

# **RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO**

Nº 029-2005-CD-OSITRAN

Lima, 17 de junio de 2005

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

## **VISTOS:**

El Informe Nº 019-05-GRE -OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación para el servicio de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en su sesión del Consejo Directivo de fecha 16 de junio 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 1º 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;

Que, el Contrato de Concesión en el Literal d, Numeral 1.1 (denominado “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 para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje (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, 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 de pasajeros (mangas);

Que, el 1º de diciembre de 2004, el Consejo Directivo mediante Resolución N° 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 LAP; fijando 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, LAP presentó un recurso de reconsideración en contra de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN, cuestionando el que no se haya incluido 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, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación en los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, así como lo establecido en el Capítulo 2 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, se cumplió con llevar a cabo una Audiencia Pública Descentralizada con el fin de sustentar ante los interesados la propuesta tarifaria de OSITRAN y recibir las observaciones y comentarios correspondientes,

Que, el 15 de febrero de 2005, mediante Resolución N° 011-2005-CD-OSITRAN, OSITRAN aprobó la pre publicación de la propuesta de tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque y desembarque, consistente en un cobro por los primeros 45 minutos de US \$77.65 (sin incluir tributos de ley); y de US \$25.88 (sin incluir tributos de ley) para cada período de 15 minutos o fracción adicional. Asimismo, mediante dicha Resolución, se declaró improcedente el recurso de reconsideración presentado por LAP en el extremo referido a la solicitud de revisión de la tarifa provisional aprobada mediante Resolución N° 060-CD-OSITRAN;

Que, con fecha 02 de marzo de 2005 y de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación en los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, así como lo establecido en el Capítulo 2 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, se cumplió con llevar a cabo una Audiencia Pública Descentralizada, así como diversas audiencias privadas, con el fin de sustentar ante los interesados la propuesta tarifaria de OSITRAN y recibir las observaciones y comentarios correspondientes;

Que, luego de la revisión de los comentarios y observaciones presentados ante OSITRAN, acopiados y procesados de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Reglamento

General de Tarifas, la Gerencia de Regulación elaboró el informe Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN de Fijación Tarifaria, con el fin de someterlo a aprobación del Consejo Directivo de OSITRAN;

Que, de conformidad con el “Reglamento para la asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves y salas de embarque en el AIJCH”, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante Oficio N° 1315-2005-MTC/12.04.AVSEC; LAP ostenta la condición de “autoridad aeroportuaria” respecto al cumplimiento de dicho reglamento. En el caso específico de las aerolíneas, éstas se encuentran obligadas a cumplir con los referidos criterios operacionales objetivos y no discriminatorios que LAP ha establecido con aprobación de la DGAC, con el fin de asignar las posiciones de contacto o las posiciones remotas.

Que, con fecha 16 de junio, LAP realizó informe oral ante el Consejo Directivo de OSITRAN, exponiendo argumentos adicionales relacionados con el horizonte utilizado para la construcción del flujo de caja, el cual comprende desde el año 2005 hasta el año 2014. Según LAP ello implica que OSITRAN excluya del modelo de inversión las 37 mangas restantes y la capacidad instalada a la que obliga el Contrato de Concesión. Sobre el particular, en el Informe N°007-05-GRE-GAL-OSITRAN y en la audiencia pública registrada el 2 de marzo de 2005, se ha sustentado la decisión de adoptar un horizonte de 10 años para la determinación de la tarifa por este servicio, en el hecho de que a partir del año 2015 se establecen en el Contrato de Concesión, inversiones que pueden originar cambios significativos en el uso de los puentes de embarque.

Que, dado que con la entrada en funcionamiento de los puentes de embarque en el AIJCH, durante los próximos meses, podrá incorporarse nueva información relativa al comportamiento de la demanda de uso de los puentes de embarque, resulta necesario que OSITRAN monitoree la evolución del mercado durante el período de un año y medio, a fin poder introducir ajustes a la tarifa, en caso lo considere pertinente;

Que, en consecuencia, es necesario que el Consejo Directivo, disponga la aprobación de la Tarifa Máxima por el servicio de Puentes de Abordaje en el AIJCH, así como la publicación de la Exposición de Motivos correspondiente, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 4° de la Ley N° 27838;

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 16 de junio de 2005.

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Establecer la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje (Mangas) en el AIJCH, en US \$68.00 (SESENTIOCHO Y 00/100 DOLARES AMERICANOS) por los primeros 45 minutos de uso o fracción (sin incluir IGV y otros tributos de ley), y en US \$22.66 (VEINTIDÓS Y 66/100 DOLARES AMERICANOS) por cada período de 15 minutos adicionales o fracción (sin incluir IGV y otros tributos de ley).

Dicha tarifa podrá ser modificada partir del 1º de abril del año 2007, de oficio por OSITRAN en función a la información del comportamiento del mercado de este servicio nuevo. A partir del noveno año de vigencia de la Concesión, estas tarifas serán reajustadas periódicamente.

**Artículo 2º.**-Establecer, en aplicación del Numeral 6.1. del Contrato de Concesión, que Lima Airport Partners deberá notificar a OSITRAN, con una anticipación de 30 días a su entrada en vigencia, las tarifas que haya decidido cobrar a los usuarios, así como la política tarifaria de la empresa con relación al servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

**Artículo 3º.**- Declarar infundado el recurso de reconsideración presentado por LAP en el que se impugna la decisión de no incluir los servicios de provisión de agua, energía eléctrica y aire acondicionado, dentro de la definición de servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

**Artículo 4º.**-Notificar la presente Resolución, con su respectiva Exposición de Motivos, el Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN y la relación de documentos que la sustenta a Lima Airport Partners S.R.L.

**Artículo 5º.**- 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 6º.**-Autorizar la publicación del Informe N° 019-05-GRE-OSITRAN en la página web del OSITRAN.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

**ALEJANDRO CHANG CHIANG**  
**Presidente**

## **II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **II.1 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACION**

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 (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 del contrato de concesión, que 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 servicio objeto de la fijación tarifaria, embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, 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.

Debido a que la extensión temporal del proceso excedía el plazo para el entrada en funcionamiento del servicio, fue necesario establecer una tarifa provisional ascendente US \$74.31 (Setenta y Cuatro y 31/100 Dólares Americanos), por hora o fracción, para vuelos nacionales e internacionales. Dicha tarifa provisional fue aprobada con fecha 1º de diciembre de 2004, mediante Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN.

A lo largo del procedimiento de fijación tarifaria, han participado activamente tanto la Empresa Concesionaria como los usuarios relevantes (empresas de transporte, empresas de servicios de rampa, entre otros). El 15 de febrero de 2005, mediante Resolución N° 011-2005-CD-OSITRAN, OSITRAN aprobó la propuesta de tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque y desembarque formulada por OSITRAN, consistente en un cobro por los primeros 45 minutos de US \$77.65 (sin incluir tributos de ley); y de US \$25.88 (sin incluir tributos de ley), para cada período de 15 minutos o fracción adicional. El día 2 de marzo de 2005, se llevó a cabo la audiencia pública en la que OSITRAN expuso su propuesta tarifaria y recibió las opiniones y preguntas de los interesados.

Cabe señalar que, a pedido de los interesados, el plazo para la remisión de comentarios a la propuesta tarifaria fue extendido por 15 días adicionales, a los 15 días iniciales que otorgó el Consejo Directivo, con el fin de recibir la mayor cantidad de comentarios y opiniones de los interesados. Durante dicho período, OSITRAN recibió las opiniones escritas por parte de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) y la empresa LAP. Cabe mencionar, sin embargo, que a lo largo del proceso, OSITRAN sostuvo diversas audiencias privadas con representantes de las líneas áreas, así como de empresas de rampa.

En virtud de lo anterior, el proceso de fijación tarifaria correspondiente al servicio de puentes de embarque en el AIJCH, ha sido transparente y participativo, dando la

oportunidad a todos los interesados de expresar sus opiniones, respecto de la propuesta de OSITRAN e incluso de presentar propuestas alternativas.

Como resultado del proceso antes descrito y en cumplimiento de lo dispuesto por el Consejo Directivo, OSITRAN pone en conocimiento público la Tarifa Máxima del servicio de embarque y desembarque mediante puentes de embarque y desembarque de pasajeros.

## **II.2. OBJETIVO**

Poner en conocimiento público la metodología y la determinación de la tarifa para el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque en el AIJCH.

## **II.3. PROPUESTA TARIFARIA PRE-PUBLICADA DEL SERVICIO DE PUENTES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE (MANGAS)**

### **a) Definición del servicio**

El servicio objeto de la fijación tarifaria, puentes de embarque, es aquel que permite el traslado de los pasajeros y personal del transportador aéreo o autorizado por éste, entre el terminal y la aeronave mediante pasillos encapsulados.

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, por lo tanto, no son objeto de regulación tarifaria, es decir, OSITRAN no fijará un precio por la provisión de dichos servicios.

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 servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, de acuerdo a la definición de servicios de rampa establecida en el Anexo N° 1 del Informe N° 040-04-GRE-OSITRAN. Al respecto, cabe mencionar que dicha definición recoge las definiciones de servicio de asistencia en tierra establecidas por el Reporte Final a la Comisión Europea, preparado por SH&E Limited en 2002. Adicionalmente, el propio Contrato de Concesión establece en el Anexo 3 (artículo 2.4.1.) que estas actividades forman parte de servicios de rampa o manipulación en tierra y que los precios de dichos servicios se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda.

### **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 cero. En este sentido, la regulación tarifaria considera 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.

Con relación a la determinación de los costos, se ha considerado la metodología de costos incrementales. El costo incremental se refiere a los costos 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.

Por otro lado, se ha considerado un horizonte de tiempo 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 las modificaciones de tipo operacional que se introduzcan, como resultado de la inclusión de la segunda pista de aterrizaje y los efectos de dichos cambios sobre el uso de las mangas, especialmente en horas punta. En particular, existe incertidumbre respecto a si la segunda pista tendrá operaciones simultáneas o secuenciales.

### c) Cronograma de inversiones

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 MTC y a OSITRAN. El Contrato de Concesión ha establecido requisitos que aparecen sombreados en el Cuadro N° 1. 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 N° 1**

Plan de inversiones según cruce de Contrato Concesión y Plan Maestro					
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	45 <sup>4</sup>	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 el horizonte del proyecto considera hasta el año 2014, solo se han incluido las inversiones de 7 y 12 mangas en el año 2005 y 2008, respectivamente.

### d) Demanda: Número de horas de uso de los puentes de embarque

La cantidad demandada representa el número de horas en que los puentes de embarque 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 IATA<sup>1</sup> las aeronaves se clasifican por código de letra de acuerdo a la siguiente tabla, esta topología se emplea para ordenar el tráfico de acuerdo a la capacidad de la rampa:

<b>Código</b>	<b>Envergadura</b>
A	Hasta pero no incluye 15 m
B	Desde 15 m hasta pero no incluye 24 m
C	Desde 24 m hasta pero no incluye 36 m
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, 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 solo un porcentaje de aeronaves del total que llega al AIJCH puede ser atendido con los puentes de embarque; y, que por lo tanto, constituyen la demanda efectiva.

La simulación realizada tiene como fin determinar el porcentaje de las operaciones que llegan al AIJCH y pueden emplear puentes de embarque. 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 del FCE. En este sentido, cabe resaltar que cuanto menor sea la cantidad de espacios ocupados mayor será la tarifa, puesto que la remuneración por los espacios ocupados deberá cubrir los costos económicos de la capacidad instalada total.

---

1 Airport Development Reference Manual, 8th edition, april 1995.

Para hallar el porcentaje de ocupabilidad 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 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, 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 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.

Asimismo, se debe señalar que OSITRAN consideró en su simulación la configuración del terminal para la asignación de los vuelos nacionales e internacionales, como se carecía de tal segmentación se disminuyó el porcentaje de ocupabilidad por el diferencial entre lo calculado por LAP y OSITRAN.

De acuerdo a los resultados del estudio de OSITRAN, el nivel de ocupabilidad tomando en consideración todas las restricciones arriba señaladas asciende a 50.6%, para el 2005. La capacidad instalada se ampliará en el 2008, con la implementación de 12 mangas adicionales, lo que tiene el efecto de disminuir el factor de ocupabilidad a 21.4%<sup>2</sup>. En este sentido, es necesario considerar que si bien el nivel de ocupabilidad disminuye en términos relativos, el número de horas de utilización de las mangas (cantidad demandada) se incrementa en términos absolutos. Este cambio, significa un salto en la demanda en el año 2008, pues parte de las aeronaves que no podían ser atendidas con 7 mangas, por las restricciones de hora, podrán serlo ahora.

Tomando en consideración lo anterior, se tiene un número de horas que constituyen la cantidad demanda para el año 2005 de 32,173 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, Capítulo 2, Anexo 6 del Contrato de Concesión. Esta tasa de crecimiento asciende a 3.74% y considera las operaciones de aterrizaje nacionales e internacionales.

La tasa de crecimiento arriba mencionada se aplica a las unidades de tiempo (cantidad demandada) que se toma como base para la proyección de la demanda. La cantidad demandada que se toma como base, 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: Costos incrementales de brindar el servicio**

---

2 El porcentaje de ocupabilidad para el año 2008 se ha calculado con base a la información para el año 2004.

Considerando la metodología de “costos incrementales”, se analizó la causalidad y procedencia de la inclusión de dichos montos en el FCE 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 ya 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 no es un costo incremental. Los costos de mantenimiento están en función al número de puentes de embarque por lo que aumentan con el número de puentes de embarque. En este sentido, se considera en el FCE el costo unitario multiplicado por el número de puentes de embarque.

Con relación a los costos de los servicios básicos, sólo se ha considerado los costos de energía eléctrica mas 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 no a la provisión de servicios conexos. Este costo esta en función directa al número de horas de operación de los puentes de embarque.

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.

Con relación al costo del seguro de propiedad (Multiriesgo), se considera solamente el monto 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 los años 2005 y 2006.

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 por su operación.

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 se mantiene constante hasta el año 2014.

#### **f) Tasa de descuento: Costo ponderado de capital**

La tasa de descuento es uno de los componentes para hallar el valor de una firma o proyecto dado el flujo de caja. Dado que LAP se financia con capital propio y a través del

sistema financiero, la tasa por aplicar será el costo ponderado de capital (WACC), la cual ha sido calculada en 11.91%, siguiendo el modelo CAPM.

Esta fórmula se aplica de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

El costo ponderado de capital 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 y la tasa de oportunidad del capital del accionista ( $K_e$ ), el cual incluye una serie de componentes: tasa libre de riesgo, beta, prima de riesgo de mercado promedio sobre la tasa libre, riesgo país; 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.

El riesgo político implica la posibilidad de que las autoridades políticas del país puedan interferir en la viabilidad del proyecto, por ejemplo, la imposición de impuestos onerosos o restricciones legales una vez que el proyecto esté en funcionamiento y el riesgo de expropiación<sup>3</sup>. En ese sentido, toda acción que realice el Gobierno ya se encuentra incluido en la prima por riesgo país.

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

$$\boxed{WACC = K_d * D + K_e * E} \quad (1)$$

Donde:

$K_d$	Costo de la deuda.
$D$	% de la deuda en la estructura financiera.
$K_e$	Retorno esperado por los accionistas.
$E$	% del patrimonio en la estructura financiera .

Las variables  $K_d$  (costo de la deuda) y  $K_e$  (retorno esperado de los accionistas o costo de oportunidad de los accionistas) son obtenidas aplicando las siguientes formulas:

### **El costo de Oportunidad del capital ( $K_e$ )**

---

3 FINNERTY, John. Project Financing. Asset-Based Financial Engineering. 1996. John Wiley & Sons, INC. Pp. 47.

$$Ke = Rf + B (Rm - Rf) + \text{riesgo país} + rr + ip \quad (2)$$

Donde:

Rf Tasa libre de riesgo (US Treasury Bond 30 años)  
 B 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.  
 rr Riesgo regulatorio.  
 Ip Prima por liquidez de la acción.

Rf	5.419
Rm - Rf	6.000
B	0.663
riesgo país	5.356
rr	2.000
ip	1.000
<b>Ke</b>	<b>17.750</b>

El cálculo obtenido para el periodo 1999 – 2004 de Ke es la tasa de rendimiento esperado de los inversionistas que asciende a 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.

#### El costo de la deuda (Kd).

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

Donde:

Rd deuda.  
 T tasa de impuestos total

Rd	10.83
T	25.9
<b>Kd</b>	<b>8.03</b>

% Deuda	60
% Patrimonio	40

Reemplazando los valores obtenidos del costo de oportunidad del capital (Ke) y el costo de la deuda (Kd) en la ecuación (1), se obtiene un costo de capital promedio ponderado (WACC) de 11.91%.

Como resultado del análisis precedente, OSITRAN propuso un cobro por el uso de puentes de embarque y desembarque que estará en función al tiempo de uso. Este costo ascenderá como máximo por los primeros 45 minutos o fracción a US \$77.65 (sin incluir los tributos de ley); y, por cada 15 minutos adicionales o fracción, un máximo de US \$25.88 (sin incluir los tributos de ley).

## **II.4. ANÁLISIS DEL EXTREMO DEL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN PRESENTADO POR LAP EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 060-2004-CD-OSITRAN**

### **a) De la nulidad deducida por LAP**

LAP solicitó la nulidad del Artículo 4° de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN, interponiendo un recurso de reconsideración en contra de dicha norma.

La notificación a LAP de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN, se realizó con fecha 02 de diciembre de 2004 de manera personal (mediante Oficio Circular N° 066-04-GG-OSITRAN), y el 03 de diciembre de 2004 mediante publicación en el diario oficial "El Peruano". En cualquiera de los dos supuestos de notificación, el recurso impugnativo de fecha 14 de enero de 2005, se presentó dentro del plazo legalmente establecido para tal efecto, considerando que el plazo fue suspendido durante los días 13 de diciembre de 2004 al 02 de enero de 2005, en aplicación de lo establecido en el D.S. 079-2004-PCM .

Con relación a la posibilidad de impugnar y a través de tal mecanismo, plantear la nulidad de la Resolución del Consejo Directivo, debe tenerse en cuenta que en la vía administrativa existe el principio de impugnación concentrada por medio del cual, solamente puede ser objeto de recursos impugnativos aquellos actos que pongan fin a la instancia, los que determinen la imposibilidad de continuar con el procedimiento o causen indefensión, tal como se establece en el artículo 206.2 de la LPAG.

En ese sentido, en el estado actual del procedimiento administrativo de fijación tarifaria corresponde que OSITRAN efectúe el análisis y pronunciamiento sobre dicho pedido de nulidad de LAP, con relación al extremo a que se refiere el Artículo 4° de la Resolución N° 060-2004-CD/OSITRAN.

Por lo tanto, la solicitud de declaratoria de nulidad del Artículo 4° de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN debe declararse procedente.

### **b) Alcance del marco normativo regulatorio de OSITRAN**

LAP es una Entidad Prestadora sometida al ámbito de competencia de OSITRAN, de conformidad con la Ley N° 26917, Ley N° 27332 - Ley Marco de los Organismos Supervisores de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Uno de los principales objetivos que establece la Ley N° 26917 para OSITRAN, es fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales, en beneficio de los usuarios. Ello sin dejar de cautelar los intereses de Estado y de las Entidades Prestadoras.

El marco normativo regulatorio, que es de cumplimiento obligatorio para LAP de acuerdo a lo establecido en el propio contrato de concesión, indica que corresponde a OSITRAN interpretar los contratos de concesión de la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito, pues éste constituye el título que otorga a la empresa concesionaria el derecho de aplicar y cobrar las tarifas establecidas en el contrato de concesión.

De acuerdo al REGO, éste organismo tiene el mandato legal de actuar técnicamente y sobre la base de principios claros y definidos en dicha Ley.

En cumplimiento de su marco normativo y de los mandatos legales existentes con relación a la función reguladora (por ende de los objetivos que de acuerdo a las normas ésta debe cumplir), OSITRAN no puede incorporar en los procedimientos administrativos de fijación o revisión tarifaria, consideraciones que no tienen una justificación económica ni técnica, ni base contractual relacionada a la prestación monopólica del servicio, y que no son consistentes con los principios que rigen el ejercicio de sus funciones indicados anteriormente.

En consecuencia, es necesario considerar que el marco legal de OSITRAN establece la naturaleza excepcional de la fijación tarifaria, la cual está reservada sólo para aquellos casos en que no haya competencia en el mercado respectivo. En virtud a ello, la fijación tarifaria se realiza sólo cuando no se puede garantizar condiciones de competencia en el mercado, y mientras subsistan las condiciones que la motivaron. Por tanto, se entenderá que los servicios se encuentran desregulados en los casos en que existe o es posible la competencia en el mercado.

En su escrito de fecha 14 de enero de 2005, LAP manifiesta que la decisión de excluir a los servicios de provisión de aire acondicionado, agua potable y energía eléctrica a la nave, por parte de OSITRAN, vulnera el principio de sostenibilidad de la oferta establecido por la doctrina y por las propias normas que rigen la actuación de OSITRAN.

Los principios de sostenibilidad de la oferta o de promoción de la cobertura y calidad de la infraestructura, mencionados en el Artículo 18° del REGTA, deben interpretarse dentro de los límites que la legislación y los principios de intervención del Estado imponen al organismo regulador. En tal sentido, carece de sustento señalar que OSITRAN en su decisión de excluir del cálculo de la tarifa, tres servicios que se prestan en condiciones de competencia, estaría vulnerando principios que sólo resultan aplicables a la actuación del regulador en mercados con características de monopolio natural.

Adicionalmente, LAP señala que el regulador pretende imponer un sistema tarifario con relación con los puentes de embarque que, *“en la práctica, impide a LAP recuperar la totalidad de los costos incurridos para la prestación de este servicio”*. Sobre este punto, conviene señalar que el hecho de que el regulador decida excluir determinados servicios de la fijación tarifaria, no significa que el regulador haya decidido que el Concesionario no pueda explotar económicamente los equipos resultantes de las inversiones realizadas, o que no deba recibir contraprestaciones por los servicios que efectivamente presta.

El pronunciamiento de OSITRAN se ha limitado a separar del proceso de fijación tarifaria a los servicios de provisión de energía eléctrica, agua y aire acondicionado a las aeronaves; más no a determinar –ni restringir– la modalidad y términos en los que el Concesionario pueda explotar económicamente las inversiones que hubiere realizado. En ese sentido, se debe considerar que el contrato de concesión no impide a la empresa concesionaria participar en la provisión del servicio de Rampa.

Adicionalmente a lo anterior, en su escrito de fecha 14 de enero de 2005, LAP manifiesta que la competencia que OSITRAN pretende propiciar sencillamente no es posible, puesto que LAP se encuentra en condiciones desventajosas frente a otros eventuales prestadores, derivadas del hecho de que el Concesionario se ve obligado a asumir el

costo de la Retribución que paga al Estado, así como del hecho de que se le ha exigido contar con sistemas de aire acondicionado, de suministro de energía y de abastecimiento de agua en cada puente de embarque. Ello llevaría, según LAP, en la práctica, a incurrir en mayores costos que cualquier proveedor de dichos servicios.

Del mismo modo, es necesario señalar que OSITRAN no pretende propiciar una situación de competencia. Los servicios de aire pre-acondicionado para aeronaves, de fuente de alimentación de energía eléctrica en tierra para aeronaves y unidades dispensadoras de agua potable, se prestan efectivamente en condiciones de competencia, pues son parte del paquete de servicios que ofrecen los diversos operadores del servicio de rampa en el AIJCH, actualmente. Al respecto, cabe acotar que fue LAP (en el marco del proceso de subasta para asignar espacios para la prestación del servicio de Rampa), quien exigió que el equipo de aire acondicionado para aeronaves forme parte del equipo mínimo para brindar el servicio, lo cual finalmente fue considerado como parte del equipo adicional al mínimo solicitado.

LAP señala también que la inclusión de tales inversiones como parte de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión, es una consecuencia de la voluntad de las partes.

Se trata de obligaciones asumidas por el Concesionario en el marco del Contrato de Concesión y que en ningún caso pueden plantearse como sustento o justificación de una regulación tarifaria por parte del Organismo Regulador, en aquellos supuestos en el que hay competencia en el mercado. Ello llevaría al absurdo de extender la regulación tarifaria a todo servicio en el que LAP enfrente competencia, con el fin de que pueda compensar los costos derivados de las obligaciones asumidas con el Estado en el marco del Contrato de Concesión.

**c) Alcance de la definición del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión del AIJCH**

Una interpretación literal del texto del Contrato es relevante para conocer la real intención del Estado al momento de referirse al servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje y el servicio de Rampa. Al respecto, se debe considerar que el contrato de concesión diferencia expresamente estos dos servicios, lo cual como se verá más adelante, es fundamental para analizar la validez de los argumentos de la empresa concesionaria, con relación al Artículo 4º de la Resolución N° 060-04-CD-OSITRAN.

En consecuencia, es preciso recurrir a la voluntad expresa y declarada de los contratantes, respecto de la definición de los servicios de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje y el servicio de Rampa, con el fin de determinar dentro de cuál de éstos dos servicios, está comprendido el 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, que según LAP el contrato de concesión ha “empaquetado” al servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

En la Cláusula Séptima se establece que los Servicios Aeroportuarios serán prestados conforme a las Leyes Aplicables que regulan el libre acceso al mercado, observándose en

la prestación de los mismos, las normas que sobre la materia dicte OSITRAN y INDECOPI, además de los principios de No-Discriminación, Neutralidad y Prohibición de Subsidios Cruzados especificados en dicha cláusula.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 (denominado “Operaciones que se lleva a cabo en el Aeropuerto), los Puentes de Abordaje (llamados también mangas), están considerados dentro de las Operaciones Principales que deben ser realizadas directamente por el Operador Principal por cuenta de LAP.

El numeral primero de las “Condiciones Generales” del Anexo 5 (denominado “Política de Tarifas”), señala que las condiciones para la prestación de cualquier nuevo servicio, así como la tarifa respectiva, que a juicio del Concesionario o de OSITRAN sea necesario implementar en el Aeropuerto, deberán ser aprobadas por OSITRAN. La tarifa para dicho servicio será fijada tomando como referencia diversos factores económicos.

En ese sentido, es claro que el contrato de concesión, en concordancia con el marco *normativo* regulatorio de OSITRAN, señala que corresponde a OSITRAN fijar las tarifas por los nuevos servicios, con base a diversos factores económicos, los cuales, como se ha señalado, están especificados en el marco normativo de OSITRAN.

Del mismo modo, el Literal d) del acápite denominado “Régimen de Tarifas y Precios aplicables”, del Anexo 5 establece que la Tarifa Máxima del (nuevo) servicio que es materia del presente informe, es determinada por OSITRAN de acuerdo a diversos factores económicos.

El Numeral 1.13 del Anexo 14 (relativo a los Requisitos Técnicos Mínimos<sup>4</sup>) establece que el suministro de energía eléctrica dentro del Aeropuerto, deberá incluir un sistema fijo en tierra para el suministro de 400 Hz de energía para cada posición de estacionamiento de contacto de aeronave operativa requeridas.

Asimismo, el Numeral 1.20 del mismo Anexo 14 establece lo siguiente:

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

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

*Los puentes de abordaje de pasajeros (mangas) serán tipo “apron-drive” y que sean equipadas con “Docking System”, para las posiciones de estacionamiento de aeronaves en contacto:*

*Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

---

<sup>4</sup> Los “Requisitos Técnicos Mínimos” han sido definidos en la Cláusula Primera del contrato de concesión del modo siguiente:

<< 1.51. “Requisitos Técnicos Mínimos” significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.>>

*Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

*Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

*Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).*

*Las mangas deberán contar con:*

*Flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.*

*Aire pre-acondicionado para cada posición de estacionamiento de aeronaves en contacto.”*

Adicionalmente, se debe considerar que el Anexo 6 (Propuesta Técnica), establece con relación al “Sistema de apoyo a las aeronaves”, que éste comprende el Sistema de Energía Eléctrica de 400 Hz, el Sistema de Aire Pre-Acondicionado (PCA) y finalmente, el Sistema de Agua Potable.

Tomando en cuenta lo anteriormente señalado, es fundamental considerar que el servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje (materia de fijación tarifaria) y el servicio de Rampa, han sido claramente diferenciados en el contrato de concesión.

En efecto, para efectos del procedimiento de fijación tarifaria, es indispensable establecer en primer lugar, cuál es el alcance del servicio cuya tarifa se solicita fijar. Al respecto, es necesario considerar lo siguiente:

El Anexo 3 del contrato de concesión, establece que dentro de los Servicios Aeroportuarios Prestados por Terceros, está el denominado Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling). Es decir, se trata de un servicio que de acuerdo a la realidad del mercado *y lo específicamente establecido en el contrato de concesión*, está en libre competencia. Por tanto, es claro que el contrato de concesión no otorga a LAP exclusividad alguna con relación a los servicios que comprenden lo que el contrato de concesión denomina como servicio de Rampa.

El referido Anexo 3 señala en cambio, que el servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, debe ser llevado a cabo directamente por el Operador Principal y por cuenta de LAP. Es decir, se trata claramente de un servicio que provee LAP de manera exclusiva, en el que no enfrenta competencia con terceros.

El Anexo 5 establece que es OSITRAN quien debe fijar la Tarifa Máxima a ser implantada por el servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

A diferencia de lo anterior, el mismo Anexo 5, señala con relación al Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling), que las tarifas de esos servicios se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda, para lo cual el concesionario deberá permitir el ingreso de otras empresas. Así mismo, dicho anexo establece que el concesionario podrá prestar estos servicios en forma directa o a través de filiales.

A lo largo de las argumentaciones de su escrito de reconsideración, LAP señala que el contrato de concesión ha incluido el Sistema de Energía Eléctrica, el Sistema de Aire Pre-Acondicionado (PCA) y finalmente, el Sistema de Agua Potable, dentro del servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje. En ese sentido, señala que por ello no solicitó dicha inclusión, y que por tanto OSITRAN no debió pronunciarse sobre la procedencia o improcedencia de dicha inclusión en la tarifa materia del procedimiento.

Al respecto, es necesario señalar que la base de esa argumentación de LAP es incorrecta, pues el contrato de concesión sí ha diferenciado claramente el servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje y el Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling)<sup>5</sup>.

Esa diferencia es fundamental para efectos de establecer cuándo se trata de uno de los servicios que forman parte del paquete de servicios que usualmente comprende lo que en la práctica comercial y en el contrato de concesión se denomina “Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling)”, y lo que es estrictamente el “Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje” a que se refiere el contrato de concesión, el mismo que sí puede ser materia de fijación tarifaria.

En ese sentido, es necesario tomar en cuenta lo siguiente:

El Sistema de Energía Eléctrica, el Sistema de Aire Pre-Acondicionado (PCA) y finalmente, el Sistema de Agua Potable, son servicios que (tal como reconoce el propio Anexo 6), forman parte del “Sistema de apoyo a las aeronaves”.

El contrato permite que LAP puede participar en el mercado relativo al servicio de Rampa, directamente o a través de filiales y establece que está obligado a permitir el ingreso de otros operadores. Asimismo, el contrato de concesión señala expresamente que las tarifas por dichos servicios se determinan sobre la base de la libre oferta y demanda.

El servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje está expresamente diferenciado, por el contrato de concesión, de los servicios que forman parte del servicio de Rampa, así como por la realidad de la práctica comercial del servicio de Rampa en el Aeropuerto “Jorge Chávez”.

En el caso específico del servicio de aire acondicionado, esa diferenciación de servicios está probada también desde el punto de vista técnico. Al respecto, la Gerencia de Supervisión de OSITRAN señala que el equipo de aire preacondicionado instalado en cada uno de los puentes de abordaje sirve para proveer de aire tanto a las aeronaves como al propio puente de abordaje, mediante una bifurcación del conducto de provisión que sale del equipo, lo que permite operar en las modalidades siguientes: solo a las aeronaves, solo al puente de abordaje, a ambos simultáneamente.

En atención a lo expresamente establecido en el contrato de concesión, así como en el marco normativo regulatorio de OSITRAN, es claro que sólo pueden formar parte del cálculo de la tarifa del servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante

---

<sup>5</sup> En otros aeropuertos y mercados, pudiera muy bien ocurrir que el servicio de embarque y desembarque mediante puentes de abordaje fuera provisto por las aerolíneas, o formara parte del servicio de Ground Handling.

Puentes de Abordaje, aquello que LAP provee de manera monopólica, sin enfrentar competencia. Ello excluye a todos los servicios que forman parte del paquete de servicios comprendidos en el servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling).

Que el contrato de concesión haya diferenciado el servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, del servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling), no quiere decir en modo alguno que el contrato u OSITRAN obligue a LAP a prestar el servicio de energía eléctrica, el sistema de Aire Pre-Acondicionado (PCA) y sistema de Agua Potable sin cobrar.

En consecuencia, para el cálculo de la tarifa del servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje se debe tomar en cuenta lo siguiente:

El suministro del Sistema de Agua Potable es un servicio que se provee a las aeronaves (como parte del servicio de Rampa) y es independiente del servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

El suministro de energía eléctrica es un servicio que se provee en todo el Aeropuerto, y el que se otorga a las aeronaves forma parte del servicio de Rampa. El suministro de 400 Hz de energía para cada posición de contacto es un sistema fijo en tierra. En ese sentido, es independiente del servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

El sistema de Aire acondicionado que se provee a las aeronaves también forma parte del servicio de Rampa. En ese sentido, sólo en la parte de la provisión de tal servicio, directamente conectada a los puentes de Abordaje, es que tal provisión puede formar parte del cálculo de la tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje<sup>6</sup>.

**d) Fundamentos de la solicitud de LAP para que se declare la nulidad del extremo de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN a que se refiere el Artículo 4°:**

Como se ha demostrado anteriormente, el contrato de concesión diferencia claramente el servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, del paquete de servicios que conforman el denominado servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling).

El Sistema de Energía Eléctrica, el Sistema de Aire Pre-Acondicionado (PCA) y finalmente, el Sistema de Agua Potable forman parte de los servicios de Rampa que se presta a las aeronaves, los cuales se prestan en libre competencia.

Dichos servicios no han sido empaquetados en modo alguno por el contrato de concesión al servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

Es claro que, de acuerdo al Contrato de Concesión, LAP podría recuperar las inversiones realizadas para la provisión de los servicios de atención a las aeronaves en tierra (Rampa), a través de la explotación económica de los equipos de aire acondicionado, energía y agua. En efecto, OSITRAN no ha establecido restricción alguna al respecto,

---

<sup>6</sup> Para tal efecto, es necesario tomar en cuenta el análisis técnico contenido en el Memorando N° 067-05-GS-OSITRAN.

dado que ello forma parte del derecho de LAP de explotar económicamente las inversiones realizadas, de acuerdo a su política comercial.

Ni el contrato de concesión ni su marco normativo regulatorio permite a OSITRAN incluir en el cálculo de la fijación de una tarifa, la provisión de servicios que se da en competencia, competencia que se debe dar por exigencia del propio contrato de concesión contrato y de acuerdo a la propia realidad de dicho mercado.

Sólo puede formar parte del cálculo de la tarifa del servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, la parte de la provisión de tal servicio de Aire-Pre Acondicionado directamente conectada a los puentes de Abordaje, no la que se proveen a las aerolíneas.

OSITRAN no ha violado en modo alguno el principio de sostenibilidad de la oferta ni el principio de promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura, puesto que no ha impedido a LAP cobrar precios por los servicios que presta en competencia.

Que el contrato de concesión establezca determinados estándares para la provisión de servicios que se prestan en competencia, no significa en modo alguno que éstos puedan deban ser incluidos en el cálculo de la fijación de tarifas, reservado sólo para los casos en que un servicio se presta e condiciones monopólicas.

Por todo lo anterior, se debe concluir que OSITRAN no ha incurrido en causal de nulidad al establecer el Artículo 4º de la Resolución N° 060-2004-CD-OSITRAN, pues dicha decisión se basa estrictamente en lo establecido en el contrato de concesión y en el marco normativo regulatorio de OSITRAN.

## **II.5 ANALISIS DE LOS COMENTARIOS Y DOCUMENTACIÓN RECIBIDOS A LA PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRAN**

### **a) Análisis de los Comentarios de LAP**

#### **Entrada en operación de los puentes de abordaje**

LAP establece que los gastos de inversión para los 12 puentes se realizarán durante los años 2006-2008 y que los ingresos correspondientes a la puesta en operación de los puentes de embarque se recibirán a partir del 2009. LAP señala que el Contrato de Concesión establece que los 12 puentes adicionales tienen que estar operativos al final del octavo año de concesión.

En primer lugar, debe considerarse que el FCE establece como periodos mínimos para ser afectados por la tasa de descuento un año; es decir, el monto de cualquier transacción que se realice desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de ese año tendrá el mismo valor presente durante ese año. Un gasto registrado el 1 de enero y un ingreso registrado el 31 de diciembre serán considerados en el mismo periodo. Sin embargo, es posible aceptar que la inversión se realice en periodos anteriores a la puesta en operación de las 12 mangas adicionales.

En segundo lugar, la instalación de las 7 primeras mangas demoró un periodo de 6 meses según lo registrado por la Gerencia de Supervisión, que se inició el 22 de junio con la construcción de los cimientos y terminó el 5 de diciembre con la instalación de la última

manga. La implementación de las primeras 7 mangas demoró aproximadamente 6 meses. Según el Proyecto 1040 del “Presupuesto y Programa de Inversiones 2001-2008 –Rev 04”, versión 2004 del 18 de octubre de 2004, presentado por LAP, la instalación de 12 mangas adicionales se realizará durante el periodo abril 2007-octubre 2008. La primera fase del proyecto culmina en febrero del 2008 con la instalación de 5 puentes de embarque; la segunda fase, en mayo del 2008 con la implementación de 2 puentes de embarque; y, la tercera fase termina en octubre del 2005 con la puesta en funcionamiento de 5 puentes de embarque. Por otro lado, el Proyecto 1030 que considera la inversión en la ampliación del espigón tanto para el lado nacional como internacional concluye el desarrollo del espigón en junio del 2008. Ambos proyectos determinan las restricciones temporales para la generación de ingresos.

Finalmente, el Contrato de Concesión establece que se deberá contar con 19 posiciones de estacionamiento de contacto (con puentes de abordaje) al octavo año de vigencia de la concesión; no señala que deben estar listas al final del octavo año.

Por lo tanto, en virtud de lo anterior, procede una revisión del cronograma de inversión que determinará el cronograma de ingresos por el uso de puentes de embarque. Las inversiones para los siguientes 12 puentes de embarque se distribuirán en 56% para el año 2007 y 44% para el año 2008. Asimismo, los ingresos se realizarán de acuerdo a la culminación de las fases de los Proyectos 1030 y 1040 consignadas en el presupuesto y programa de inversiones, hasta julio del 2008 no se consignarán mayores ingresos por la implementación de puentes de embarque. A partir de julio del 2008, se considerará el 58% de la cantidad demandada para determinar los ingresos; y, a partir de noviembre el total de los ingresos adicionales.

Asimismo, con relación al monto de la inversión por considerar para los 12 puentes adicionales, se tomará el monto estipulado en el “Presupuesto y Programa de Inversiones 2001-2008 –Rev 04” sin considerar un sobre costo (overhead) por subcontratista. Este presupuesto presenta el monto de inversión de los puentes de embarque conjuntamente con los equipos de aire acondicionado, agua y energía eléctrica. Para considerar solamente la parte correspondiente a los puentes de embarque sin los equipos accesorios, se ha descontado un porcentaje de los mismos con base a la información presentada por LAP en su propuesta tarifaria.

En el documento citado anteriormente se presenta los montos de inversión conjunto de las mangas y los equipos accesorios, se ha considerado sólo la parte correspondiente a la manga y no a los equipos adicionales de servicios de rampa. Según dicha información el porcentaje correspondiente a los puentes de embarque asciende a 70% del monto total; 30% corresponde a los equipos de aire acondicionado, energía eléctrica y dispensador de agua. La relación de precios, puente de abordaje – unidad de aire a condicionado, que presenta LAP en su propuesta es de 3 a 1; este dato se confirma con la información provista por los supervisores en el Informe Especial No. 086 de TYPASA-OIST.

### **Restricciones en el uso de las mangas por características físicas de las naves**

La primera restricción que señala LAP se debería considerar es la relacionada a la exclusión de las aeronaves F-27 y F-28, que pertenecen a la clase C, para la determinación del porcentaje de ocupabilidad. El concesionario aduce que debido a las características físicas de estas naves éstas no pueden ser atendidas con puentes de embarque.

En primer lugar, se debe señalar que la clasificación de las naves para determinar la demanda propuesta por el Concesionario consideraba la envergadura de las aeronaves. Esta medida clasifica a las aeronaves de acuerdo a la medida de la separación de las alas en Código A, B, C, D y E definida en el Manual de Referencia para el Desarrollo Aeroportuario de IATA, en la sección de Planeamiento correspondiente a la Evaluación de la Capacidad de Rampa. En ningún momento el Concesionario señaló una discriminación adicional a la establecida por IATA.

En segundo lugar, como señala LAP en su carta LAP-GCCO-C-2005-00041, esta información se empleó para simular el porcentaje de ocupabilidad de las naves empleando información histórica correspondiente al año 2004 y para proyectar lo que sucedería en el futuro. En ese sentido, se debe tomar en cuenta que en este año se retiró del mercado la empresa Aero Continente S.A. (luego Nuevo Continente), lo que significó una disminución del 60% de las operaciones realizadas con naves F-27 y F-28. Las tasas de crecimiento de las operaciones indican un decrecimiento de las operaciones con este tipo de naves durante un pequeño período del año 2004 para luego normalizarse, sin considerar la tasa de crecimiento normal, lo que indicaría el reemplazo de las operaciones de Aero Continente con otro tipo de naves.

Por lo tanto, la revisión del porcentaje de ocupabilidad sólo ha sido recogida en la parte correspondiente a las operaciones que siguen realizándose con esas naves y no a las operaciones de Aero Continente S.A, es decir en un 40%.

### **Restricciones en el uso de las mangas por exclusividad en el uso de posiciones para vuelos nacionales e internacionales**

La segunda restricción que señala LAP se relaciona a las limitaciones operativas relacionadas con la asignación de los puentes de embarque a vuelos nacionales e internacionales. Respecto a este tema se debe indicar que la propuesta de OSITRAN consideró la asignación de los puentes de embarque a vuelos nacionales e internacionales. Así lo indica el Informe 007-05-GRE-OSITRAN en el numeral 88:

*“Por otro lado, LAP presenta 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, una de cada trimestre, encontrando que el nivel de ocupabilidad de la primera semana de julio, semana que presenta LAP, es la más baja de 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.”*

Por lo tanto, no se realizará ajuste alguno, en tanto este factor de ajuste ya ha sido incorporado en la propuesta de OSITRAN.

### **Restricción por la preparación de los puentes de abordaje**

La tercera restricción que LAP considera que el regulador debe tomar en cuenta es el tiempo de 15 minutos entre operaciones.

Sobre el particular, se debe tener en cuenta que en la propuesta tarifaria de OSITRAN, la unidad de tiempo adicional al primer periodo de cobro contempla 15 minutos; es decir, el servicio de puentes de embarque se paga por cada 15 minutos aún si la nave emplea menos tiempo. La simulación realizada por OSITRAN no considera la yuxtaposición de operaciones; es decir, la posibilidad de que parte de la operación de una aerolínea se dé en un momento que le corresponde a otra por que ésta realizó el pago del derecho de uso de puentes de embarque. Este hecho proporciona a la simulación un margen para contingencias como la que señala LAP.

Tal como lo señala LAP, existe un momento en el que las posiciones de contacto se encuentran ocupadas por equipo de asistencia en tierra perteneciente a un avión por partir o que acaba de llegar, lo que hace necesario considerar un margen de tiempo entre cada operación. En virtud de lo anterior, se ha incorporado esta observación en la revisión del estudio para la determinación de la tarifa por uso de puentes de embarque.

#### **Restricción para el estacionamiento de aeronaves de gran envergadura en posiciones adyacentes**

Como cuarta restricción LAP señala que, por las características del diseño del terminal y de las mangas, no es posible que dos aeronaves de gran envergadura se estacionen una al lado de la otra y que las posiciones de estacionamiento están preparadas para recibir aeronaves según la siguiente tabla:

Restricciones	PLB 13	PLB 14	PLB 15	PLB 16	PLB 17	PLB 18	PLB 19
Nacional / Internacional	N	N / I	N / I	N / I	I	I	I
Categoría Nave	C, D	C, D	C, D, E	C, D	C, D, E	C, D	C, D, E
Tamaño Máximo	B-757-200	B-757-200	B-747-400	B-757-200	B-747-400	MD-11	MD-11

La simulación realizada por OSITRAN no ha considerado dos naves tipo E en forma contigua o adyacente. Por lo tanto, esta observación no es aplicable al estudio de la tarifa.

#### **b) Análisis de los comentarios de AETAI**

##### **Tasa de crecimiento de la demanda**

AETAI en su revisión de la propuesta tarifaria de puentes de embarque considera una tasa de crecimiento del tráfico (4.5%) mayor a la utilizada por OSITRAN (3.74%) en su propuesta tarifaria sin presentar justificación alguna. En tanto, no se ha presentado justificación respecto a la razón de dicho incremento, no se ha considerado esta observación.

##### **Incorporación de los costos del sistema de acoplamiento**

AETAI en su propuesta tarifaria no ha incorporado los costos de inversión ni de operación del sistema de acoplamiento (Aircraft Docking System – ADS) en la determinación de la tarifa. Esta modificación no ha sido sustentada por AETAI, por lo tanto, no será tomada en consideración como observación. Cabe señalar que, el Sistema de ADS es consustancial al servicio de mangas, pues sirve para orientar a las naves que se aproximan a las posiciones de contacto.

### Cálculo del WACC

OSITRAN consideró razonable utilizar la tasa Costo Ponderado de Capital (WACC) como la tasa de descuento para derivar el Valor Presente Neto (VPN), siendo una de las metodologías más aceptadas para empresas reguladas. Según dicha metodología el costo del capital es el resultado de ponderar el costo del capital propio y el costo del endeudamiento:

$$\boxed{WACC = K_d * D + K_e * E} \quad (1)$$

K<sub>d</sub> : Costo de la deuda

D : % de la deuda en la estructura financiera.

K<sub>e</sub> : retorno esperado de los accionistas o costo de oportunidad de los accionistas.

E : % del patrimonio en la estructura financiera

Las variables costo de la deuda (K<sub>d</sub>), porcentaje de la deuda en la estructura financiera (D), y porcentaje del patrimonio en la estructura financiera (E) son variables dadas y conocidas para la empresa. En cambio la variable K<sub>e</sub> “retorno esperado de los accionistas o costo de oportunidad de los accionistas” es una variable estimada con base al modelo CAPM.

El modelo CAPM estima la tasa del costo de oportunidad del patrimonio (K<sub>e</sub>), considerando la suma de la tasa de retorno de un activo libre de riesgo, más una prima de riesgo por invertir en la empresa, la cual se puede representar de la siguiente manera:

$$K_e = \underbrace{R_f}_{\text{Tasa Libre de Riesgo}} + \overbrace{\beta}^{\text{Beta}} \times \underbrace{(R_m - R_f)}_{\text{Prima de Riesgo de Mercado}}$$

R<sub>f</sub> : Tasa libre de riesgo.

B : Beta.

R<sub>m</sub> – R<sub>f</sub> : prima de riesgo de mercado promedio sobre la tasa libre.

La tasa libre de riesgo es la correspondiente al retorno de un activo libre de riesgo. La referencia generalmente utilizada es el bono del tesoro de los Estados Unidos a 30 años y estos deben corresponder al horizonte de inversión del proyecto analizado.

La Prima por Riesgo de Mercado (R<sub>m</sub> – R<sub>f</sub>) refleja el riesgo adicional inherente en una inversión en una cartera de activos diversificada. En tal sentido, la diferencia entre R<sub>m</sub> – R<sub>f</sub> representa el riesgo “sistémico” o “no diversificable” del mercado.

El beta, ponderador de la prima por riesgo de mercado, mide la relación entre los retornos de la acción de la compañía con los retornos del mercado.

El cálculo realizado para determinar el costo de oportunidad del patrimonio (Ke) para el servicio de manga se define de la siguiente manera:

$$Ke = Rf + B (Rm - Rf) + \text{riesgo país} + rr + ip$$

Rf = tasa libre de riesgo (Bonos del Tesoro a 30 años)

B = beta.

Rm-Rf= prima de riesgo de Mercado.

Riesgo país.

rr = riesgo regulatorio.

ip= prima por liquidez de la acción.

Los supuestos detrás de la metodología utilizada por OSITRAN plantean que existen variables no diversificables o sistémicas y que por lo tanto son sumadas y no ponderadas, tal es el caso de la tasa riesgo país la cual ha sido considerada con un ponderador de 1.

AETAI refiere a estudios tarifarios realizados por OSIPTEL en relación a precios regulados que no consideran el riesgo país con un ponderar igual a la unidad. Sin embargo cabe señalar que los supuestos adoptados por dicho regulador no son aplicables al presente caso. El Estudio de OSIPTEL para el cálculo de la tasa costo de oportunidad del patrimonio de Telefónica del Perú considera que en el caso de dicha empresa, el riesgo país no debe ser considerado como totalmente sistémico (no diversificable), dado que la empresa sí posee acciones que cotiza en la Bolsa de Valores y los retornos esperados por invertir en la Bolsa están relacionados con la prima de riesgo país. Por lo tanto, el riesgo país en el caso de dicha empresa puede considerarse como parcialmente diversificable, como lo muestra la siguiente fórmula:

$$\beta^* = \beta_T + \frac{\lambda \times R_{\text{PAÍS}}}{(E(r_m) - r_f)}$$

Donde el “beta ( $\beta^*$ )” es obtenido a partir de la suma del beta sectorial ( $\beta_T$ ) de 7 empresas de EUA más un parámetro lambda ( $\lambda$ ), ponderador del riesgo país. El parámetro lambda  $\lambda$  se obtiene a partir de la relación de los retornos del Índice General de la Bolsa de Valores Lima (IGBVL) ajustado por el tipo de cambio y el Índice de la Bolsa de Nueva Cork, representada por el índice de Standard & Poors de las 500 empresas más importantes:

$$\lambda = \beta_1^2 \left( \frac{\sigma_{S\&P500}}{\sigma_{IGBVL}} \right)^2$$

En virtud de lo anterior, no corresponde ajustar la tasa de riesgo país, como sugiere AETAI, en la medida que los supuestos utilizados en otros estudios realizados por organismos reguladores no son aplicables al caso de LAP.

## **Monto de la inversión por los puentes de embarque y gastos considerados en la propuesta**

AETAI señala que el principio de presunción de veracidad a que se refiere el Numeral 1.7 del Artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27411, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), se debe compatibilizar con el principio de impulso de oficio y verdad material a que se refieren los Numerales 1.3 y 1.11 del referido Artículo IV.

Al respecto, es necesario señalar que OSITRAN ha llevado a cabo diversas actuaciones probatorias, relacionadas al procedimiento de reconocimiento de inversiones efectuadas por LAP con relación al servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje.

En efecto, la Gerencia de Supervisión de OSITRAN ha recabado sendos informes de las empresas supervisoras de la ejecución de Mejoras en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

Asimismo, el procedimiento de fijación tarifaria ha cumplido con llevar a cabo todas las actuaciones destinadas a permitir la participación de los usuarios, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27338, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, así como lo establecido en el REGTA.

Todas las actuaciones llevadas a cabo tanto por la Gerencia de Supervisión en el procedimiento de reconocimiento de inversiones de LAP como por la Gerencia de Regulación, dentro del procedimiento de fijación tarifaria, están comprendidas en la aplicación del principio de impulso de oficio y verdad material a que se refieren los Numerales 1.3 y 1.11 del referido Artículo IV del Título Preliminar de la LPAG.

En consecuencia, OSITRAN no sólo ha aplicado el principio de presunción de veracidad a que se refiere el Numeral 1.7 del Artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, sino también los principios de impulso de oficio y verdad material a que se refiere dicha norma.

AETAI señala que los costos de inversión de los 7 puentes de embarque ascienden a US \$2.044 millones, en lugar de los US \$5.404 millones que consideró OSITRAN en el FCE. Asimismo, señala que el regulador puede reconocer sólo parte de la inversión realizada, si así lo considerara pertinente.

Las características técnicas de las mangas, cuya cotización presenta AETAI, corresponden a un puente de embarque Tyssen Krupp Model 33 / 17 0 – 3 (33 m. extended / 17 m – retracted – 3 tunnel). El costo de este equipo asciende a US 240 mil por puente de embarque, sin considerar la instalación y el flete. Considerando estos dos últimos, el precio unitario de las mangas alcanza US \$292 mil.

En primer lugar, debe mencionarse que las características técnicas presentadas por AETAI difieren de las consideradas en el FCE. Según la Gerencia de Supervisión, los puentes de embarque requeridos por el Contrato de Concesión establece que los equipos que se instalen en el AIJCH, deben estar a la altura de la técnica actual más moderna en el nivel internacional; lo que implica que debe contar con sistema de acoplamiento (Aircraft Docking System – ADS) y estar en condiciones de prestar los servicios de aire preacondicionado (PCA), suministro de energía a la aeronave en 400 Hz y suministro de agua.

Adicionalmente, AETAI compara un puente de embarque de 33 metros con uno de 45 metros, un puente de embarque de 3 cuerpos con uno de 2 y no indica el lugar de procedencia, ni sustenta precios de instalación, flete, aduana, seguro, garantías, entre otros; lo que no permite su comparación.

Por otro lado, AETAI compara el precio de una oferta de la empresa Thyssen Krupp, que es un costo directo, con el de LAP para las 7 primeras mangas, que es un costo total, por lo que no incluye los costos indirectos de LAP y el "overhead" de Overseas Bechtel Internacional (OBI). Para que los costos sean comparables, AETAI tendría que incrementar el precio de la oferta de Thyssen Krupp sumándole los Gastos Indirectos de LAP y el "overhead" de OBI, propios de un contrato EPC llave en mano.

Por otra parte, según los supervisores de obras, los costos indicados por AETAI de US \$25,000 y US \$50,000 para el montaje y el equipo de 400 Hz respectivamente, no son realistas siendo excesivamente bajos. La propuesta de AETAI no precisa si el monto de US \$2,044,000 propuesto por ésta incluye el flete, derechos de aduana, IGV, seguros, garantías, etc.

El tipo de PLB a que hace referencia AETAI, con longitud retraída de 17 m y longitud extendida de 33 m, difiere sustancialmente de los PLB del AIJCH con longitudes retraídas de 25,5 m a 26,5 m y longitudes extendidas de 43 m a 45 m. Estamos hablando de longitudes extendidas que superan en más del 30 % la del PLB de comparación de AETAI.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que el costo de inversión de los primeros 7 puentes de embarque corresponde al costo de un proyecto llave en mano, considerado en la propuesta de LAP. Cabe resaltar que la propuesta técnica del Concesionario, presentada en el marco de la concesión del AIJCH, consideraba un monto para la inversión de los 19 puentes de embarque de US \$24,939, como se ve en la tabla siguiente:

Periodo Inicial	Item	Proyectos	Presupuesto US \$000 Licitación & Construcción	
			2001-2004	2005-2008
	033.0	Fabricación, entrega e intalación de los puenets de embarque	1,295	-
	120.0	Fabricación, entrega e intalación de los puenets de embarque	3,135	7,873
	205.0	Fabricación, entrega e intalación de los puenets de embarque para l nuevo espigon nacional e internacional	241	12,395
<b>TOTAL</b>			<b>4,671</b>	<b>20,268</b>

Fuente: Tabla N, Folio 0517, Anexo 6 del Contrato de Concesión

En virtud de lo anterior, se debe manifestar que los montos de inversión incorporados en la propuesta tarifaria, han sido reconocidos no sólo por OSITRAN, sino acreditado por las empresas supervisoras Typsa y Lahmaier.

### c) Análisis de los comentarios de AITAL

#### Inclusión de la retribución y tasa de regulación en el cálculo de la tarifa

AITAL considera que la tarifa por el uso de puentes de embarque no debe incorporar la tasa de retribución ni la tasa de regulación en los costos del servicio y mantener un nivel similar para servicios equivalentes en la región.

Con relación a la tasa de regulación considerada dentro de los costos de los servicios, es necesario apuntar que el esquema de concesiones de la infraestructura de uso público se ha basado en una redefinición del rol del Estado en la economía. En la transición del rol de administrador o gestor de empresas a la de regulador, el Estado se ha retirado de la realización de determinadas actividades y asume otras que deben ser remuneradas. Esta remuneración puede asumirla en forma indirecta toda la economía o aquellos agentes directamente involucrados en el sector. Este último caso es el que se aplica en el Perú. La tasa de regulación remunera la actividad del Estado en su papel de regulador, cobrándole a los directamente interesados, las entidades prestadoras, por dichos servicios. Por lo tanto, en los servicios regulados se reconoce este cobro como un costo incurrido en la provisión de los servicios regulados.

Adicionalmente, cabe señalar que, en el caso del aporte por regulación, se debe considerar en primer término que el Tribunal Fiscal y el Tribunal Constitucional, éste último en la Sentencia recaída en el Expediente N° 3303-2003-AA/TC; se han pronunciado claramente sobre la naturaleza tributaria de dicha obligación.

En ese sentido, el aporte por regulación se trata de una obligación tributaria impuesta por la Ley a las empresas que explotan infraestructura de transporte de uso público, y que existe precisamente en razón de ese tipo de explotación. En este caso, tampoco se trata de un gasto que no esté relacionado a la prestación de los servicios, porque es justo la explotación de la infraestructura lo que origina la obligación de pago, la misma que no puede ser evitada por la Entidad Prestadora.

Con relación a la tasa de retribución considerada dentro de los costos de los servicios, cabe precisar que el esquema de concesión del AIJCH contempla la transferencia de los recursos provenientes de la concesión para el desarrollo aeroportuario del resto de la red nacional. En tal sentido, el AIJCH financia parcialmente al resto de los aeropuertos. Por lo tanto, la tasa de retribución es un costo que debe ser cobrado a todo aquel que utilice las instalaciones del AIJCH.

Cabe mencionar que en principio, la regulación tarifaria está obligada reconocer todos aquellos costos no evitables por parte de la empresa y no vinculados directamente al desempeño de la misma (mayor o menor eficiencia en la prestación de un servicio). Es así, que por lo general, egresos tales como los impuestos y otras obligaciones legales asociadas a la prestación de los servicios del Concesionario, son incorporadas como un costo en los cálculos tarifarios. Este es el caso de las tasas de retribución y de regulación. Ambas son obligaciones asociadas a la prestación del servicio aeroportuario y constituyen costos no evitables en los que la Empresa Concesionaria debe incurrir.

Al respecto, se debe considerar que en el caso de la Retribución que LAP está obligada a pagar al Estado, como contraprestación por el derecho de concesión otorgado, no se puede decir que no esté relacionada a la prestación de los servicios, porque se trata de una obligación legal de origen contractual que la empresa ha asumido, y que es precisamente la que posibilita a dicha empresa explotar económicamente el Aeropuerto y prestar los servicios dentro de éste. En ese sentido, no es un gasto que la empresa

concesionaria esté en capacidad de evitar o que no guarde relación con la prestación de los servicios.

En consecuencia, tanto la Retribución que paga LAP al Estado como ente Concedente, como el Aporte por regulación que paga al OSITRAN, no pueden ser evitados por LAP y está legalmente relacionados a la prestación de servicios y explotación de infraestructura aeroportuaria de uso público a su cargo, por lo que es procedente su inclusión dentro de la base de costos de la empresa concesionaria.

AITAL también recomienda que la tarifa máxima debería considerar los costos reales del servicio y mantener las tarifas al nivel de las de la región. Cabe señalar que la metodología empleada para la determinación de tarifas es costos incrementales, por lo que la comparación o *benchmarking* no es aplicable en este caso, sino como una simple referencia.

## **II.6 CONSIDERACIONES ADICIONALES**

### **a) Responsabilidades respecto a la asignación de posición de estacionamiento de aeronaves y salas de embarque**

De acuerdo al contrato de concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH), al Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM), y a la Ley N° 27261-Ley de Aeronáutica Civil del Perú; LAP es responsable frente al Estado por los problemas de seguridad que se generen en el AIJCH.

Asimismo, de conformidad con el “Reglamento para la asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves y salas de embarque en el AIJCH”, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante Oficio N° 1315-2005-MTC/12.04.AVSEC; LAP ostenta la condición de “autoridad aeroportuaria” respecto al cumplimiento de dicho reglamento.

Dicha norma señala que su cumplimiento es obligatorio para las compañías aéreas o sus representantes y operadores de rampa que hacen uso de la plataforma, salas, puentes de embarque, fajas de equipaje; el cual será supervisado y controlado por la Jefatura de Operaciones a través de los Supervisores de Operaciones, centralizando toda la información desde el Centro de Operaciones (CCO).

En el Literal a) del Numeral 6.1 del “Reglamento para la asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves y salas de embarque en el AIJCH”; se señala que dentro de las “Reglas Básicas para la asignación de Posiciones de Estacionamiento”, está la regla que establece que “El desembarque y embarque de pasajeros es prioritariamente realizado en posiciones de contacto, exclusiva y obligatoriamente a través de los Puentes de Embarque/Desembarque (PLB’s)”.

En ese sentido, tanto las aerolíneas como los operadores del servicio de Rampa y demás usuarios de la infraestructura aeroportuaria a cargo de LAP, están obligadas a cumplir con las disposiciones que en materia de seguridad establezca la empresa concesionaria, lo cual incluye el “Reglamento para la asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves y salas de embarque en el AIJCH”, aprobado por la DGAC.

Adicionalmente, se debe considerar que en concordancia con ello, el contrato de concesión otorga a LAP el derecho de explotar económicamente el Aeropuerto “Jorge Chávez”, optimizando la utilización de la infraestructura. Al respecto, conviene considerar lo establecido en el Numeral 1.5 de la Cláusula Primera del contrato de concesión:

*<<1.5. Aprovechamiento Económico” significará el derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú.>>*

Las instalaciones constituidas por los Puentes de Abordaje son superestructura conectada al edificio terminal. En ese sentido, cuando LAP acredite la existencia de razones de seguridad y de optimización de la utilización de la infraestructura escasa, que sustentan los criterios de asignación de las Facilidades Esenciales aeroportuarias, (como es el caso de los puentes de Puentes de Abordaje); en tal caso, tanto las aerolíneas como los operadores del servicio de Rampa están obligadas a cumplir con esas disposiciones del Operador del Aeropuerto “Jorge Chávez”, establecidas en el marco de la Ley de Aeronáutica Civil y de acuerdo a lo dispuesto la DGAC al aprobar el “Reglamento para la asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves y salas de embarque en el AIJCH”. Cabe señalar que la determinación de las posiciones de estacionamiento por parte del operador aeroportuario constituye una práctica usual en el ámbito internacional.

En el caso específico de las aerolíneas, éstas se encuentran obligadas a cumplir con los referidos criterios operacionales objetivos y no discriminatorios que LAP ha establecido con aprobación de la DGAC, con el fin de asignar las posiciones de contacto o las posiciones remotas.

#### **b) Incorporación del Porcentaje de participación de los equipos de aire acondicionado en la tarifa de Puentes de Abordaje**

En virtud de las recomendaciones del informe de la Gerencia de Asesoría Legal que considera en el caso que el servicio de aire pre acondicionado se provea a los puentes de abordaje, es que tal provisión puede formar parte del cálculo de la tarifa del servicio de embarque y desembarque de pasajeros.

Se ha incorporado un porcentaje de los equipos de aire pre acondicionado a la tarifa de puentes de embarque. Para asignar los costos se ha tomado como variable direccionadora de los costos al volumen promedio de los puentes y naves que se sirven en el AIJCH. El porcentaje resultante de aplicación de dichos costos es de 28% del costo total.

#### **d) Incorporación de operaciones de aeronaves con hasta de 3 horas de uso de mangas**

En sus proyecciones de demanda, la propuesta de OSITRAN consideró un universo de operaciones con un máximo de dos horas de permanencia. No obstante ello, la misma propuesta original de LAP así como la información proporcionada por los funcionarios de dicha empresa, se ha verificado que un número determinado de las operaciones que actualmente hacen uso de las mangas, tienen una duración de más de dos horas. En virtud de ello, a fin de no subestimar en las proyecciones de demanda, el nivel de uso de

los puentes de abordaje, se han considerado todas las operaciones con un máximo de tres horas de uso de las mangas.

## **II.7 RESULTADOS**

El cobro por el uso de puentes de embarque y desembarque estará en función al tiempo y se cobrará un máximo por los primeros 45 minutos US \$68.00 (sin incluir los tributos de ley); y, por cada 15 minutos siguientes un máximo de US \$22.66 (sin incluir los tributos de ley).

## **III. RELACIÓN DE DOCUMENTOS UTILIZADOS**

- 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 el 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 IAJCH, Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- Libro Blanco AIJCH.
- The Airport and Air Navigation Charges Manual, IATA, abril 2004.
- Estadísticas de Airport Council International (ACI).
- Reglamento General de Tarifas, Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004.
- Lineamientos metodológicos de la fijación y revisión de precios regulados, Resolución de Consejo Directivo N° 009-2002-P-CD/OSITRAN.