RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 10 de diciembre de 2018 **N° 039-2018-CD-OSITRAN**

VISTOS:

El Informe Conjunto Nº 037-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, y de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, el 14 de febrero del año 2001, el Estado Peruano y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue (y estacionamiento)[1], a ser cobradas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (RPI), menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad (X), el cual sería calculado por OSITRAN;

Que, el 28 de setiembre de 2004, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OITRAN, el Regulador dispuso que a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, la tarifa máxima por el uso de instalaciones de carga aérea será revisada mediante el mecanismo "RPI-X" establecido en el Contrato de Concesión;

Que, el 10 de enero de 2008, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso que la tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh) será revisada también mediante el mecanismo "RPI-X";

Que, el 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en +0,05% para el periodo 2014-2018;

Que, el 25 de julio de 2017, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, la cual, entre otros aspectos, modificó el Anexo 5 del Contrato, referido a la Política sobre Tarifas, introduciendo unos Lineamientos Metodológicos que el Regulador deberá seguir exclusivamente en el cálculo del factor aplicable a dicho periodo;

OSITRAN V°B° J. MEJIA GERENTE GENERAL

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORIA JURIDICA (e)

OSITRAN V°B° V. ZAMBRANO Presidenta del Consejo Directivo

[1] De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (en plataforma y/o posición remota); después de dicho tiempo, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y después por las primeras cuatro (4) horas y, posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción.

Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe

Que, el 20 de diciembre de 2017, mediante el Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 013-17-GRE-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador dispuso el inicio del procedimiento de oficio para la revisión del Factor de Productividad de LAP, que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, y que será aplicable a las siguientes tarifas:

- Tarifa unificada de uso de aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
- Tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional.
- Tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
- Tarifa por uso de puentes de abordaje.
- Tarifa por uso de instalaciones de carga.

Que, en el marco del citado procedimiento, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2018-CD-OSITRAN, se dispuso la publicación en el Diario Oficial "El Peruano" de la Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, la Propuesta Tarifaria del OSITRAN), a fin de recibir comentarios de los interesados;

Que, mediante Carta C-LAP-GPF-2018-0806, recibida el 1 de octubre de 2018, el Concesionario formuló, entre otros, un comentario con relación al cálculo de los gastos en productos intermedios efectuado en la Propuesta Tarifaria del OSITRAN, en atención a lo dispuesto en el primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión;

OSITRAN V°B° J. MEJIA GERENTE GENERAL

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN del 14 de noviembre de 2018, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión;

OSITRAN V°B° R. QUESADA G. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Que, dicha Resolución de Consejo Directivo fue remitida al Concesionario y al MTC, mediante Oficio Circular N° 030-2018-SCD-OSITRAN, notificado el 14 de noviembre de 2018, otorgándoles un plazo de diez (10) días hábiles para remitir su posición sobre el particular a OSITRAN. Dicho plazo venció el 28 de noviembre de 2018;

Que, asimismo, la citada Resolución fue publicada en el diario oficial "El Peruano" el día 16 de noviembre de 2018, a fin que los terceros interesados tomen conocimiento del procedimiento iniciado;

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

Que, mediante Carta N° C-LAP-GPF-2018-1070 recibida el 26 de noviembre de 2018, el Concesionario ratificó sus argumentos expuestos en su Carta N° C-LAP-GPF-2018-0806 antes indicada. Asimismo, formuló un comentario relacionado a la entrada en vigencia del Factor de Productividad de LAP que se determine en el marco del procedimiento tarifario iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN. Ello, teniendo en cuenta que la Resolución de Consejo Directivo que dispuso el inicio del procedimiento de interpretación contractual, dispuso también la suspensión de procedimiento de revisión tarifaria antes indicado;

OSITRAN V°B° V. ZAMBRANO Presidencia del Consejo Directivo

Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe

Que, a la fecha del Informe Conjunto de Vistos, no se recibieron comentarios por parte del MTC ni de terceros interesados;

Que, mediante Informe Conjunto N° 037-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN opinaron en relación a la interpretación de oficio del primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el cual concluye lo siguiente:

- Por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN del 14 de noviembre de 2018, sustentada en el Informe N° 013-18-GRE-GAJ-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

- De acuerdo con las disposiciones legales señaladas en el Informe de vistos, corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

- Conforme a lo establecido en la cláusula 24.12 del Contrato de Concesión, el mismo debe interpretarse como una unidad y en ningún caso debe interpretarse cada una de sus cláusulas de manera independiente.

- En ese sentido, si bien el primer párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos establece que, para el tratamiento de los Productos Intermedios se debe utilizar como fuente las cuentas Gastos Generales y Gastos Operativos de los Estados Financieros del Concesionario, y que se deben excluir de dichas cuentas algunos conceptos (amortización y depreciación, gastos de personal, *fee* pagado al operador del aeropuerto), no podría interpretarse que dichas exclusiones tienen carácter taxativo, como ha sido planteado por el Concesionario.

- Ello, toda vez que, en el supuesto de que en dichas cuentas contables (Gastos Generales y Operativos) se verificara que existen conceptos que no corresponden a insumos empleados para la provisión de servicios en el AIJCh, estos se tendrían que reconocer en el cálculo de los Productos intermedios, lo cual incidiría en el cálculo del índice de insumos y, por tanto, en el cálculo del Factor de Productividad o Factor X, lo cual, a su vez, se vería reflejado en las tarifas asumidas por los usuarios. En dicho escenario, las tarifas que pagan los usuarios por los servicios aeroportuarios retribuirían gastos que no corresponden a insumos efectivamente utilizados por el Concesionario para la producción de tales servicios.

- Lo anterior, entraría en contradicción con los criterios establecidos en los propios Lineamientos Metodológicos establecidos en el Contrato de Concesión aplicables para la presente revisión tarifaria, toda vez que, como se ha explicado ampliamente en el Informe de vistos, para calcular correctamente el Factor de Productividad bajo la metodología de

OSITRAN V°B° J. MEJIA GERENTE GENERAL

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

OSITRAN V°B° V. ZAMBRANO Presidencia del Consejo Directivo

Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe

Bernstein y Sappington (1999) y conforme al enfoque primal, se debe tener en cuenta la relación entre lo producido por la empresa regulada y los insumos empleados para ello.

- Asimismo, una lectura taxativa de las exclusiones señaladas en la cláusula bajo interpretación no se encontraría en línea con la finalidad del mecanismo de revisión de tarifas previsto en el Contrato de Concesión (precios tope), debido a que alteraría el mecanismo de incentivos de este tipo de regulación, el cual como se ha explicado previamente, busca promover la eficiencia productiva en la empresa regulada, incentivando reducciones de sus costos de producción para que, en el siguiente periodo regulatorio, dichas ganancias de eficiencia puedan ser trasladadas a los usuarios a través de menores tarifas.

- De otro lado, conforme a lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN, la Resolución que ponga fin al procedimiento de interpretación contractual deberá disponer también el levantamiento de suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN.

- Finalmente, teniendo en consideración que la entrada en vigencia de las nuevas tarifas se producirá de forma posterior al 01 de enero de 2019, corresponde que el Consejo Directivo extienda el plazo de vigencia de las actuales tarifas máximas que se cobran en el AIJCH, hasta que dicho órgano colegiado emita la Resolución Tarifaria correspondiente mediante la cual se apruebe el Factor de Productividad aplicable hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero, y entren en vigencia las nuevas tarifas reguladas correspondientes.

OSITRAN V°B° J. MEJIA GERENTE GENERAL

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Que, luego de revisar y discutir el Informe Conjunto N° 037-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho informe, constituyéndolo como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las facultades atribuidas por la Ley Nº 26917, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Extraordinaria Nº656-2018-CD-OSITRAN, de fecha 10 de diciembre de 2018;

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Interpretar el primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos siguientes:

OSITRAN V°B° V. ZAMBRANO Presidencia del Consejo Directivo

"El primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos, del Apéndice 5, del Anexo 5 del Contrato de Concesión, establece de manera enunciativa

aquellos conceptos que deben excluirse de las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario. En tal sentido, se admite la exclusión de conceptos adicionales a los indicados expresamente en el párrafo antes señalado, en la medida que no correspondan a insumos empleados en la producción de servicios en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".

Artículo 2°.- Disponer el levantamiento de la suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, otorgando a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y a la Gerencia de Asesoría Jurídica un plazo máximo de cuatro (04) días hábiles para que presente el Informe del referido procedimiento de revisión del Factor de Productividad.

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Artículo 3°.- Disponer que la vigencia de las tarifas máximas que se cobran en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se extienda hasta que el Consejo Directivo emita la Resolución Tarifaria mediante la cual se apruebe el Factor de Productividad aplicable hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero, y entren en vigencia las nuevas tarifas reguladas correspondientes.

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

Artículo 4°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 037-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), a Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 5°.- Autorizar la difusión de la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 037-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Artículo 6°.- Publicar la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano".

Regístrese, comuníquese y publíquese.

OSITRAN V°B° J. MEJIA GERENTE GENERAL

ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. CD N°

OSITRAN
GERENCIA GENERAL
07 DIC 2018
RECIBIDO
FIRMA: HORA: 16:27

INFORME CONJUNTO N° 037-2018-IC-OSITRAN

(GRE-GAJ)

A : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Asunto : Interpretación de oficio del primer párrafo, del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Carta C-LAP-GPF-2018-1070

Fecha : 07 de diciembre de 2018

OSITRAN
SECRETARÍA CONSEJO DIRECTIVO
07 DIC 2018
RECIBIDO
FIRMA: HORA: 16:45

I. OBJETO

1. Emitir opinión en el marco del procedimiento de interpretación de oficio del primer párrafo, del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del año 2001, el Estado Peruano y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

3. El Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue (y estacionamiento)[1], a ser cobradas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (RPI), menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad (X), el cual sería calculado por OSITRAN.

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

[1] De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (en plataforma y/o posición remota); después de dicho tiempo, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y después por las primeras cuatro (4) horas y, posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción.

4. El 28 de setiembre de 2004, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 053-04-GRE-OSITRAN, el Regulador dispuso que a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, la tarifa máxima por el uso de instalaciones de carga aérea será revisada mediante el mecanismo "RPI-X" establecido en el Contrato de Concesión.

5. El 10 de enero de 2008, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso que la tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH) será revisada también mediante el mecanismo "RPI-X".

6. El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCH en +0,05% para el periodo 2014-2018.

7. El 25 de julio de 2017, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, la cual, entre otros aspectos, modificó el Anexo 5 del Contrato de Concesión, referido a la Política sobre Tarifas, ampliando el periodo de vigencia del Factor de Productividad (o Factor X)[2] que empezará a aplicarse a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero. Asimismo, introdujo Lineamientos Metodológicos que el Regulador deberá seguir exclusivamente en el cálculo del Factor de Productividad aplicable a dicho periodo regulatorio.

8. El 20 de diciembre de 2017, mediante el Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN[3], sustentada en el Informe N° 013-17-GRE-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador dispuso el inicio del procedimiento de oficio para la revisión del Factor de Productividad de LAP, que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero, y será aplicable a las siguientes tarifas:

   - Tarifa unificada de uso de aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
   - Tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional.
   - Tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
   - Tarifa por uso de puentes de abordaje.
   - Tarifa por uso de instalaciones de carga.

9. En el marco del citado procedimiento, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2018-CD-OSITRAN, se dispuso la publicación en el diario oficial "El Peruano" de la Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el AIJCH (en adelante, la Propuesta Tarifaria del OSITRAN), a fin de recibir comentarios de los interesados[4].

10. Mediante Carta C-LAP-GPF-2018-0806, recibida el 1 de octubre de 2018, el Concesionario formuló, entre otros, un comentario con relación al cálculo de los gastos en productos

---

2 En el presente documento se emplearán indistintamente las denominaciones Factor de Productividad o Factor X.

3 Notificada a las Partes a través del Oficio Circular N° 030-17-SCD-OSITRAN, de fecha 21 de diciembre de 2017.

4 Notificada a las Partes a través del Oficio Circular N° 015-18-SCD-OSITRAN.

intermedios efectuado en la Propuesta Tarifaria del OSITRAN, en atención a lo previsto en el primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5, del Contrato de Concesión (incorporados mediante la Adenda N° 7).

11. Mediante Nota Nº 010-18-GRE-GAJ-OSITRAN, del 8 de noviembre de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica pusieron en conocimiento de la Gerencia General que, de la lectura del primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, y del comentario formulado por el Concesionario, se advierte que existen elementos que justifican el inicio de un procedimiento de interpretación contractual.

12. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN del 14 de noviembre de 2018, sustentada en el Informe N° 013-18-GRE-GAJ-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del primer párrafo, del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Dicha Resolución dispuso también la suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP, iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, hasta que se resuelva el procedimiento de interpretación contractual antes indicado.

13. Dicha Resolución de Consejo Directivo, así como el informe que la sustenta, fueron remitidos al Concesionario y al MTC el 14 de noviembre de 2018 (mediante Oficio Circular N° 030-2018-SCD-OSITRAN), otorgándoles un plazo de diez (10) días hábiles para remitir su posición sobre el particular a OSITRAN. Dicho plazo venció el 28 de noviembre de 2018.

14. La Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN fue publicada también en el diario oficial "El Peruano" el 16 de noviembre de 2018, para conocimiento de todos los interesados.

15. Mediante Carta N° C-LAP-GPF-2018-1070, recibida el 26 de noviembre de 2018, el Concesionario remitió su posición con relación al procedimiento de interpretación contractual. Al respecto, el Concesionario indicó que se ratifica en los argumentos señalados en su Carta N° C-LAP-GPF-2018-0806 antes citada.

16. De manera adicional, en la carta mencionada en el numeral anterior, el Concesionario formuló un comentario relacionado a la entrada en vigencia del factor de productividad que se determinará en el marco del procedimiento de revisión tarifaria iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, teniendo en cuenta que la Resolución de Consejo Directivo que dispuso el inicio de la presente interpretación contractual, dispuso también la suspensión del procedimiento de revisión de Factor de Productividad de LAP, iniciada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN.

17. Cabe indicar que, a la fecha de emisión del presente documento, no se han recibido comentarios por parte del MTC ni de terceros interesados, con relación al procedimiento de interpretación contractual antes indicado.

III. ANÁLISIS

A. La función de OSITRAN de interpretar los Contratos de Concesión

18. El Artículo 7º de la Ley Nº 26917, Ley de Creación de OSITRAN, establece que es función de OSITRAN interpretar los Contratos de Concesión:

> ***"Artículo 7.- Funciones***
> *7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:*
> *(...)*
> *e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.*
> *(...)"*

19. En ese marco, el artículo 29 del Reglamento General de OSITRAN[5] (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y el inciso 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN[6] (en adelante, ROF), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, establecen que corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura.

20. Del mismo modo, el segundo párrafo del artículo 29 del REGO prevé que la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación; pudiendo ser parte de la interpretación, el texto mismo del contrato, sus anexos, las bases de la licitación y las circulares. En ese orden, se interpreta un contrato de concesión ante la existencia de una cláusula oscura, dudosa o ambigua, con la finalidad de determinar su sentido, para hacer posible su aplicación.

21. Por su parte, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, Lineamientos para la Interpretación de Contratos), precisa que OSITRAN puede interpretar de oficio o a solicitud de parte el alcance de los contratos en virtud de los cuales se explota la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito de competencia.

---

[5] Reglamento General de OSITRAN

Artículo 29.- Interpretación de los Contratos de Concesión
Corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de conformidad con la Ley Nº 29754.
La interpretación determina el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación. La interpretación se hace extensiva a sus, anexos, bases de licitación y circulares.

[6] Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo
Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:
(...)
7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Metro de Lima y Callao;

22. Por tanto, de acuerdo con las disposiciones legales antes señaladas, OSITRAN cuenta con facultades para interpretar de oficio o a pedido de parte los Contratos de Concesión.

B. Marco jurídico y contractual para la interpretación del Contrato de Concesión

23. El Contrato de Concesión establece en su cláusula 24.12, criterios para la interpretación del contrato, los cuales se citan a continuación:

> *"**24.12. Interpretación del Contrato. El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente**.*
>
> *Las sumillas de las Cláusulas de este contrato servirán como referencia y, en ningún caso afectarán la interpretación de su texto.*
> *En caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:*
>
> *1. El presente Contrato que incluye sus anexos*
> *2. Las circulares*
> *3. Las Bases*
> *4. Los anexos a las Bases."*
>
> [Énfasis agregado.]

24. Como se puede observar, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 24.12 antes citada, el Contrato de Concesión debe interpretarse como una unidad y en ningún caso debe interpretarse cada una de sus cláusulas de manera independiente. Asimismo, en la referida cláusula se establece que, en caso de discrepancia en la interpretación del Contrato de Concesión, debe observarse el Contrato de Concesión incluidos sus anexos, las circulares, las bases, y los anexos a las bases, en dicho orden de prelación.

25. Por su parte, los Lineamientos para la interpretación de Contratos tienen como objeto establecer los principios que serán de aplicación en los casos en que se interpreten los Contratos de Concesión. De acuerdo con lo establecido en dicho dispositivo normativo, se entiende por interpretación aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significado de una o más cláusulas ambiguas u oscuras del Contrato de Concesión. Así, la interpretación de un contrato busca determinar de manera precisa cuál es el verdadero sentido, finalidad y alcance de las cláusulas contractuales, a fin de posibilitar su aplicación.

26. De este modo, acorde con la normatividad vigente, los Lineamientos para la interpretación de Contratos establecen que OSITRAN interpreta los Contratos de Concesión de oficio o a solicitud de parte, utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir su alcance; (ii) el sistemático, que implica atribuirle sentido al texto contractual, por comparación con otras cláusulas, ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; (iii) el histórico, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente vinculadas, buscando detectar la intención del promotor de la inversión privada; y, (iv) el lógico, que resuelve lo que quiso decir la cláusula objeto de interpretación, es decir, cuál es el espíritu de lo pactado -*ratio legis*.

27. Asimismo, los Lineamientos para la interpretación de Contratos señalan que, en caso un aspecto comprendido dentro del ámbito del contrato de concesión no haya sido definido

por éste, OSITRAN aplicará supletoriamente el marco regulatorio vigente. Si el marco regulatorio presentara un vacío normativo respecto del tema materia de análisis, OSITRAN aplicará la analogía, la cual podrá utilizarse siempre que no hubiese una previsión contractual, ni una norma aplicable supletoriamente. No obstante, en ningún caso se podrá crear una obligación no contenida ni comprendida dentro del ámbito del Contrato de Concesión.

28. En línea con lo indicado, el Código Civil establece criterios de interpretación de los actos jurídicos, entre los cuales se encuentran los contratos. Así, contempla los siguientes:

> ***"Artículo 168.- Interpretación objetiva***
> *El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe.*
>
> ***Artículo 169.- Interpretación sistemática***
> *Las cláusulas de los actos jurídicos se interpretan las unas por medio de las otras, atribuyéndose a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.*
>
> ***Artículo 170.- Interpretación integral***
> *Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto."*

29. Como se observa, los criterios de interpretación contemplados en el Código Civil han sido recogidos en los Lineamientos para la Interpretación de Contratos.

30. Adicionalmente, el Artículo 1362º del Código Civil establece lo siguiente:

> ***"Artículo 1362.- Buena Fe***
> *Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes."*

31. Ello implica que, en concordancia con lo establecido por el Artículo 168º del Código Civil, los contratos deberán ser interpretados asumiendo que las partes han actuado con buena fe.

32. Asimismo, conforme a lo señalado por Gutiérrez (2007), los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil se constituyen en normas imperativas que pueden complementarse con los criterios de interpretación que hayan establecido las partes en el contrato:

> *"...no es posible interpretar los actos jurídicos sin utilizar los criterios interpretativos contenidos a lo largo del código, y en especial aquellos contenidos en el libro de acto jurídico. Se trata por tanto de normas imperativas, que en ningún caso las partes pueden derogar ni siquiera en materia contractual. Sin embargo, esto no quiere decir que está vedado a las partes introducir en sus actos jurídicos reglas interpretativas que complementen lo dispuesto en el código. Estos criterios interpretativos convenidos por las partes tendrán carácter vinculante no sólo para las partes sino para los jueces o árbitros y cualquier otro interprete. (...)"*[7]

OSITRAN V°B° Gerente de Asesoría Jurídica (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

[7] GUTIERREZ CAMACHO, Walter: "Interpretación del Acto Jurídico". En: Código Civil Comentado, Tomo I, Gaceta Jurídica, Segunda Edición, Agosto 2007, página 551.

33. Por tanto, para efectos del presente procedimiento de interpretación, debe tenerse en consideración los criterios de interpretación establecidos en el Código Civil, recogidos en los Lineamientos para la Interpretación de Contratos, así como los criterios interpretación contemplados en el Contrato de Concesión.

C. Razones que justificaron el inicio del procedimiento de interpretación de oficio

34. Mediante Carta C-LAP-GPF-2018-0806, recibida el 1 de octubre de 2018, el Concesionario formuló un comentario con relación al cálculo de los gastos de los productos intermedios efectuado en la Propuesta Tarifaria del OSITRAN, emitida en el marco del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP.

35. Específicamente, LAP indicó que el Anexo 1 de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, al referirse a los productos intermedios, señala que se utilizarán los siguientes criterios: "*El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas Gastos Operativos y Gastos Generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado por el operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión)*". Así, señala que, a su entender:

> "***solo debe ser excluido de cada tipo de material lo indicado expresamente en el Anexo 1 de la referida Adenda***, *debido a que en la referida Adenda no se indica que se deba excluir las cargas excluidas mencionadas por Ositran en el párrafo 149 y 150 cuyos argumentos no están acorde con el Anexo 1 de la referida Adenda como excluir: impuestos (municipales, ITF, IGV no descontado), provisión de cobranza dudosa, donaciones, sanciones administrativas, suscripciones a revistas y diarios y premios y obsequios. Por lo expuesto se solicita incluir nuevamente las mencionadas cargas excluidas conforme al Anexo 1 de la Adenda N° 7 y nuestra propuesta entregada*".

[Énfasis agregado.]

36. Considerando ello, en el Informe N° 013-18-GRE-GAJ-OSITRAN se indicó que, de la lectura del primer párrafo del acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, y en atención al comentario formulado por el Concesionario a la Propuesta Tarifaria del OSITRAN (mediante Carta C-LAP-GPF-2018-0806), se advierte que el texto del citado párrafo podría tener al menos dos posibles lecturas respecto a si las exclusiones que se indican en el referido texto (*excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport)* tienen o no carácter taxativo. Dichas lecturas son las siguientes:

i) Que el primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos, establece de manera taxativa aquellos conceptos que deben excluirse de las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario (*amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport).* En ese sentido, no se admitirían exclusiones adicionales a las que están expresamente señaladas en el texto en cuestión.

ii) Que el primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos, establece de manera enunciativa aquellos conceptos que deben excluirse de las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, por no corresponder a productos intermedios empleados para la producción de servicios en el AIJCh. En tal sentido, se admitiría la exclusión de conceptos adicionales a los señalados expresamente en el párrafo en cuestión, en la medida que tengan la misma naturaleza, es decir, que no correspondan a productos intermedios empleados en la producción de servicios en el AIJCH.

37. Siendo ello así, al verificarse las dos lecturas antes citadas, en el Informe N° 013-18-GRE-GAJ-OSITRAN se concluyó que existe ambigüedad respecto de los alcances del primer párrafo, del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5, del Contrato de Concesión, impidiendo con ello su correcta aplicación. En atención a ello, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN del 14 de noviembre de 2018, que hace suyo el citado Informe, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del primer párrafo, del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5, del Contrato de Concesión.

D. La postura del Concesionario luego del inicio del procedimiento de interpretación de oficio

38. Como se indicó en la sección de antecedentes, mediante Carta N° C-LAP-GPF-2018-1070, recibida el 26 de noviembre de 2018, el Concesionario señaló que ratifica los argumentos señalados en su Carta N° C-LAP-GPF-2018-0806, citada en el acápite anterior. Tal como se explicó en dicho acápite, el Concesionario señaló que solo debería ser excluido de cada tipo de material lo indicado expresamente en el Anexo 1 de la Adenda N° 7.

E. Evaluación de las estipulaciones contractuales

E.1. De lo señalado en el Contrato de Concesión

39. Según el Contrato de Concesión, el esquema de regulación aplicable en el AIJCH es de precios tope o *price cap*, bajo el mecanismo de "RPI-X". En efecto, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, referido a Política sobre Tarifas, establece lo siguiente:

> *"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la formula RPI - X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un período de cinco años."*
>
> [Énfasis agregado.]

40. Al respecto, cabe señalar que el esquema de regulación de precios tope ("RPI-X") es un tipo de regulación que incentiva a la empresa regulada a generar ahorros en sus costos de producción, a cambio de que pueda retener para sí misma y durante un periodo de tiempo determinado, las ganancias adicionales de productividad que logre por encima del Factor

X. De acuerdo con Bernstein y Sappington (1999), la regulación por precios tope tiene la capacidad de proporcionar mayores incentivos para la reducción de costos y la innovación tecnológica, a diferencia de lo que ocurre en un esquema de regulación por tasa de retorno.[8]

41. Así, la regulación por precios tope busca fomentar la eficiencia productiva, al generar incentivos para que la empresa regulada reduzca sus costos, al tiempo que sacrifica la eficiencia asignativa al permitir que parte de estas ganancias en productividad se mantenga con la empresa regulada[9]. Adicionalmente, el Factor X también permite que las ganancias de productividad logradas por la empresa regulada sean trasladadas a los usuarios a través de menores tarifas. En ese sentido, Bernstein y Sappington (1999) indican que la magnitud del Factor X es importante porque determina la división del excedente entre la empresa regulada y sus clientes.[10]

42. Mediante la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión se modificó el Apéndice 2 del Anexo 5 de dicho Contrato, estableciendo que para la determinación del Factor X que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero, el OSITRAN seguirá los Lineamientos Metodológicos incorporados en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión:

> *"Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, de forma excepcional, el factor "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo cual ocurra primero.* ***Exclusivamente para este periodo, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda Nº 7, que se integrará como Apéndice 5 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión****. En los siguientes periodos regulatorios, el factor "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco (5) años."*

[Énfasis agregado.]

43. Dichos Lineamientos Metodológicos establecen criterios generales, los cuales abordan los principales aspectos metodológicos que se deben observar en la revisión del Factor X, así como criterios específicos para el tratamiento de los factores productivos (incluyendo las fuentes de información a considerar para el cálculo de las principales variables).

OSITRAN V°B° Gerente de Asesoría Jurídica (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

---

[8] Bernstein, J. y D. Sappington (1999). "Setting the X factor in price cap regulation plans". En: *Journal of Regulatory Economics*, Vol. 16, Issue 1, Pp. 5-25.

[9] Específicamente:

- Bajo este mecanismo, se predetermina la evolución de las tarifas máximas para el primer periodo regulatorio con el fin de inducir a la entidad prestadora a ser más productiva y reducir sus costos. Es decir, al independizar las tarifas máximas respecto de la evolución de los costos durante el primer periodo regulatorio, la firma regulada podrá apropiarse de las ganancias de eficiencia generadas durante dicho periodo.
- A partir del segundo periodo, el Regulador revisa las tarifas máximas con el fin de trasladar las ganancias de eficiencia obtenidas en el periodo anterior. Así, las ganancias de eficiencia de dicho periodo predeterminan la evolución de las nuevas tarifas máximas del segundo periodo, independizándolas nuevamente de la evolución de los costos de la empresa, repitiéndose con ello el mecanismo de incentivos de reducción de costos.

[10] *"The magnitude of the X factor is important because it effectively determines the division of surplus between the regulated firm and its customers".* Bernstein y Sappington (1999). Op. Cit. P. 11.

44. Con relación a los **criterios generales**, los Lineamientos Metodológicos establecen que, para la determinación del Factor X, es necesario tomar en consideración los siguientes aspectos:

> *"**Lineamientos metodológicos***
> *(...)*
> *I. Criterios generales*
> - ***Se utilizará la productividad total de factores o el enfoque primal**.*
> - *Se utilizará el enfoque single till.*
> - *Para la agregación de los productos e insumos se utilizará el índice de Fisher.*
> - *La información que se considerará para el cálculo del factor de productividad será la correspondiente al periodo 2001-2017.*
> - ***El factor de productividad se calculará para el Concesionario sobre la base de la fórmula de 4 componentes de Bernstein y Sappington (1999)**."*
>
> [Énfasis agregado.]

45. Como se puede observar, uno de los criterios generales que contempla los Lineamientos Metodológicos para calcular el Factor X, es la utilización de la Productividad Total de Factores (en adelante, PTF) o enfoque primal. Cabe señalar que dicho enfoque relaciona la producción obtenida por la empresa (producto) con los insumos utilizados para su obtención (factores productivos). En particular, bajo el enfoque primal, la productividad física de los factores será equivalente al cociente entre la suma ponderada de servicios producidos y la suma ponderada de los insumos utilizados, es decir, la productividad física debe reflejar la proporción existente entre el volumen de servicios producidos por la empresa regulada y el volumen de insumos que fueron utilizados en dicha producción.

46. Asimismo, en los Lineamientos Metodológicos se establece como otro criterio general para la determinación del Factor X, la aplicación de la fórmula de cuatro componentes planteada por Bernstein y Sappington (1999)[11]. En el referido documento, los autores definen al Factor X como la suma de la diferencia entre la variación de la productividad de la empresa regulada y el resto de la economía, y la diferencia entre la variación del precio de los insumos del resto de la economía y la empresa regulada. En efecto, los autores señalan lo siguiente:

> *"el factor X refleja el grado en el que: (1) la tasa de crecimiento de la productividad total de factores en la industria regulada supera la correspondiente tasa de crecimiento en el resto de la economía; y (2) los precios de los insumos empleados por las empresas en la industria regulada crecen menos rápidamente que los insumos empleados por otras empresas en la economía."*[12]
>
> [Énfasis agregado.]

47. Así, de acuerdo con Bernstein y Sappington (1999), el Factor X puede expresarse en términos matemáticos mediante la fórmula de cuatro componentes:

---

[11] Bernstein, J. y Sappington, D. (1999). Op. cit.

[12] Traducción libre de: *"(...) the X factor reflects the extent to which: (1) the total factor productivity growth rate in the regulated industry exceeds the corresponding growth rate in the rest of the economy; and (2) the prices of inputs employed by firms in the regulated industry are rising less rapidly than the prices of inputs employed by other firms in the economy."* Bernstein y Sappington (1999). Op. Cit. P. 6.

$$X = (\Delta W^e - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^e)$$

Donde:

ΔW^e	Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
ΔW	Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.
ΔPTF	Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.
ΔPTF^e	Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

48. Es importante considerar que, con relación a la variación de la PTF de la empresa, Bernstein y Sappington (1999) sostienen que ella se define como *"la diferencia entre la tasa de crecimiento de los productos de la empresa regulada y la tasa de crecimiento de sus insumos"*[13]. Así, a partir de lo formulado por estos autores, se infiere que resulta fundamental una correcta definición de los insumos productivos en la medición de la PTF de la empresa y, por ende, en la medición del Factor X.

49. Asimismo, es importante resaltar que, en el artículo de Bernstein y Sappington (1999), la fórmula de cuatro componentes planteada se deriva directamente de la definición de los beneficios empresariales de la empresa regulada (Π), calculados como la diferencia entre los ingresos obtenidos por la provisión de los n servicios regulados (R), y los costos incurridos para la adquisición de los m ***insumos empleados*** en el proceso productivo (C). Específicamente:

"... el beneficio de la empresa proveniente de sus operaciones reguladas es

$$\Pi = R - C = \sum_{i=1}^{n} p_i q_i - \sum_{j=1}^{m} w_j v_j$$

donde:

p_i = *precio unitario del i-ésimo servicio regulado*
q_i = *cantidad del i-ésimo servicio regulado que la empresa brinda*
w_j = *precio unitario del j-ésimo* ***insumo empleado*** *en la producción*
v_j = *número de unidades del j-ésimo* ***insumo empleado*** *por la empresa"*[14]

[Énfasis agregado.]

[13] Traducción libre de: *"... the regulated firm´s total factor productivity growth rate (...) is defined to be the difference between the growth rate of the firm´s outputs and the growth rate of its inputs"* Bernstein y Sappington (1999). Op. Cit. P. 9.

[14] Traducción libre de: "(...) the firm´s profit from regulated operations is

$$\Pi = R - C = \sum_{i=1}^{n} p_i q_i - \sum_{j=1}^{m} w_j v_j$$

where p_i = the unit price of the i^{th} regulated service; q_i = the quantity of the i^{th} regulated service that the firm sells; w_j = the unit price of the j^{th} input employed in production; and v_j = the number of units of the j^{th} input employed by the firm." Bernstein y Sappington (1999). Op. Cit. P. 8.

50. Así, resulta claro que de acuerdo con Bernstein y Sappington (1999), en la aplicación de la fórmula de cuatro componentes para el cálculo del Factor X, se deben considerar los m insumos o factores de producción empleados por la empresa regulada en la producción de los n productos o servicios que brinda a los usuarios (ver definiciones de w_j y v_j.).

51. Por otro lado, con relación a los **criterios específicos**, los Lineamientos Metodológicos establecen el tratamiento particular que deberá seguirse para estimar los cuatro componentes de la fórmula de Bernstein y Sappington (1999), tanto para las variables de la empresa como para las de la economía. Así, los Lineamientos Metodológicos establecen criterios específicos referidos a:

(i) Productividad de la empresa (criterios específicos para calcular el índice de producto, así como para calcular el índice de insumos empleados en la producción del mismo).
(ii) Productividad de la economía.
(iii) Índice de precios de los insumos de la empresa.
(iv) Índice de precios de los insumos de la economía.

52. Para calcular el componente relativo a la Productividad de la Empresa, los Lineamientos Metodológicos establecen como criterio específico que los insumos se categorizan en tres tipos: i) mano de obra; ii) productos intermedios; y, iii) capital, tal como se cita a continuación:

> *"**Lineamientos metodológicos***
> *(...)*
> *II. Criterios específicos*
> *(...)*
> *II.1.2 Insumos*
> *Para el cálculo del índice de insumos estos se categorizarán en 3 tipos: mano de obra, productos intermedios y capital."*

[Énfasis agregado.]

53. Asimismo, los Lineamientos Metodológicos establecen para cada factor productivo (productos intermedios, mano de obra y capital), criterios específicos respecto al tratamiento que deberá seguirse para estimar cada uno de ellos, así como la fuente a partir de la cual se obtiene dicha información.

54. En el caso de específico del factor productivo referido a productos intermedios, los Lineamientos Metodológicos señalan como fuente de información a los Estados Financieros del Concesionario, específicamente las cuentas de Gastos Operativos y Gastos Generales:

> *"**Lineamientos metodológicos***
> *(...)*
> *II. Criterios específicos*
> *(...)*
> *II.1.2.2. Productos intermedios*
> *Para el tratamiento de los productos intermedios se utilizarán los siguientes criterios:*
> - *El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario,*

OSITRAN V°B° Gerente de Asesoría Jurídica (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión)."

[Énfasis agregado.]

55. Como se puede observar, si bien los Lineamientos Metodológicos establecen que para efectos de calcular el gasto en productos intermedios se debe utilizar como fuente la información contenida en las cuentas Gastos Generales y Gastos Operativos de los Estados Financieros del Concesionario, dichos Lineamientos establecen también que no se deben considerar todos aquellos gastos que se encuentran en tales cuentas. En efecto, los citados Lineamientos señalan que deben excluirse algunos conceptos para calcular los Productos Intermedios (en particular, amortización y depreciación, gastos de personal, *fee* pagado al operador del aeropuerto).

56. En resumen, las disposiciones contractuales, incluyendo los Lineamientos Metodológicos incorporados mediante Adenda N° 7, indican que:

- El Contrato de Concesión ha establecido como mecanismo para el reajuste de las tarifas, el mecanismo de precios tope ($RPI - X$), el cual busca fomentar la eficiencia productiva, al generar incentivos para que la empresa regulada reduzca sus costos. Asimismo, permite que las ganancias de productividad logradas por la empresa regulada sean trasladadas a los usuarios a través de menores tarifas.

- En ese marco, el Contrato de Concesión ha establecido Lineamientos Metodológicos para estimar, exclusivamente, el Factor de Productividad del Concesionario (Factor X) que será aplicable desde el año 2019 hasta el segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero. Dichos Lineamientos Metodológicos han establecido criterios generales y criterios específicos para calcular el Factor de Productividad del Concesionario para dicho periodo regulatorio.

- Como criterios generales para calcular el Factor de Productividad de la Empresa, los referidos Lineamientos Metodológicos señalan que, la productividad del Concesionario se debe calcular sobre la base de la fórmula de cuatro componentes de Bernstein y Sappington (1999), siendo uno de tales componentes la variación anual de la PTF de la industria o de la empresa regulada. Asimismo, señalan que se debe utilizar el enfoque primal.

- De acuerdo con los criterios generales antes indicados, para calcular la Productividad del Concesionario se deben considerar los insumos o factores de producción empleados por la empresa regulada en la producción de los productos o servicios que brinda a los usuarios.

- Los Lineamientos Metodológicos establecen también criterios específicos para calcular el índice del producto (servicios regulados y no regulados provistos en el AIJCH), así como el índice de insumos empleados para la provisión de dicho producto (productos intermedios, mano de obra y capital).

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

- En el caso específico del insumo referido a Productos Intermedios, se observa que los Lineamientos Metodológicos señalan que, a efectos de calcular dicho insumo, se debe utilizar como fuente las cuentas Gastos Generales y Gastos Operativos de los Estados Financieros del Concesionario. Sin embargo, dicha cláusula contempla que no se deban tomar en cuenta la totalidad de los gastos del Concesionario que se encuentren en tales cuentas contables, sino que se deben excluir algunos conceptos: amortización y depreciación, gastos de personal, *fee* pagado al operador del aeropuerto.

E.2. De la evaluación del Regulador

57. Como se ha explicado en los acápites precedentes, la cláusula objeto de interpretación es el primer párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, relativa al tratamiento del insumo referido a Productos Intermedios.

> *"**Lineamientos metodológicos***
> *(...)*
> *II. Criterios específicos*
> *(...)*
> *II.1.2.2. Productos intermedios*
> *Para el tratamiento de los productos intermedios se utilizarán los siguientes criterios:*
> - *El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión)."*

[Énfasis agregado.]

58. Conforme con la posición manifestada por el Concesionario, de acuerdo con el acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, para efectos del cálculo en productos intermedios, solo debería excluirse de las cuentas Gastos Operativos y Gastos Generales de los Estados Financieros del Concesionario aquellos conceptos que se encuentran señalados expresamente en dicha cláusula.

59. Al respecto, **una interpretación literal y aislada** del referido párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos, conllevaría a que el gasto en productos intermedios corresponda a todos aquellos gastos de las cuentas Gastos Operativos y Gastos Generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyéndose únicamente amortización y depreciación, gastos de personal y *fee* pagado al operador del aeropuerto.

60. Sin embargo, como se explicó previamente en este informe, **en la cláusula 24.12 del Contrato de Concesión se establece que dicho Contrato debe interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente**, lo cual recoge el criterio de interpretación sistemática que se encuentra contemplado en el Código Civil, así como en los Lineamientos de Interpretación de Contratos de OSITRAN. De acuerdo con ello, el primer párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos no debe

interpretarse de manera independiente, sino en conjunto con el Contrato de Concesión, como una unidad.

61. En tal sentido, es importante considerar, en primer lugar, que el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que las tarifas se ajustan periódicamente bajo el mecanismo de precios tope, el cual busca incentivar la eficiencia productiva del Concesionario, generando incentivos para que la empresa regulada reduzca sus costos de producción.

62. En segundo lugar, se debe tomar en cuenta que, en ese marco contractual (revisión de tarifas bajo el mecanismo de precios tope), los Lineamientos Metodológicos establecen criterios para calcular el Factor X que se encontrará vigente desde el año 2019 hasta el segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026. Tales criterios son tanto de carácter general (acápite I) como de carácter específico (acápite II).

63. Así, el acápite I de los Lineamientos Metodológicos señala como uno de los criterios generales que el Factor de Productividad del Concesionario debe calcularse sobre la base de la fórmula de cuatro componentes de Bernstein y Sappington (1999), entre los cuales se encuentra la variación anual de la PTF de la industria o la empresa regulada. Asimismo, establece que la productividad de la empresa se calculará considerando la productividad total de los factores o enfoque primal. Ambos criterios relacionan la producción obtenida por la empresa (producto) con los insumos empleados en su producción (factores productivos).

64. Adicionalmente, el acápite II.1 de los Lineamientos Metodológicos establece criterios específicos para calcular la Productividad de la Empresa, incluyendo:

- Criterios para calcular el índice del producto (acápite II.1.1), y
- Criterios para calcular el índice de insumos que se emplean en la producción de servicios aeroportuarios (acápite II.1.2); distinguiendo entre: Mano de obra (acápite II.1.2.1), Productos intermedios (acápite II.1.2.2) y Capital (acápite II.1.2.3).

65. En tal sentido, de una interpretación sistemática de las cláusulas citadas precedentemente (mecanismo de ajuste periódico de las tarifas establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, así como los criterios generales y los criterios específicos incluidos en los Lineamientos Metodológicos), resulta evidente que, el tratamiento de los Productos intermedios tiene como finalidad considerar en el cálculo del índice de insumos únicamente aquellos insumos empleados en la producción, teniendo en cuenta que los criterios generales antes citados relacionan la producción obtenida por la empresa con los insumos empleados en su producción.

66. Por tanto, si bien el primer párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos establece que para el tratamiento de los Productos Intermedios se debe utilizar como fuente las cuentas Gastos Generales y Gastos Operativos de los Estados Financieros del Concesionario y que se deben excluir de dichas cuentas algunos conceptos (amortización y depreciación, gastos de personal, *fee* pagado al operador del aeropuerto), no podría interpretarse que dichas exclusiones tienen carácter taxativo, como ha sido planteado por el Concesionario.

67. Asumir que las exclusiones tienen carácter taxativo implicaría que, en el supuesto que, en dichas cuentas contables (Gastos Generales y Operativos) se verificara que existen conceptos que no corresponden a insumos empleados para la provisión de servicios en el AIJCH, estos se tendrían que reconocer en el cálculo de los Productos intermedios, lo cual incidiría en el cálculo del índice de insumos y, por tanto, en el cálculo del Factor de Productividad, lo cual, a su vez, se vería reflejado en las tarifas asumidas por los usuarios. En dicho escenario, las tarifas que pagan los usuarios por los servicios aeroportuarios retribuirían gastos que no corresponden a insumos efectivamente utilizados por el Concesionario para la producción de tales servicios.

68. Ello entraría en contradicción con los criterios establecidos en los propios Lineamientos Metodológicos aplicables para la presente revisión tarifaria, toda vez que, como se ha explicado ampliamente, para calcular correctamente el Factor de Productividad bajo la metodología de Bernstein y Sappington (1999) y siguiendo el enfoque primal, se debe tener en cuenta la relación entre lo producido por la empresa regulada y los insumos empleados para ello.

69. Asimismo, una lectura taxativa de las exclusiones señaladas en la cláusula bajo interpretación no se encontraría en línea con la finalidad del mecanismo de revisión de tarifas previsto en el Contrato de Concesión (precios tope). En efecto, considerar insumos que no son empleados en la producción de servicios en el cálculo del Factor de Productividad alteraría el mecanismo de incentivos de este tipo de regulación, el cual busca promover la eficiencia productiva en la empresa regulada, generando una reducción de sus costos de producción para que, en el siguiente periodo regulatorio, dichas ganancias de eficiencia puedan ser trasladadas a los usuarios a través de menores tarifas. Al respecto, se debe recordar que, según Bernstein y Sappington (1999), *"la magnitud del Factor X es importante porque determina la división del excedente entre la empresa regulada y sus clientes"*.

70. Por tanto, corresponde interpretar el primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos del Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión en los siguientes términos:

> *"El primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos del Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece de manera enunciativa aquellos conceptos que deben excluirse de las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario. En tal sentido, se admite la exclusión de conceptos adicionales a los indicados expresamente en el párrafo antes señalado, en la medida que no correspondan a insumos empleados en la producción de servicios en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".*

71. Por último, como se indicó en la sección de antecedentes del presente informe, la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN que dispuso el inicio de interpretación del primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos del Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, dispuso también la suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, en tanto se resuelva el procedimiento de interpretación contractual antes indicado.

OSITRAN V°B° OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

OSITRAN V°B° R. QUESADA Gerente de Regulación y Estudios Económicos

72. En tal sentido, conforme a lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN, la resolución que ponga fin al procedimiento de interpretación contractual deberá disponer también el levantamiento de suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP indicado en el párrafo anterior.

73. Respecto a esto último, el Concesionario, mediante su Carta N° C-LAP-GPF-2018-1070, formuló un comentario relacionado a la entrada en vigencia del Factor de Productividad de LAP que se determinará como consecuencia del procedimiento de revisión tarifaria antes mencionado (iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN). Ello, teniendo en cuenta que la Resolución de Consejo Directivo que dispuso el inicio de la presente interpretación contractual, dispuso también la suspensión de procedimiento de revisión tarifaria antes indicado.

74. Al respecto, se debe señalar lo siguiente:

(i) Como se indicó en la sección de antecedentes de este Informe, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCH para el periodo 2014-2018. De acuerdo con lo señalado en dicha Resolución, dicho Factor se encuentra vigente hasta el 31 de diciembre de 2018.

(ii) Conforme se ha indicado previamente, la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN que dispuso el inicio del presente procedimiento de interpretación contractual, dispuso también la suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, en tanto se resuelva el procedimiento de interpretación contractual antes indicado. Ello, teniendo en cuenta que es imprescindible contar el pronunciamiento de la interpretación contractual, para resolver el procedimiento tarifario antes señalado.

(iii) Como se ha indicado en este Informe, atendiendo a lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN antes señalada, corresponde que la Resolución que ponga fin al presente procedimiento de interpretación contractual, disponga también el levantamiento de la suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP, iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN.

(iv) Una vez que se disponga el levantamiento de la suspensión del procedimiento antes indicado, corresponderá a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentar el Informe que sustente la propuesta final de revisión del Factor de Productividad, de conformidad con el artículo 59 del Reglamento General de Tarifas (en adelante, el RETA).

(v) El Consejo Directivo cuenta con un plazo máximo de quince (15) días hábiles desde que tome conocimiento del informe citado en el punto anterior para emitir la resolución tarifaria correspondiente, de conformidad con el artículo 59 del RETA antes citado.

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

(vi) De acuerdo con el artículo 22 del RETA, la entrada en vigencia de las nuevas tarifas no podrá iniciarse antes de vencido el plazo para la interposición del recurso impugnativo correspondiente contra la resolución que aprueba la revisión tarifaria (plazo que es de 15 días hábiles desde notificada dicha resolución).

75. Teniendo en consideración lo señalado en los puntos precedentes, la entrada en vigencia de las nuevas tarifas se producirá necesariamente de forma posterior al 01 de enero de 2019. Siendo ello así, corresponde que el Consejo Directivo extienda el plazo de vigencia de las actuales tarifas máximas que se cobran en el AIJCH, hasta que dicho órgano colegiado emita la Resolución Tarifaria correspondiente mediante la cual se apruebe el factor de productividad aplicable hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero[15], y entren en vigencia las nuevas tarifas reguladas correspondientes.

IV. CONCLUSIONES

76. Por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN del 14 de noviembre de 2018, sustentada en el Informe N° 013-18-GRE-GAJ-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

77. De acuerdo con las disposiciones legales señaladas en el presente informe, corresponde al Consejo Directivo de OSITRAN, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

78. Conforme a lo establecido en la cláusula 24.12 del Contrato de Concesión, el mismo debe interpretarse como una unidad y en ningún caso debe interpretarse cada una de sus cláusulas de manera independiente.

79. En tal sentido, si bien el primer párrafo del acápite II.1.2.2 de los Lineamientos Metodológicos establece que, para el tratamiento de los Productos Intermedios se debe utilizar como fuente las cuentas Gastos Generales y Gastos Operativos de los Estados Financieros del Concesionario, y que se deben excluir de dichas cuentas algunos conceptos (amortización y depreciación, gastos de personal, *fee* pagado al operador del aeropuerto), no podría interpretarse que dichas exclusiones tienen carácter taxativo, como ha sido planteado por el Concesionario.

80. Ello, toda vez que, en el supuesto de que en dichas cuentas contables (Gastos Generales y Operativos) se verificara que existen conceptos que no corresponden a insumos empleados para la provisión de servicios en el AIJCH, estos se tendrían que reconocer en el cálculo de los Productos intermedios, lo cual incidiría en el cálculo del índice de insumos y, por tanto, en el cálculo del Factor de Productividad o Factor X, lo cual, a su vez, se vería reflejado en las tarifas asumidas por los usuarios. En dicho escenario, las tarifas que pagan los usuarios por los servicios aeroportuarios retribuirían gastos que no corresponden a insumos efectivamente utilizados por el Concesionario para la producción de tales servicios.

OSITRAN V°B° Gerente de Asesoría Jurídica (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

[15] Similar criterio se adoptó en la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2015-CD-OSITRAN, de fecha 30 de julio de 2015.

81. Lo anterior, entraría en contradicción con los criterios establecidos en los propios Lineamientos Metodológicos establecidos en el Contrato de Concesión aplicables para la presente revisión tarifaria, toda vez que, como se ha explicado ampliamente en este informe, para calcular correctamente el Factor de Productividad bajo la metodología de Bernstein y Sappington (1999) y conforme al enfoque primal, se debe tener en cuenta la relación entre lo producido por la empresa regulada y los insumos empleados para ello.

82. Asimismo, una lectura taxativa de las exclusiones señaladas en la cláusula bajo interpretación no se encontraría en línea con la finalidad del mecanismo de revisión de tarifas previsto en el Contrato de Concesión (precios tope), debido a que alteraría el mecanismo de incentivos de este tipo de regulación, el cual como se ha explicado previamente, busca promover la eficiencia productiva en la empresa regulada, incentivando reducciones de sus costos de producción para que, en el siguiente periodo regulatorio, dichas ganancias de eficiencia puedan ser trasladadas a los usuarios a través de menores tarifas.

83. De otro lado, conforme a lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN, la Resolución que ponga fin al procedimiento de interpretación contractual deberá disponer también el levantamiento de suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad de LAP iniciado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN.

84. Finalmente, teniendo en consideración que la entrada en vigencia de las nuevas tarifas se producirá de forma posterior al 01 de enero de 2019, corresponde que el Consejo Directivo extienda el plazo de vigencia de las actuales tarifas máximas que se cobran en el AIJCH, hasta que dicho órgano colegiado emita la Resolución Tarifaria correspondiente mediante la cual se apruebe el factor de productividad aplicable hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero, y entren en vigencia las nuevas tarifas reguladas correspondientes.

V. RECOMENDACIÓN

85. Se recomienda que el Consejo Directivo, en uso de la atribución a que se refiere el Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley Nº 26917, interprete el primer párrafo, del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5, del Contrato de Concesión, en los siguientes términos:

> *"El primer párrafo del acápite II.1.2.2 contenido en los Lineamientos Metodológicos, del Apéndice 5, del Anexo 5 del Contrato de Concesión, establece de manera enunciativa aquellos conceptos que deben excluirse de las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario. En tal sentido, se*

OSITRAN V°B° GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA (e)

OSITRAN V°B° R. QUESADA O. Gerente de Regulación y Estudios Económicos

admite la exclusión de conceptos adicionales a los indicados expresamente en el párrafo antes señalado, en la medida que no correspondan a insumos empleados en la producción de servicios en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

JORGE ARTOLA GRADOS
Gerente de Asesoría Jurídica (e)

Reg. Sal. 46145-18

OSITRAN
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO Nº : 900-2018-66

PARA :SCD

ACCIONES A SEGUIR :SE REMITE INFORME TÉCNICO PARA SU INCLUSIÓN EN AGENDA DEL CONSEJO DIRECTIVO

FECHA : 04/12/18