la tienda, clínica o centro comercial, y eliminar el criterio de concentración económica.
36. Como puede advertirse, dichos ajustes sí generaron una variación de la metodología, lo cual no ocurre en el presente caso, dado que lo que se realizó a través de la resolución impugnada no fue una variación de los criterios de calidad e infraestructura, sino se estableció un nuevo esquema de cobro que no está ni puede estar contenido en la metodología vigente. Así mismo, tampoco se genera distorsión alguna sobre la muestra



comparable, como erróneamente señala el Concesionario, dado que no se modificaron los criterios para la modificación de la muestra de playas de estacionamiento.

37. A mayor abundamiento, sobre el esquema de cobro propuesto para la tarifa de la playa de estacionamiento, debe señalarse que la tarifa promedio obtenida de la aplicación de la metodología vigente refleja el costo promedio para el usuario por un tiempo de una hora de uso de la infraestructura. Esta tarifa se utiliza como referencia para el esquema de cobro en función al tiempo de permanencia, respetando así, de manera proporcional, los resultados obtenidos de la tarificación por comparación.
38. Posteriormente al cálculo de la tarifa promedio (que se calcula con la metodología vigente) y de la aplicación del esquema de cobro de tarifas diferenciadas (que obedece a criterios de eficiencia), el Regulador realizó una comparación internacional con aeropuertos de la región, con el fin verificar otras prácticas internacionales. De la comparación internacional, se puede constatar que el sistema de cobro por hora o fracción no es el estándar para este tipo de infraestructuras, existiendo en la mayoría de casos, esquemas de 30, 15 minutos e incluso de cobro por minuto, permitiendo con ello una mayor flexibilidad en las decisiones de los usuarios respecto al tiempo de utilización del servicio en cuestión. Es decir, la comparación internacional corroboró que la propuesta del Regulador está en línea con las mejores prácticas internacionales.
39. Así, tanto el análisis del tiempo de permanencia como la comparación de tarifas con otros aeropuertos de la región, fueron utilizados posteriormente a la aplicación de la metodología vigente de tarificación por comparación y de manera independiente a la determinación de la tarifa promedio por hora, siendo esta última la información necesaria para la propuesta del esquema de cobro.
40. Por lo expuesto, el Regulador se reafirma en que no se ha realizado modificaciones a la metodología vigente, por cuanto la resolución recurrida utiliza la metodología vigente para calcular la tarifa promedio de una muestra de playas comparables, siendo además que no se ha vulnerado los principios de transparencia y predictibilidad, dado que no se han introducido alteraciones a dicha metodología.
41. En efecto, es preciso señalar lo que el Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, señala respecto al principio de Transparencia:

"9.6 Principio de Transparencia.- El OSITRAN vela por la adecuada transparencia en su gestión y en la toma de decisiones de cualquiera de sus órganos, así como en el desarrollo de sus funciones. Toda decisión de cualquier órgano del OSITRAN debe ser debidamente motivada y adoptarse de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles."

42. Como puede observarse, el referido principio implica que las decisiones y acciones que tome el OSITRAN se encuentren debidamente sustentadas en criterios técnicos que sean de conocimiento de los administrados, los cuales además deberán ser predecibles.



43. En torno a la predictibilidad³, dicho principio sustenta el procedimiento administrativo, encontrándose recogido en la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aplicable al OSITRAN, conforme a lo siguiente:

"1.15. Principio de predictibilidad.- La autoridad administrativa deberá brindar a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada trámite, de modo tal que a su inicio, el administrado pueda tener una conciencia bastante certera de cuál será el resultado final que se obtendrá".

44. Dicho principio, a decir de Morón Urbina⁴, implica:

"Cumplir con el principio de predictibilidad en la actuación administrativa, exige que las autoridades entreguen información de cada procedimiento que reúna tres cualidades: información cierta, información completa e información confiable, con el objeto claro de generar en los administrados la expectativa razonablemente fundada sobre cuál ha de ser la actuación del poder en aplicación del Derecho y se retire cualquier riesgo de incertidumbre sobre la manera en que será tramitada y resuelta la situación sometida a la decisión gubernativa. El objeto del principio es que los administrados a partir de la información disponible puedan saber a qué atenerse."

45. Como se señala en la cita anterior, el principio de predictibilidad tiene como finalidad generar en los administrados una expectativa razonable sobre cuál será el resultado final de un procedimiento a cargo de una Entidad de la Administración Pública.
46. En tal sentido, respecto a la aludida vulneración a los principios, es preciso tener presente que al no haberse cambiado la metodología, tal como se ha mencionado en los párrafos precedentes, no se advierte afectación a dichos principios, siendo que no se han cambiado las pautas para el cálculo de la tarifa de playa de estacionamiento. Por el contrario, se verifica que OSITRAN la ha respetado en todo momento al haber realizado el cálculo de la tarifa sobre una muestra de playas comparables. En ese sentido, es claro que la metodología sigue siendo la misma, tal como fue fijada por el Regulador y conocida por LAP⁵ desde su aprobación y posterior modificación.
47. Asimismo, sobre el esquema de cobro de la tarifa, tal como se ha mencionado, éste no está contenido en la metodología vigente y la variación en dicho criterio está permitida en aplicación de la LPAG, siempre que esté debidamente sustentada, lo cual sí existió en el presente caso, por lo tanto, en este extremo tampoco se afectaron los principios de transparencia y predictibilidad.

³ Este principio resulta ser acorde con el principio de predictibilidad recogido en el numeral 8 del artículo 18° del RETA de OSITRAN

⁴ "8. Predictibilidad. En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características."

⁴ Morón, Juan Carlos: Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Gaceta Jurídica. Lima. 2003, p.93.

⁵ Cabe resaltar que el Concesionario tiene pleno conocimiento de la metodología aprobada por el Regulador, así como de sus alcances y la forma en la que es determinada la tarifa del servicio de playa de estacionamiento vehicular, dado que dicha metodología fue desarrollada en coordinación con el Concesionario, tal como éste mismo lo reconoce en su propio escrito de reconsideración:

"La metodología fue aprobada luego de coordinaciones y conversaciones entre el Regulador y LAP, a efectos de poder establecer cuáles serían los criterios más adecuados para establecer una muestra válida y suficiente de estacionamientos que permitan fijar la tarifa conforme a las reglas establecidas en el Contrato de Concesión."



48. Por lo expuesto, se concluye que al emitirse la Resolución N° 077-15-CD-OSITRAN se observó el procedimiento y los criterios establecidos en la metodología vigente, los mismos que eran de pleno conocimiento del Concesionario, resultando además claro que este Regulador al realizar el cambio de criterio respecto del esquema de cobro ha actuado también en estricto cumplimiento de los principios de transparencia y predictibilidad, toda vez que su decisión estuvo debidamente motivada. Dado ello, corresponde declarar infundado el recurso de reconsideración de LAP en este extremo.

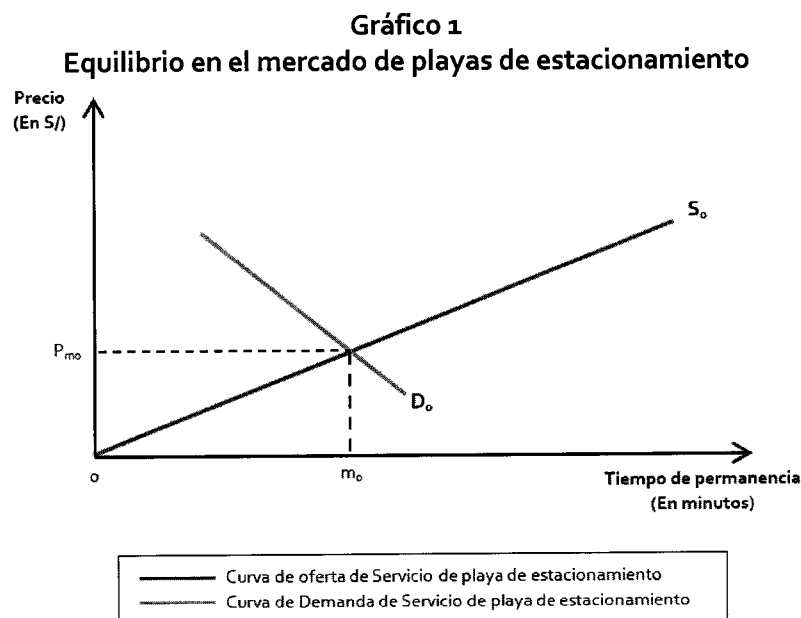
III.3.2. Respecto al argumento referido a que el OSITRAN ha establecido criterios adicionales distintos a los previstos en la metodología vigente y que el OSITRAN no sigue el principio señalado en la metodología vigente respecto a la selección de la muestra comparable

49. LAP señala que el Regulador ha utilizado criterios adicionales a los establecidos en la metodología vigente como: i) el tiempo permanencia de los vehículos en el AIJCh, y ii) las tarifas y el esquema de cobro en otras de playas de estacionamiento de aeropuertos de otros países de la región, siendo que a partir de ello se establece un criterio para diferenciar la tarifa por tiempo de uso de la playa de estacionamiento. Así, conforme a lo señalado por LAP, la aplicación de este mecanismo regulatorio carecería de utilidad práctica.
50. El Concesionario también indica que la propuesta de OSITRAN de establecer una tarifa por 45 minutos en S/ 5,00 es contraria a lo indicado en el Contrato de Concesión, dado que dicho importe no es producto de un promedio simple de las tarifas de la muestra.
51. A efectos de analizar los argumentos de LAP, es preciso mencionar que la metodología utilizada por el OSITRAN para la determinación de la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular se encuentra en línea con los criterios aprobados mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN en el año 2010. Tal como se ha señalado anteriormente, dichos criterios se resumen en una metodología que permite la selección de playas de estacionamiento comparables a la del AIJCh. El resultado de la aplicación de la metodología es una tarifa promedio por uso de playa. En ese sentido, el criterio de esquema de cobro, no está ni puede estar incluido en la metodología, dado que el esquema de cobro debe estar relacionado con criterios de eficiencia y la metodología se refiere a criterios para seleccionar playas de estacionamiento comparables al AIJCh.
52. Adicionalmente, debe reiterarse que en el presente procedimiento de revisión de la tarifa de playa de estacionamiento en el AIJCh, y a efectos de establecer un mecanismo de cobro - que no está, ni puede estar contenido en la metodología-, que permita generar los incentivos al uso eficiente de la infraestructura por parte de los usuarios del servicio, se realizó un análisis de los tiempos de permanencia en la playa de estacionamiento del AIJCh, con el fin de evaluar el impacto del actual esquema de cobro sobre el bienestar de los usuarios.
53. Cabe tener presente que el REGO establece que el OSITRAN, en ejercicio de sus competencias, debe respetar el principio de eficiencia, según el cual:

"9.12 Principio de Eficiencia y Efectividad.- La actuación del OSITRAN se orienta a promover la eficiencia en la asignación de recursos, así como en el logro y cumplimiento de sus objetivos al menor costo para la sociedad en su conjunto".



54. Conforme a dicho principio, el Regulador tiene la obligación de actuar de manera tal que se promueva la eficiencia asignativa (precios que reflejen los costos marginales de producción) y la eficiencia productiva (producción al mínimo costo).
55. En este contexto, se verificó que la mayor parte de los usuarios⁶ utilizan la playa de estacionamiento vehicular durante 45 minutos contados desde que ingresan al AIJCh, pagando sin embargo la tarifa por una hora de servicio, lo que implica que existe en promedio 15 minutos que no son efectivamente utilizados pero sí pagados.
56. En concordancia con lo anterior, el análisis del Regulador advirtió que contribuiría en mayor grado a la eficiencia asignativa un esquema de cobro por un período de 45 minutos, que una tarifa por hora o fracción. Como se ha indicado anteriormente, este esquema de eficiencia asignativa, no forma ni debe formar parte de la metodología para el cálculo de la tarifa.
57. Lo anterior guarda relación con la racionalidad económica que se presenta en el mercado del servicio de playa de estacionamiento, toda vez que los precios se forman sobre la base de los tiempos de utilización del área para estacionamiento, tal como se observa en el Gráfico 1, y no sobre la posesión del área propiamente, razón por la cual la unidad de medida asociada al precio es el tiempo de permanencia (por ejemplo, precios por hora o fracción de hora).



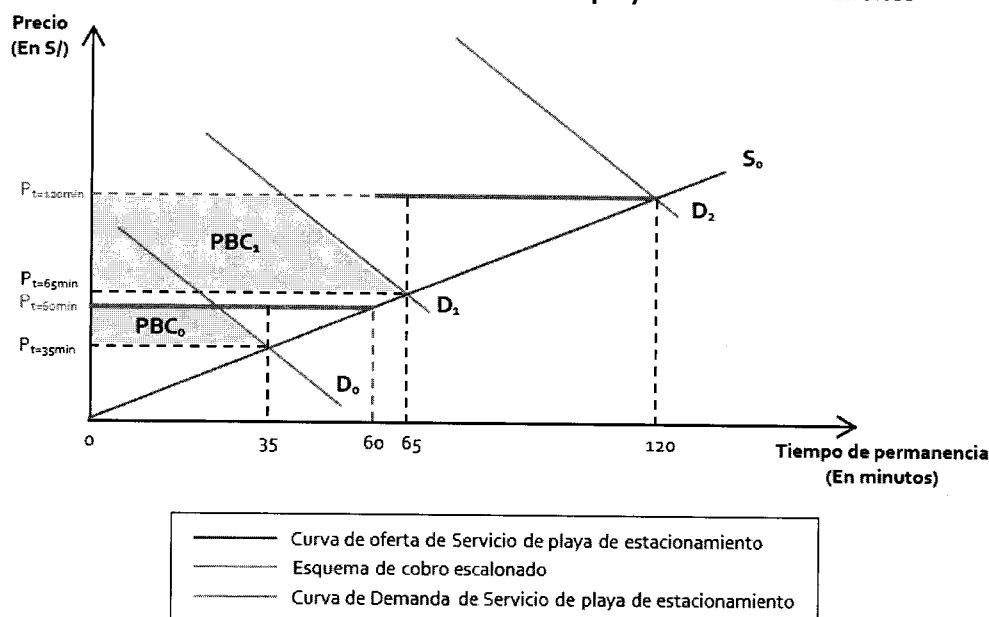
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

58. De la comparación entre la dinámica de formación de los precios del servicio a partir de la racionalidad señalada en el párrafo anterior y el esquema de cobro por hora o fracción, el cual presenta una estructura escalonada por intervalos de una hora, se observa que para tiempos de permanencia menores a los límites superiores de cada escalón horario, existe una pérdida de bienestar del consumidor debido a que este se encuentra pagando por un tiempo no utilizado del servicio, tal como se observa en el siguiente gráfico.

⁶ Según los resultados del estudio de permanencia elaborado por TARYET, el 70% de los usuarios de la playa de estacionamiento vehicular utiliza la infraestructura menos de 60 minutos.



Gráfico 2
Comparación entre el esquema de cobro escalonado y el mecanismo de formación de precios en el mercado del servicio de playa de estacionamiento



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

59. Como puede observarse, para un tiempo de permanencia de 35 minutos, el esquema de cobro por hora o fracción aplica un precio equivalente al cobrado por un tiempo de uso de 60 minutos, lo cual difiere del precio real que debería aplicarse bajo el mecanismo de formación de precios de mercado, generando con ello una pérdida de bienestar del consumidor representada por el área PBC_0 . En el caso actual de AIJCh, un vehículo que permanece en la playa de estacionamiento por 35 minutos debe pagar S/ 5,50. Si la tarifa estuviera en función al tiempo de permanencia de un vehículo, es decir por minuto, el usuario que permanece el mismo lapso de tiempo, pagaría el equivalente a S/ 3,20 (con una tarifa de S/ 0,09 por minuto).
60. Asimismo, si se considera el salto entre escalas horarias, el esquema de cobro por hora o fracción permite a las empresas capturar un mayor excedente del consumidor en aquellos escenarios en los que los tiempos de permanencia se encuentran cercanos a los extremos de los escalones. Así, por ejemplo, para el caso de un tiempo de permanencia de 65 minutos, el precio a cobrar es equivalente al cobrado por un tiempo de 120 minutos, generando con ello una pérdida de bienestar representada mediante el área PBC_1 .
61. De esta manera, la utilización de esquemas de cobro de tarifas diferenciadas obedece a criterios económicos y no es resultado de la comparación con otros aeropuertos de la región. En ese sentido, con el fin de analizar si la propuesta de OSITRAN estaba en línea con las mejores prácticas internacionales se realizó un análisis de los esquemas de cobro utilizados en otros aeropuertos de la región, así como una comparación internacional de tarifas de playa de estacionamiento. De dicha revisión se encontró que el sistema de cobro por hora o fracción no es el estándar en la mayoría de estos aeropuertos.
62. Así, el esquema propuesto considera que para un tiempo de uso de la playa de hasta 45 minutos, deberá aplicarse un monto fijo proporcional de la tarifa referencial, en tanto que si el tiempo de uso supera dicha cota y hasta un máximo de 60 minutos, la tarifa aplicable



es equivalente a la tarifa referencial, tal como puede observarse en la Tabla 1. Cabe señalar que la tarifa referencial por hora obtenida mediante la metodología vigente es producto del promedio simple de las tarifas de la muestra, en conformidad con lo señalado en el Contrato de Concesión y la metodología aprobada por OSITRAN.

Tabla 1
Tarifa Propuesta en el Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN

Tiempo (minutos)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,00
46 – 60	6,70
61 – en adelante	6,70 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

63. De este modo, en contraposición a lo argumentado por LAP, puede observarse que tanto el análisis del tiempo permanencia de los vehículos en el AIJCH como la comparación de las tarifas y los esquemas de cobro en otras de playas de estacionamiento de aeropuertos de la región, tal como se ha señalado anteriormente, no forman parte ni metodológicamente pueden formar parte de los criterios aplicados dentro de la metodología aprobada por OSITRAN, por lo cual es incorrecto afirmar que la metodología vigente se ve alterada o distorsionada, razón por el cual debe declararse infundado el recurso de reconsideración de LAP en ese extremo.
64. Finalmente, el Concesionario señala que OSITRAN tampoco puede sugerir que cuando se tenga la nueva infraestructura, el servicio de playa de estacionamiento se cobre por minuto.
65. Sobre el particular, se advierte que el Concesionario se está refiriendo a lo que el Regulador ha indicado en su numeral 92 del Informe N° 037-GRE-GAJ-OSITRAN, en el que, a modo de planteamiento, se indicó que una vez construido el nuevo terminal, el Concesionario establezca una tarifa por minuto.
66. Al respecto, debe indicarse que el planteamiento de un esquema de cobro por minuto una vez construido el nuevo terminal, está relacionado con criterios de eficiencia asignativa, dado que el Regulador tiene la obligación de actuar de manera tal que se promueva la eficiencia asignativa y la eficiencia productiva de los recursos escasos. Empleando para tal fin los criterios que el Regulador considere pertinentes, respetando el ámbito de su competencia.
- III.3.3. Respecto al argumento referido a que el OSITRAN ha excluido de la muestra a un conjunto de playas de estacionamiento consideradas en las muestras comparables de utilizadas en las estimaciones de la tarifa de los años 2010 y 2013.
67. Sobre este punto, LAP indica que *“OSITRAN sustenta la exclusión bajo el argumento de que debe eliminarse de la muestra comparable a aquellas playas que tengan asociada una relación de consumo. Sin embargo, la tarifa de dichas playas no está distorsionada por el consumo de otro bien como indicaría OSITRAN. La playa es de uso público siendo la tarifa la misma para todos los usuarios de la playa. Lo que existe es un beneficio que le otorga un establecimiento a sus clientes cuando estos adquieren alguno de sus productos o servicios”*.
68. En esa línea, LAP señala además que *“en este proceso tarifario OSITRAN ha incorporado en la muestra a la playa de estacionamiento de Lima Cargo City, la cual al ser infraestructura*



de la playa de propiedad del mismo propietario y exonerar del costo a los usuarios que hacen uso de ciertos servicios debería retirarse de la muestra. Este caso es similar al de la playa de estacionamiento del centro comercial In Outlet excluida por OSITRAN".

69. Por otro lado, LAP indica que "OSITRAN ha excluido de la muestra las playas de Dasso y de Los Gavilanes sustentado en que dichas playas tienen tarifa diferenciada por fin de semana. Sin embargo, aplicando el criterio realizado por OSITRAN en el 2003 para tratar el caso de playas con tarifas diferenciada, se ha calculado el promedio ponderado por hora de las tarifas: de lunes a viernes y domingo la tarifa es de S/ 10 por hora, mientras que los sábados de 7 am a 3 pm es de S/ 6 por hora y de 3 pm a 10 pm es de S/ 10 por hora".
70. Respecto a los argumentos presentados por LAP con relación al criterio de exclusión por relación de consumo, debemos indicar que en la Resolución N° 030-2010-CD/OSITRAN, que aprobó ajustes a la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de la playa de estacionamiento, se señaló que "la selección de playas de estacionamiento, para que sea comparable con la del AIJCH, deben contener únicamente aquellas playas de estacionamiento cuyo objeto de negocio sea propiamente ofrecer servicios de estacionamiento público vehicular, y su consumo no se encuentre influenciado por el consumo de otro bien o servicio. Es decir, que la demanda debe ser insensible claramente a la demanda de otro servicio no asociado propiamente a la búsqueda de un espacio autorizado y seguro para el estacionamiento vehicular". [El subrayado es nuestro]
71. Así, para efectos del establecimiento de la muestra comparable, se excluyeron aquellas playas cuyas tarifas presentaban esquemas de cobro diferenciados respecto al consumo de bienes o servicios brindados por el establecimiento asociado a la playa, con la finalidad de contar únicamente con aquellas playas de estacionamiento cuyo giro del negocio sea el de ofrecer el servicio de estacionamiento vehicular y cuya tarifa no se encuentre condicionada al consumo de otros servicios ajenos al servicio de playas.
72. Al respecto, si bien las playas excluidas de la muestra comparable son atendidas por una empresa cuyo objeto de negocio es brindar el servicio de playas de estacionamiento, la presencia de tarifas diferenciadas por consumo de otros bienes las hace no aptas para efectos de ser incluidos en la muestra de acuerdo a la metodología vigente. Así, por ejemplo, esto se observa en el caso de la playa de Óvalo Gutierrez, en donde existen cobros diferenciados en función al consumo en diversos establecimientos comerciales, o en el caso de la playa de Guardia Civil, cuyo tarifario aplica una tarifa plana diferenciada para los pacientes de la clínica Santa Isabel.
73. Por otro lado, respecto a la inclusión de la playa de Lima Cargo City dentro de la muestra comparable, debemos señalar que, al ser esta infraestructura atendida por una empresa externa cuyo objeto de negocio corresponde al servicio de playas de estacionamiento y al no contar con esquemas de cobro diferenciado en función a algún tipo de consumo de otros bienes o servicios brindados por el establecimiento asociado a la playa, se encuentra apta para ser incluida en la muestra. En contraste y tomando la referencia considerada por LAP, la playa de estacionamiento del centro comercial In Outlet, que fue retirada inicialmente de la muestra, si bien es atendida por una empresa externa al centro comercial, presenta un esquema de cobro diferenciado en función a si el usuario es cliente o no del mismo, sujeto a restricciones en cuanto al valor de las compras realizadas. Por tal motivo, OSITRAN se mantiene en la posición de mantener la playa de Lima Cargo City dentro de la muestra comparable para efectos del *Benchmarking*.



74. Ahora bien, respecto a lo señalado por LAP con relación a la exclusión de las playas de Dasso y de Los Gavilanes por parte de OSITRAN, es necesario indicar que el motivo de la exclusión responde a la existencia de un esquema de tarifas diferenciadas para un día en particular de la semana (esto es, los días sábados), lo cual se relaciona con la dinámica de la demanda existente para cada playa de estacionamiento en particular.
75. Al respecto, LAP propone la aplicación de un promedio ponderado de las tarifas, basándose para ello en el criterio utilizado por el OSITRAN en el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN; sin embargo, debe señalarse que dicho criterio no puede aplicarse a este caso porque presenta características diferentes a las contempladas en dicho Informe.
76. En estricto, el criterio aplicado por OSITRAN en el año 2003 se realizó sobre la base de un esquema diferenciado por horas, el cual era el mismo para cada día de la semana, por lo que el promedio aplicado permitía obtener una tarifa promedio por hora o fracción, indistintamente del día de semana en la que se cobrase, lo cual no es observable en las playas bajo discusión, al presentar éstas un esquema diferenciado aplicable únicamente a un día de la semana en particular. De esta manera, OSITRAN se reafirma en la eliminación de las playas de Dasso y de Los Gavilanes de la muestra comparable para efectos de la metodología vigente.

III.3.4. Respecto al argumento referido a que se han encontrado diferencias en algunas de las nuevas playas de estacionamiento incorporadas a la muestra por el OSITRAN.

77. LAP señala que "OSITRAN ha incorporado nuevas playas de estacionamiento ubicadas en Lima, Santiago de Surco y San Isidro. (...) De la revisión efectuada por LAP se ha identificado diferencias en 7 de las nuevas playas de estacionamiento incorporadas por OSITRAN. Las características en los cuales existe diferencia corresponde principalmente a criterios de Infraestructura, (...) y en criterios de Calidad". Al respecto, la siguiente tabla resume las principales diferencias señaladas por LAP.

Tabla 2
Diferencias entre Calificación OSITRAN vs LAP – Nuevas playas

PLAYA	Lampa-Colmena		Lampa-Puno		Carabaylla 01		Wilson Plaza		Carabaylla 04		Lampa 10	
Calificación	OSITRAN	LAP	OSITRAN	LAP	OSITRAN	LAP	OSITRAN	LAP	OSITRAN	LAP	OSITRAN	LAP
# de Espacios	-	-	-	-	-	-	4	0	-	-	-	-
Baños	-	-	-	-	-	-	4	0	-	-	-	-
Vías de acceso	4	0	4	0	-	-	4	0	4	0	4	0
Espacio de estacionam.	4	0	4	0	-	-	4	0	4	0	-	-
Señalética	4	0	4	0	-	-	4	0	-	-	-	-
Limpiadores de autos	-	-	-	-	4	0	-	-	-	-	-	-
Servicios adicionales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0
Calificación ponderada	2,78	1,94	2,88	2,04	2,78	2,6	2,7	1,3	2,88	2,32	2,78	2,32

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



78. Al respecto, si bien LAP menciona haber detectado diferencias en 7 playas de estacionamiento, solo presentó sus observaciones escritas para 6 playas. En ese sentido, mediante Oficio N° 026-16-GRE-OSITRAN, el OSITRAN solicitó a la consultora TARYET la presentación de un informe aclaratorio respecto a las observaciones presentadas por LAP, el cual fue remitido mediante Carta N° 001-810-2016-TARYET.



79. Del análisis realizado al informe de TARYET y tomando en consideración la normativa vigente, se procedió nuevamente a evaluar si las playas de estacionamiento en cuestión se encuentran aptas o no para conformar la muestra comparable. Así, las conclusiones de dicha evaluación se detallan a continuación:

- a) Respecto a las playas de Lampa-Puno, Lampa-Colmena y Wilson Plaza, al verificarse que la señalética existente no corresponde a la indicada en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito, las playas quedan no aptas para conformar la muestra comparable debido a que con ello sus puntajes se encuentran fuera del rango de calificación.
 - b) Respecto a la playa de Carabaylla 01, la empresa TARYET, junto con personal de OSITRAN, verificó en campo que el personal encargado de brindar el servicio de lavado de autos se encuentra empadronado, por lo que la playa se mantiene apta para conformar la muestra comparable debido a que no se ve alterado su puntaje de calificación.
 - c) Con relación a la playa de Lampa 10, respecto al criterio "*Vías de acceso y corredores*", se verificó que el ancho de la vía de acceso cumple con lo estipulado en la norma técnica referida al diseño de estacionamientos vehiculares⁷ y, por tanto, cumple el criterio aprobado para la selección de la muestra de playas de estacionamiento. No obstante, respecto al criterio "*Servicios adicionales*", dado que en el documento presentado por LAP no se hace referencia al sustento por el cual se asigna un valor de 0, se mantendrá dicho valor propuesto en 4. Así, luego de la evaluación realizada, se concluye que la playa queda apta para conformar la muestra comparable debido a que el puntaje recalculado se encuentra dentro del rango de calificación.
 - d) Con relación a la playa de Carabaylla 04, si bien se verificó en campo que el ancho de la vía de acceso cumple con lo estipulado en la norma técnica correspondiente⁸, en lo que respecta al ancho del corredor de la playa, se constató que este es inferior al establecido en los criterios aprobados para la selección de la muestra de playas de estacionamiento. En ese sentido, la playa no es apta para conformar la muestra comparable debido a que el puntaje recalculado se encuentra fuera del rango de calificación.
80. Por tanto, de las 6 playas de estacionamiento observadas, 4 resultan no aptas para conformar la muestra comparable, con lo cual la muestra queda compuesta por 32 playas de estacionamiento, por lo cual, corresponde declarar fundado el recurso de reconsideración de LAP en este extremo.

III.3.5. Respecto al argumento referido a que la tarifa máxima a aplicarse al servicio de estacionamiento en el AIJCh debe ser de S/ 7,50 por hora o fracción, incluyendo IGV.

⁷ De conformidad con el Decreto Supremo N° 005-2014-VIVIENDA, de fecha 08 de mayo de 2014, que modifica el Reglamento Nacional de Edificaciones, en el Capítulo XII de la Norma Técnica A.010 se señala que:

"Artículo 67.- Las zonas destinadas a estacionamiento de vehículos deberán cumplir los siguientes requisitos:

(...)

b) el ingreso de vehículos deberá respetar las siguientes dimensiones entre parámetros:

(...)

4) Para ingreso a una zona de estacionamiento para menos de 40 vehículos: 3,00 m.

5) Para ingreso a una zona de estacionamiento con más de 40 vehículos hasta 300 vehículos: 6 m. o un ingreso y salida independientes de 3 m. cada una.

(...)"

Al respecto, de la inspección realizada a la playa de estacionamiento de Lampa 10, se constató que: i) cuenta con 32 posiciones de estacionamiento numeradas, y ii) el ancho de la vía de acceso es de 5,20 m; en ese sentido, la playa de estacionamiento cumple con lo señalado en la norma técnica A.010.

⁸ De la inspección realizada a la playa de estacionamiento de Carabaylla 04, se constató que: i) cuenta con 22 posiciones de estacionamiento numeradas, y ii) el ancho de la vía de acceso es de 5,95 m; en ese sentido, la playa de estacionamiento cumple con lo señalado en la norma técnica A.010.



81. Sobre este aspecto, LAP considera que la muestra comparable debe estar compuesta por 39 playas de estacionamiento. Así, calculando el promedio simple de las tarifas de la muestra y excluyendo los valores extremos, obtienen una tarifa máxima aplicable al servicio de estacionamiento en el AIJCh de S/ 7,50 por hora o fracción, incluyendo IGV, señalando, además, que la aplicación de la tarifa debe ser por hora y fracción.
82. Al respecto, conforme se señaló en la sección anterior, es válida la exclusión de 4 playas de estacionamiento de la muestra comparable utilizada en el Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN. En ese sentido, son 32 playas las que cumplen con los criterios establecidos por OSITRAN para formar parte de la muestra. Es decir, presentan una puntuación en el rango de 2,69 y 3,63 en la calificación de infraestructura y calidad del servicio, respectivamente, su estructura tarifaria no se encuentra asociada a una actividad de consumo y no presentan diferenciación de cobro en función a los días de la semana.
83. Así, para la obtención de la tarifa del servicio bajo análisis, se procedió, previamente, a la exclusión de los valores extremos de las tarifas de la muestra comparable; luego, mediante el cálculo del promedio simple de las tarifas por hora de las 30 playas de estacionamiento restantes, la tarifa asciende a S/ 7,03. No obstante, aplicando el redondeo a los cinco (5) céntimos de Sol hacia abajo⁹, la tarifa promedio por hora, resultante de aplicar la metodología vigente, es equivalente a S/ 7,00 – incluido IGV.
84. De otro lado, como se señaló anteriormente en el presente documento, el esquema de cobro propuesto incluye una tarifa diferenciada para los primeros 45 minutos, la cual busca generar incentivos al uso eficiente de la infraestructura por parte de los usuarios, a la vez que permita la reducción de la pérdida del bienestar del consumidor generada por el esquema de cobro existente en gran parte de la industria de playas de estacionamiento de Lima Metropolitana y el Callao. En tal sentido, la tarifa diferenciada cobrada por un tiempo de permanencia de hasta 45 minutos asciende a S/ 5,20 – incluido IGV–, el cual equivale a la parte proporcional de la tarifa por hora.
85. Por lo expuesto anteriormente, se propone que el nuevo esquema de cobro para el servicio de playa de estacionamiento en el AIJCh sea de la siguiente manera:

Tabla 3
Tarifa Propuesta

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



⁹ De acuerdo al Artículo 44 de la Ley N° 29571-Código de Protección y Defensa del Consumidor y la Resolución N° 951-2012/SC2-INDECOPI de la Sala de Competencia N° 2 del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual del INDECOPI.

IV. CONCLUSIONES

De lo anteriormente expuesto se desprende lo siguiente:

1. El Regulador no ha efectuado cambios a la metodología vigente para calcular la tarifa promedio de uso de playa de estacionamiento del AIJCh, siendo así, dicha tarifa ha sido fijada conforme a lo establecido en la metodología aprobada por OSITRAN de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. En ese sentido, el Regulador no ha vulnerado los principios de transparencia y predictibilidad en tanto no ha cambiado los criterios para la determinación de la tarifa previamente aprobados y conocidos por el Concesionario.
2. El esquema de cobro existente en gran parte de la industria de playas de estacionamiento de Lima Metropolitana y el Callao presenta efectos negativos sobre el bienestar de los usuarios, incentivando la captura de una parte del excedente del consumidor. Por tal motivo, el Regulador propuso en la resolución impugnada un esquema de cobro consistente en una tarifa diferenciada por un tiempo de hasta 45 minutos a fin de reducir la pérdida de bienestar de los usuarios.
3. El esquema de cobro propuesto por el Regulador es independiente de la metodología de tarificación por comparación, la cual no se ve afectada por el esquema propuesto. El esquema de cobro busca incentivar el uso eficiente de la infraestructura por parte de los usuarios, lo cual se encuentra acorde con el Principio de Eficiencia.
4. Con la finalidad de mantener la comparabilidad de las playas que conforman la muestra, el Regulador considera la exclusión de aquellas playas de estacionamiento que cuentan con estructuras tarifarias asociadas a alguna actividad de consumo distinta al objeto del negocio y/o presentan esquemas de diferenciación de cobro en función a los días de la semana.
5. El Concesionario argumenta que deberían eliminarse 7 playas de estacionamiento de la muestra analizada. Sin embargo, sólo sustentó 6 de ellas. Al respecto, luego de la revisión efectuada, se advierte que 4 de las playas cuestionadas no cumplen con los criterios para formar parte de la muestra, por lo que corresponde no incluirlas. En tal sentido, la muestra comparable de playas de estacionamiento se encuentra conformada por 32 playas de Lima Metropolitana, las cuales satisfacen los criterios aprobados para la selección de playas de estacionamiento. En tal sentido, luego de aplicar la metodología vigente, se obtiene la tarifa promedio equivalente a S/ 7,00 por hora.
6. El esquema de cobro propuesto para el servicio de playa de estacionamiento en el AIJCh se estructura de la siguiente forma:

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.



V. RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta las conclusiones antes señaladas, se recomienda al Consejo Directivo del OSITRAN:

- (a) Declarar fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN.
- (b) Aprobar la tarifa aplicable al servicio de uso de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por el monto de S/. 7,00 (Siete y 00/100 Soles) – incluido IGV – por vehículo ligero. De acuerdo a la metodología vigente, la tarifa propuesta debería tener una vigencia mínima de dos años.
- (c) Establecer el esquema de cobro de la siguiente manera:

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción

Atentamente,


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Jurídica

Reg. Sal. 8676-16

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº xxx-2016-CD-OSITRAN

Lima, XX de marzo de 2016

VISTOS:

El Recurso de Reconsideración presentado por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 077-2015-CD-OSITRAN y el Informe Nº 0XX-2016-GRE-GAJ-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Economicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCh (en adelante, el Contrato de Concesión) establece que, en el caso de la playa de estacionamiento vehicular, la tarifa será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente;

Que, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo Nº 407-129-03-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe Nº 055-03-GRE-OSITRAN, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de la playa de estacionamiento vehicular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, así como la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento del mismo;

Que, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 030-2010-CD/OSITRAN, se aprobaron ajustes a la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de la playa de estacionamiento vehicular del Aeropuerto, estableciendo además, una nueva tarifa aplicable al servicio de estacionamiento vehicular en el mismo de S/.4, 50 –incluido IGV– por hora o fracción y por vehículo ligero;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 046-2013-CD-OSITRAN, se aprobó una nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular ascendente a S/. 5,50 (incluido IGV) por hora o fracción y por vehículo ligero; precisándose que ésta tendría un periodo de vigencia de dos (2) años;

Que, mediante Informe Nº 037-2015-GRE-GAJ-OSITRAN del 23 de diciembre de 2015, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica revisaron la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular, proponiendo la tarifa a ser aprobada por el Consejo Directivo;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 077-2015-CD-OSITRAN, se aprobó la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular en S/. 5,00 (cinco y 00/100 Nuevos Soles) – incluido IGV- por vehículo ligero y para los primeros 45 minutos de permanencia en el aeropuerto; señalando que luego de sobrepasado ese tiempo, se cobrará la tarifa de S/. 6,70 (seis y 70/100 Soles) – incluido IGV- por vehículo ligero por hora o fracción;



Que, con fecha 27 de enero de 2016, LAP interpuso Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN;

Que, el 15 de febrero de 2016, en las oficinas de OSITRAN, LAP hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo;

Que, se ha verificado el cumplimiento de los requisitos de admisibilidad y procedencia de los recursos impugnativos establecidos por la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General (LPAG), habiéndose presentado el recurso de reconsideración dentro del plazo previsto por Ley;

Que, las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y de Asesoría Jurídica han presentado al Consejo Directivo el Informe N° oxx-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, donde emiten opinión respecto del Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, recomendando declarar fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto sobre la base de los siguientes fundamentos:

- El Regulador no ha efectuado cambios a la metodología vigente para calcular la tarifa promedio de uso de playa de estacionamiento del AIJCh, siendo así, la tarifa aprobada mediante Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN ha sido fijada conforme a la metodología aprobada por OSITRAN de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. En ese sentido, el Regulador no ha vulnerado los principios de transparencia y predictibilidad en tanto no ha cambiado los criterios para la determinación de la tarifa previamente aprobados y conocidos por el Concesionario.
- El esquema de cobro existente en gran parte de la industria de playas de estacionamiento de Lima Metropolitana y el Callao presenta efectos negativos sobre el bienestar de los usuarios, incentivando la captura de una parte del excedente del consumidor. Por tal motivo, en la resolución impugnada el Regulador propuso un esquema de cobro consistente en una tarifa diferenciada por un tiempo de hasta 45 minutos, a fin de reducir la pérdida de bienestar de los usuarios.
- El esquema de cobro propuesto por el Regulador es independiente de la metodología de tarificación por comparación y no la afecta. Asimismo, el cambio en el esquema de cobro ha sido debidamente justificado por el Regulador en el Informe técnico en el que se sustentó la Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN. Al respecto, se tiene que el esquema de cobro busca incentivar el uso eficiente de la infraestructura por parte de los usuarios, lo cual se encuentra acorde con el Principio de Eficiencia.
- LAP argumentó que deberían eliminarse 7 playas de estacionamiento de la muestra analizada. Sin embargo, sólo sustentó 6 de ellas. Al respecto, luego de la revisión efectuada, se advierte que 4 de las playas cuestionadas no cumplen con los criterios para formar parte de la muestra, por lo que corresponde no incluirlas, conforme lo señalado por LAP, por lo cual se debe declarar fundado el recurso de reconsideración en este extremo.
- La muestra comparable de playas de estacionamiento se encuentra conformada por



32 playas de Lima Metropolitana, las cuales satisfacen los criterios aprobados para la selección de playas de estacionamiento. En tal sentido, luego de aplicar la metodología vigente, se obtiene la tarifa promedio equivalente a S/ 7,00 por hora.

- El esquema de cobro propuesto para el servicio de playa de estacionamiento en el AIJCh se estructura de la siguiente forma:

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Que, respecto a lo señalado en el citado Informe, este Consejo Directivo manifiesta su conformidad y hace suyos los fundamentos del mismo, y acorde con el numeral 6.2 del artículo 6º de la Ley Nº 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, dicho Informe constituyen parte integrante de la presente Resolución y de su motivación;

Por lo expuesto, y en virtud de sus funciones previstas en el Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Nº xx-16-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe Nº xxx-2016-GRE-GAJ-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Declarar fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 077-2015-CD-OSITRAN, en el extremo referido a la muestra de playas de estacionamiento consideradas para realizar la comparación, conforme a lo señalado en el Informe Nº 005-16-GRE-GAJ-OSITRAN; e infundado en los demás extremos.

Artículo 2º.- Aprobar la tarifa aplicable al servicio de uso de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por el monto de S/. 7,00 (Siete y 00/100 Soles) – incluido IGV – por vehículo ligero. De acuerdo a la metodología vigente, la tarifa propuesta tendrá una vigencia mínima de dos años.

Artículo 3º.- Establecer el esquema de cobro de la tarifa aplicable al servicio de uso de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de la siguiente manera:

Tiempo (min)	Tarifa (S/)
Hasta 45	5,20
46 – 60	7,00
61 – en adelante	7,00 por hora o fracción



Artículo 4º.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., dándose por agotada la vía administrativa.

Artículo 5º.- Disponer la difusión de la presente Resolución y del Informe N° 0xxx-2016-GRE-GAJ-OSITRAN en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese , comuníquese y publíquese.

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

