

**RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0037-2019-CD-OSITRAN**

Lima, 17 de julio de 2019

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 0103-2019-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), de las Gerencias de Asesoría Jurídica y Supervisión y Fiscalización de Ositrán, el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE), y las solicitudes formuladas por los usuarios intermedios mencionados en la parte considerativa de la presente resolución; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3° de la Ley N° 27332, OSITRAN, en ejercicio de su función normativa, tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, entre otros, mandatos de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, en el mismo sentido, el numeral 4 del artículo 11° del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, prescribe que mediante la aprobación de un Mandato de Acceso, OSITRAN determina a falta de acuerdo entre las partes, el contenido íntegro o parcial de un contrato de acceso o la manifestación de voluntad para celebrarlo por parte de la Entidad Prestadora, siendo que los términos del mismo constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes;

Que, el artículo 101° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante REMA), establece que el Mandato de Acceso será emitido por OSITRAN dentro de un plazo máximo de treinta (30) días, contados a partir de la recepción de los comentarios remitidos por las partes al OSITRAN, o del vencimiento del plazo establecido en el artículo anterior en el caso que el OSITRAN no haya recibido los comentarios de las partes;

Que, mediante los documentos señalados en el cuadro siguiente, los Usuarios Intermedios presentaron a OSITRAN sus solicitudes de emisión de mandatos de acceso para la facilidad esencial de Almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCh al no haber llegado a un acuerdo con Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP):

Usuarios Intermedios solicitantes del Proyecto de Mandato de Acceso

N°	Aerolínea	Fecha de Solicitud	Número de Trámite.
1	United Airlines	19/03/2019	2019021311
2	Aerolíneas Argentinas	14/03/2019	2019020151
3	Viva Colombia	11/03/2019	2019019199
4	Plus Ultra	11/03/2019	2019019203
5	Jet Smart	11/03/2019	2019019206



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, a través del Oficio N° 2383-2019-GSF-OSITRAN notificado el 18 de marzo de 2019, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas, a efectos que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA;

Que, por medio de la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014, recibida el 25 de marzo de 2019, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargo de acceso por el acceso a la facilidad esencial de almacenes para el depósito de equipaje rezagado;

Que, a través del Memorando N° 0739-2019-GSF-OSITRAN, notificado el 26 de marzo de 2019, se le remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada a la solicitud de mandato de acceso a fin que se sirva disponer el cálculo del cargo de acceso correspondiente;

Que, mediante Oficio N° 2655-2019-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de marzo de 2019, se requirió al Concesionario que remita información que sustente la ejecución de las inversiones comprometidas en la determinación del cargo de acceso del mandato de acceso dictado por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-CD-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 0085-19-GRE-OSITRAN, recibido el 04 de abril de 2019, la GRE solicitó información a la GSF relacionada con las inversiones efectuadas en los depósitos de equipaje rezagado;

Que, a través de la Carta N° C-LAP-GCC-2019-00017, recibida el 08 de abril de 2019, el Concesionario remitió al Regulador la información solicitada respecto a las inversiones efectuadas en el marco de la determinación del cargo de acceso vigente hasta el 30 de junio de 2018;

Que, mediante Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de abril de 2019, se atendió lo solicitado por la GRE;

Que, por medio del Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de mayo de 2019, la GRE alcanzó su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado);

Que, a través del Informe Conjunto N° 0064-19-IC-OSITRAN, de fecha 16 de mayo de 2019, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización propusieron los términos y condiciones del Proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado);

Que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2187-671-19-CD-OSITRAN de fecha 22 de mayo de 2019 se aprobó el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante Oficios N° 087, 088, 089, 090, 091 y 092-2019-SCD-OSITRAN, el 24 de mayo de 2019;

Que, mediante Carta N° C-LAP-GRE-2019-00516, recibida el 07 de junio de 2019, LAP remitió sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso;





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, por medio de las cartas s/n recibidas el 11 de junio de 2019, las aerolíneas JETSMART, VIVA COLOMBIA y PLUS ULTRA presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso;

Que, con fecha 10 de julio de 2019, la GRE remitió el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN a través del cual emite opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo;

Que, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, el cual analiza las observaciones respecto del cargo de acceso del referido proyecto de Mandato de Acceso, así como con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 0103-2019-IC-OSITRAN que confirma los términos y condiciones propuestos en el proyecto de Mandato de Acceso, razón por la cual los constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud a las funciones previstas en el numeral 4 del artículo 11° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, los incisos 2) y 8) del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 677-2019-CD-OSITRAN, de fecha 17 de julio de 2019;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Fast Colombia SAS Sucursal Perú, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. Sucursal Perú, Jet Smart Airlines Spa-Sucursal del Perú, Aerolíneas Argentinas S.A. – Sucursal Lima y United Airlines Inc Sucursal del Perú para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; estableciendo las condiciones y cargos de acceso que se señalan en el Anexo N° 1, el mismo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y los Informes N° 0103-2019-IC-OSITRAN y N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, a Lima Airport Partners S.R.L. y a Fast Colombia SAS Sucursal Perú, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. Sucursal Perú, Jet Smart Airlines Spa-Sucursal del Perú, Aerolíneas Argentinas S.A. – Sucursal Lima y United Airlines Inc Sucursal del Perú, solicitantes del referido Mandato de Acceso.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución, tendrá vigencia desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano” hasta el 30 de junio de 2023, encontrándose su publicación a cargo de la Entidad Prestadora, conforme a lo dispuesto por el artículo 102° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de uso público de OSITRAN, debiendo realizarse dicha publicación en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la presente Resolución.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente resolución, así como de los informes de Vistos en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).



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





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 5.- Encargar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, que adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT: 2019057364



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



INFORME N° 0103-2019-IC-OSITRAN
(GSF-GAJ)

Para : **JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**
Gerente General

De : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Mandato de Acceso a facilidad esencial para prestar el servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha : 10 de julio de 2019

I.- OBJETO

- 1.1. El objeto del presente informe es proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial de almacenes para depósito de equipaje rezagado para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJCh).

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-CD-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) a favor de diversas aerolíneas con el fin de que éstas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el AIJCh.
- 2.2. Entre los días 29 de enero y 4 de febrero de 2019, los Usuarios Intermedios Fast Colombia SAS Sucursal Perú (en adelante, Viva Colombia), Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. Sucursal Perú (en adelante, Plus Ultra), Jet Smart Airlines Spa-Sucursal del Perú (en adelante, Jet Smart), Aerolíneas Argentinas S.A. – Sucursal Lima (en adelante, Aerolíneas Argentinas) y United Airlines Inc Sucursal del Perú (en adelante, United Airlines) remitieron a LAP comunicaciones notariales en donde manifestaron dar por concluidas las negociaciones destinadas a la suscripción de los correspondientes contratos de acceso para la prestación de facilidades y servicios esenciales en el AIJCh (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora.
- 2.3. Mediante los documentos señalados en el cuadro siguiente, los Usuarios Intermedios antes mencionados presentaron a OSITRAN sus solicitudes de emisión de mandatos de acceso para la facilidad esencial de Almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCh al no haber llegado a un acuerdo con LAP:

Cuadro N° 01

Usuarios Intermedios solicitantes del Proyecto de Mandato de Acceso

N°	Aerolínea	Fecha de Solicitud	Número de Trámite.
1	United Airlines	19/03/2019	2019021311
2	Aerolíneas Argentinas	14/03/2019	2019020151
3	Viva Colombia	11/03/2019	2019019199
4	Plus Ultra	11/03/2019	2019019203
5	Jet Smart	11/03/2019	2019019206

Elaboración: GSF

- 2.4. Mediante Oficio N° 2383-2019-GSF-OSITRAN notificado el 18 de marzo de 2019, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante REMA).
- 2.5. Mediante Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014, recibida el 25 de marzo de 2019, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargo de acceso por el acceso a la facilidad esencial de almacenes para el depósito de equipaje rezagado.
- 2.6. Mediante Memorando N° 0739-2019-GSF-OSITRAN, notificado el 26 de marzo de 2019, se le remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada a la solicitud de mandato de acceso a fin de que se sirva disponer el cálculo del cargo de acceso correspondiente.
- 2.7. Mediante Oficio N° 2655-2019-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de marzo de 2019, se requirió al Concesionario que remita información que sustente la ejecución de las inversiones comprometidas en la determinación del cargo de acceso del mandato de acceso dictado por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-CD-OSITRAN.
- 2.8. Mediante Memorando N° 0085-19-GRE-OSITRAN, recibido el 04 de abril de 2019, la GRE solicitó información a la GSF relacionada con las inversiones efectuadas en los depósitos de equipaje rezagado.
- 2.9. Mediante Carta N° C-LAP-GCC-2019-00017, recibida el 08 de abril de 2019, el Concesionario remite al Regulador la información solicitada respecto a las inversiones efectuadas en el marco de la determinación del cargo de acceso vigente hasta el 30 de junio de 2018.
- 2.10. Mediante Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de abril de 2019, se atendió lo solicitado por la GRE.
- 2.11. Mediante Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, de fecha 16 de mayo de 2019, la GRE alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado).
- 2.12. Mediante Informe Conjunto N° 0064-19-IC-OSITRAN, de fecha 16 de mayo de 2019, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización propusieron los términos y condiciones del Proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado).

- 2.13. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2187-671-19-CD-OSITRAN de fecha 22 de mayo de 2019 se aprobó el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante Oficios N° 087, 088, 089, 090, 091 y 092-2019-SCD-OSITRAN, el 24 de mayo de 2019.
- 2.14. Mediante Carta N° C-LAP-GRE-2019-00516, recibida el 07 de junio de 2019, LAP remitió sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.15. Mediante cartas s/n recibidas el 11 de junio de 2019, las aerolíneas JETSMART, VIVA COLOMBIA y PLUS ULTRA presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.16. El 10 de julio de 2019, la GRE emitió el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN a través del cual emite opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.

III.- BASE LEGAL

- 3.1. El literal d) del artículo 5° de la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que uno de los objetivos de OSITRAN es el siguiente:

“Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas Concesionarios privados u operadores estatales (...)”

- 3.2. El literal p) del numeral 7.1 de la precitada Ley, señala como una de sus principales funciones:

“Cautelar el acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.”

- 3.3. El artículo 9° del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado mediante D.S. N° 044 – 2006 – PCM y sus modificatorias, define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción de OSITRAN, indicando que:

“La actuación de OSITRAN deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de los servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.”

- 3.4. El artículo 11° del REGO establece que, en ejercicio de su función normativa, OSITRAN puede dictar normas relacionadas con el acceso a la utilización de las facilidades esenciales a la Infraestructura. Asimismo, el artículo 16° del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de OSITRAN.
- 3.5. El numeral 1 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia de OSITRAN, en tanto que el numeral 8 del citado artículo señala que es función del Consejo Directivo el emitir mandatos de acceso conforma a la normativa del OSITRAN en la materia.
- 3.6. El artículo 11° del REMA, establece que OSITRAN está facultado para ordenar el otorgamiento del derecho de acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.7. El artículo 43° del REMA establece que OSITRAN podrá emitir Mandatos de Acceso, determinando, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. Los

términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.

- 3.8. Finalmente, el artículo 44° del REMA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud del Usuario Intermedio, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso.

IV.- ANÁLISIS

Comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales, que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato de acceso emitido por el OSITRAN.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para la emisión del mismo. Así, se parte de la negociación entre las partes, y en caso el Usuario Intermedio dé por finalizada dicha negociación por falta de acuerdo, podrá solicitar la emisión de un mandato dentro de un plazo máximo de treinta (30) días de finalizada la misma. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 98° del REMA, la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por el Usuario Intermedio al Regulador es trasladada a la Entidad Prestadora a fin de que remita sus condiciones y cargos de acceso propuestos dentro del plazo de cinco (5) días.
- 4.3. Asimismo, el OSITRAN emitirá el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual deberá ser remitido a las partes a efectos de que éstas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse dicho plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100° del REMA que se indica a continuación:

Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.

Una vez notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días, el cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

Los comentarios u objeciones expresados por las partes con motivo del Proyecto de Mandato de Acceso, no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN.

En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto.

(Subrayado es nuestro)

- 4.4. En línea con el artículo citado, se verifica que el REMA establece la posibilidad de prorrogar el plazo de diez (10) días para que las partes expresen por escrito sus comentarios u objeciones al Proyecto de Mandato de Acceso, en caso no remitan los mismos dentro del plazo, se considera que las partes están de acuerdo con el Proyecto. Ahora bien, de la revisión de los actuados en el presente procedimiento se verifica que el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios el 24 de mayo de 2019, siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo venció el 07 de junio de 2019.
- 4.5. Considerando ello, se procede a revisar las fechas en las que LAP y los Usuarios Intermedios presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, cuyo detalle se verifica a continuación:

Usuarios Intermedios y LAP son notificados con el Proyecto de Mandato de Acceso

N°	Aerolínea	Documento con que se notifica	Fecha de Notificación	Fecha de recepción de Comentarios
1	LAP	Oficio N° 0087-2019-SCD-OSITRAN	24/05/2019	07/06/2019
2	United Airlines	Oficio N° 0092-2019-SCD-OSITRAN	24/05/2019	-
3	Aerolíneas Argentinas	Oficio N° 0091-2019-SCD-OSITRAN	24/05/2019	-
4	Viva Colombia	Oficio N° 0088-2019-SCD-OSITRAN	24/05/2019	11/06/2019
5	Plus Ultra	Oficio N° 0089-2019-SCD-OSITRAN	24/05/2019	11/06/2019
6	Jet Smart	Oficio N° 0090-2019-SCD-OSITRAN	24/05/2019	11/06/2019

Elaboración: Gerencia de Asesoría Jurídica

- 4.6. Como puede observarse, sólo LAP presentó sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA, sin que ninguno de los Usuarios Intermedios presentara alguna solicitud de ampliación de plazo. Sobre el particular, es de tener en cuenta lo indicado en el numeral 4 del artículo 151¹ del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, el mismo que señala que el vencimiento de los plazos administrativos en casos donde existen dos o más administrados con intereses divergentes será preclusivo, y deberá asegurársele tratamiento paritario, por lo que, en aras de que OSITRAN ejerza un rol imparcial entre las partes, no corresponde que los comentarios presentados fuera de plazo sean considerados en el marco del presente procedimiento.
- 4.7. Por otro lado, resulta necesario indicar que el proceso para celebrar Contratos de Acceso o emitir Mandatos de Acceso, se encuentra regulado en el REMA, el cual establece cada una de las etapas a seguir, iniciándose con la negociación directa y culminando con la suscripción del Contrato de Acceso o la emisión del Mandato de Acceso, en aquellos casos en que las partes no hayan logrado llegar a un acuerdo. Así, el inciso a) del artículo 44° del REMA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el contrato de acceso, en los plazos y formas establecidas.
- 4.8. Así, el REMA regula cada una de las etapas a seguir, siendo de conocimiento de las partes que, a efectos de obtener y otorgar el derecho de acceso a facilidades esenciales, se deberá realizar el procedimiento de negociación directa, el cual cuenta con un periodo de negociación, pudiendo culminar en un acuerdo entre las partes con la posterior suscripción del Contrato de Acceso, o con el fin de las negociaciones por falta de acuerdo con la posterior solicitud de emisión de un Mandato de Acceso. Así, el artículo 70° del REMA señala lo siguiente:

“Artículo 70.- Período de negociaciones.

Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o el solicitante de Acceso comunique a la Entidad Prestadora su decisión de poner fin a las mismas, al no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o Cargo de Acceso.

La comunicación a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual, el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso. (...)”

¹ Artículo 151.- Efectos del vencimiento del plazo

151.4 La preclusión por el vencimiento de plazos administrativos opera en procedimientos trilaterales, concurrenciales, y en aquellos que por existir dos o más administrados con intereses divergentes, deba asegurárselas tratamiento paritario.

- 4.9. De la lectura de los artículos antes citados, se aprecia que las partes tienen pleno conocimiento que durante el periodo de negociaciones, las mismas deben dejar expresamente establecido cuáles son los acuerdos y desacuerdos existentes, puesto que de finalizar las negociaciones sin haber llegado a un acuerdo, el usuario intermedio se encuentra facultado a solicitar a OSITRAN, la emisión de un mandato de acceso, a fin que este Regulador se pronuncie respecto de aquellos puntos sobre los cuales las partes no pudieron lograr un acuerdo.
- 4.10. De acuerdo a lo establecido en el artículo 44² del REMA, OSITRAN emite mandatos de acceso, entre otros supuestos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso. Asimismo, el artículo 45³ del REMA señala que el Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. Es en este sentido que, conforme a lo indicado por el artículo 97⁴ del REMA, la presentación de la solicitud de acceso debe incluir los acuerdos o puntos sobre los que no existe discrepancia y los términos en los cuales se solicita el mandato de acceso. Ello, en tanto que es sobre dichos puntos sobre los que existe controversia que el Regulador se pronunciará y emitirá el proyecto de Mandato de Acceso, para los comentarios de las partes.
- 4.11. Teniendo en consideración la normativa antes indicada es que, en la solicitud de mandato de acceso, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo. En este sentido, sobre los demás puntos existió conformidad y acuerdo de las partes, no habiendo sido en su oportunidad materia de cuestionamiento, por lo que no resulta posible que OSITRAN se pronuncie sobre nuevos puntos que no fueron señalados como una materia controvertida en su oportunidad.
- 4.12. Conforme a lo expuesto anteriormente, a continuación, se analizarán los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso formulados por LAP con relación a los puntos que fueron materia de desacuerdo y sobre los cuales ha emitido pronunciamiento OSITRAN a través del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2187-671-19-CD-OSITRAN. Cabe señalar que en el presente informe no se evaluarán los comentarios referidos al cargo de acceso, ya que estos serán materia de evaluación en el informe emitido por la GRE.

² "Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.

El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.
- b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

³ "Artículo 45.- Contenido del Mandato de Acceso.

El Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación de los Contratos de Acceso y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. En los casos de subasta, el Mandato de Acceso contendrá los términos señalados en las bases de este proceso."

⁴ "Artículo 97.- Solicitud de emisión de mandato

El solicitante de Acceso a una Facilidad Esencial podrá, en los casos previstos en el Artículo 44, solicitar a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso, para lo cual adjuntará a su solicitud lo siguiente, según corresponda:

- a) Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70.
- b) Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones.
- c) Términos en los cuales solicita la emisión del Mandato de Acceso.
- d) Condiciones de acceso propuestas por el solicitante, así como el cargo de acceso propuesto y sus condiciones de aplicación, que consten en las actas de negociación correspondientes.
- e) El proyecto de contrato de acceso y las bases correspondientes, en los casos en que habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

Texto cláusula Proyecto de Mandato	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Undécima.- Solicitud de autorizaciones 11.3 EL USUARIO INTERMEDIO garantiza a LAP que su personal y en general, toda persona que pudiera contar con autorización solicitada por EL USUARIO INTERMEDIO: (1) se ubicará sólo en las Áreas del Aeropuerto para las que fue autorizado y que acatará de inmediato las disposiciones que al efecto les señale el personal de Seguridad de LAP; (2) usará la exclusivamente la identificación, licencia o pase de seguridad de LAP que se le haya asignado; (3) portará en todo momento y en forma visible su identificación, licencia o pase de seguridad otorgado por LAP; (4) cuidará diligentemente las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP; (5) no utilizará las identificaciones, licencias o pases de seguridad fuera del turno de trabajo que le corresponda; (6) no usará identificaciones, licencias o pases de seguridad falsos o adulterados; (7) devolverá las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP a solo requerimiento de los representantes de la Gerencia de Seguridad de LAP o de quien LAP determine oportunamente; entre otras obligaciones y disposiciones según establezca LAP. EL USUARIO INTERMEDIO asume la responsabilidad frente a LAP por el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Vigésima Segunda del presente Contrato sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.</p>	<p>La cláusula vigésimo segunda actual que regula la penalidad por incumplimiento establece lo siguiente: "...la penalidad antes mencionada será de aplicación hasta que el Usuario Intermedio subsane su conducta y/o proceda con la devolución del área, en los casos que corresponda, lo que suceda primero...."</p> <p>El análisis realizado por OSITRAN señala que la penalidad está relacionada a cada oportunidad de incumplimiento, y no por cada día de incumplimiento; siendo esta la razón por la cual la precisión solicitada por LAP ha sido rechazada.</p> <p>Sin embargo, es necesario señalar que la Cláusula Vigésimo Segunda establece que la aplicación de la penalidad se realizará hasta que el Usuario Intermedio subsane su conducta, lo que implica que la penalidad será aplicada desde que se genera el incumplimiento y hasta que el mismo sea subsanado. Es por esta razón que, entendemos que la aplicación de la penalidad no es por evento, sino por día de incumplimiento.</p> <p>LAP propone mantener la cláusula del proyecto de mandato remitido a OSITRAN, el cual considera la imposición de la penalidad por día de incumplimiento.</p> <p><i>"En caso de incumplimiento, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Vigésima Segunda del presente Contrato por cada día de incumplimiento, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior."</i></p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 0064-19-IC-OSITRAN que sustentó el Proyecto de Mandato de Acceso, la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN, que aprobó el Mandato de Acceso de Equipaje Rezagado en el 2012, estableció el monto de la penalidad por incumplimiento, en función del daño esperado y considerando solo la probabilidad de ocurrencia; por lo tanto, de acuerdo con dicha resolución, la penalidad se ha venido aplicando por el Concesionario y los Usuarios Intermedios por cada evento.</p> <p>En el presente caso, el Concesionario sólo se ha limitado a señalar qué aplicación de la penalidad se aplicará desde que se genere el incumplimiento y hasta que el mismo sea subsanado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Vigésimo Segunda.</p> <p>Sobre el particular, si bien la cláusula vigésima segunda dispone que la penalidad se aplicará desde el incumplimiento de la obligación hasta su subsanación, esto no debe entenderse como que la penalidad se aplicará por día de incumplimiento, siendo que, en línea con la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN, la misma debe aplicarse por evento, siempre que sea consecuencia del incumplimiento de una obligación.</p>

Texto cláusula Proyecto de Mandato	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>En el presente caso, se observa que las obligaciones del Usuario Intermedio señaladas en la Cláusula Undécima del Proyecto de Mandato están relacionadas al uso de los fotocheck de identificación entregados por LAP y a los permisos que este les faculta. En ese supuesto, por ejemplo, en el numeral (1) de la cláusula obliga al personal del Usuario Intermedio a ubicarse solo en las áreas del aeropuerto por las que fue autorizado, por tanto, en caso de incumplir dicha obligación será pasible de aplicarle una penalidad, la misma que no será continuada en el tiempo, es decir, se aplicará por cada vez que ocurra el incumplimiento, de acuerdo a lo indicado líneas arriba.</p> <p>De igual forma ocurre con los supuestos siguientes, los cuales están vinculados a una oportunidad de incumplimiento, como por ejemplo, no cuidar las identificaciones, por no usarlas como es debido, etc.</p> <p>En ese sentido, se mantiene el texto del Proyecto de Mandato de Acceso, y corresponde la aplicación de la penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda del Mandato que es por cada incumplimiento y no por día de incumplimiento.</p>
Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones del Usuario Intermedio	LAP solicitó incluir esta obligación en atención a la demora por parte de los Usuarios Intermedios en la devolución de los documentos asociados al Contrato debidamente suscritos. Asimismo, en atención a que	Como se mencionó en el Informe N° 064-2019-IC-OSITRAN, que recomienda la aprobación del Proyecto de Mandato de Acceso de Equipaje Rezagado, el incentivo

Texto cláusula Proyecto de Mandato	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula que no se aceptó incluirla en el proyecto de Mandato.</p> <p>12.31 Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente contrato dentro del plazo que LAP establezca. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.</p>	<p>se habían presentado algunos casos en los que las Memorias Descriptivas que son parte del Contrato, había sido suscritas por otras personas que no contaban con facultades para ello.</p> <p>No obstante, el OSITRAN ha rechazado dicha obligación señalando que para que los Usuarios Intermedios inicien actividades deben haber cumplido con todos los requisitos del REA, siendo obligación de LAP verificar el cumplimiento y tomar las acciones que correspondan, lo que será un mecanismo suficiente para incentivar a los Usuarios Intermedios a cumplir con devolver los documentos suscritos oportunamente.</p> <p>Al respecto, cabe señalar que los requisitos establecidos en el artículo 12 del REA LAP corresponden a los documentos que deberá presentar el Usuario Intermedio junto a la solicitud de acceso, lo que constituye un paso previo a la suscripción del Contrato de acceso correspondiente, una vez que LAP verifique el cumplimiento de tales requisitos.</p> <p>No obstante, ni el REMA ni el REA LAP contemplan una disposición que regule los plazos aplicables a los actos que impliquen la firma del Contrato de Acceso, es por dicha razón que se solicita la inclusión propuesta. En efecto, aprobado el acceso y emitido el contrato correspondiente, es obligación del Usuario Intermedio devolver dicho documento, así como los que puedan derivarse del mismo, suscritos por un representante legal facultado para ello, sin embargo, se han venido presentando demoras en la devolución de estos documentos firmados.</p> <p>Por otro lado, la observación efectuada por los Usuarios Intermedios radica, pese a que se explicó</p>	<p>principal para que los Usuarios Intermedios cumplan con todos los requerimientos para acceder a la infraestructura está directamente vinculado a la fecha de inicio de sus operaciones. Por tanto, en un supuesto incumplimiento de la no suscripción de todos los documentos relacionados con el contrato de acceso por parte del Usuario Intermedio, el Concesionario tiene la potestad de negarle el acceso y, por ende no iniciar operaciones, hasta que se suscriba el contrato.</p> <p>Respecto a la inclusión del texto nuevo por parte de LAP (referido a la suscripción por representantes con facultades inscritas), cabe agregar que el mismo no formó parte del periodo de negociaciones ni tampoco formó parte del Proyecto de Mandato de Acceso, por tanto, no puede acceder a lo planteado por el Concesionario, más aún si los Usuarios Intermedios no han tenido la oportunidad de pronunciarse sobre dicho texto.</p> <p>En este sentido, toda vez que la propuesta mencionada no fue negociada ni cuestionada en su oportunidad, no resulta posible que OSITRAN se pronuncie sobre nuevos puntos que no fueron señalados como desacuerdos en la etapa anterior al mandato de acceso.</p>

Texto cláusula Proyecto de Mandato	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>en las reuniones de negociación, en que no se entiende el significado de “correcta suscripción”. Cabe señalar que por correcta suscripción nos referimos a que los documentos deben de ser suscritos por un representante legal que cuente con las facultades correspondiente, motivo por el cual se propone el siguiente texto:</p> <p><i>“Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente contrato, esto es, que sean suscritos por representantes que cuenten con los poderes correspondientes inscritos en registros públicos, dentro del plazo que LAP establezca. En caso de incumplimiento se aplicará la penalidad establecida en la cláusula vigésimo segunda”.</i></p>	
<p>Cláusula Trigésima Cuarta.- Allanamiento a futuro No aplica Texto propuesto por LAP:</p> <p>Por la presente, el USUARIO INTERMEDIO se allana anticipadamente al desalojo que interpondría LAP, en caso de conclusión del Contrato (vencimiento del plazo) o de resolución del Contrato por falta de pago del Cargo de Acceso, de conformidad con el Artículo 594 del Código Procesal Civil (modificado por la Ley N° 30201) u otra con similar alcance.</p>	<p>Esta cláusula tiene por objeto que el Usuario Intermedio se allane anticipadamente a la demanda de desalojo en 2 supuestos: i) conclusión del contrato de acceso y ii) falta de pago del cargo de acceso por un periodo de dos meses y 15 días.</p> <p>Así, de corresponder, el juez recibe la demanda y le da 6 días hábiles al demandado para que acredite la vigencia del contrato o la cancelación del cargo de acceso adeudado. Transcurrido este plazo el juez debería ordenar el lanzamiento en 15 días hábiles, permitiéndole a LAP recuperar el área arrendada.</p>	<p>Respecto al comentario recibido por el Concesionario, se observa que el mismo, no sustenta la necesidad de inclusión de una cláusula de allanamiento a futuro, sino, solo detalla cual es el procedimiento a seguir para el desalojo en caso ocurra cualquiera de los dos supuestos planteados, i) conclusión del contrato de acceso y ii) falta de pago del cargo de acceso.</p> <p>En tal sentido, como se concluyó en el Informe N° 064-2019-IC-OSITRAN, los supuestos planteados por el Concesionario se encuentran cubiertos por el Código Civil, para el caso de vencimientos del contrato y la garantía de fiel cumplimiento del contrato de acceso, en los casos de falta de pago.</p>

Texto cláusula Proyecto de Mandato	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
		En atención a ello, y a que el Concesionario no ha presentado sustento que justifique la necesidad de inclusión de dicha cláusula, no se acepta la inclusión de la misma.
<p><u>Claúsula Quinta.- Cargo de Acceso</u></p> <p>5.1 El Usuario Intermedio se obliga a pagar mensualmente en calidad de cargo de acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de 9.50 USD/m² (nueve y 50/100 dólares de estados unidos de norteamerica) por M²</p>	<p>Los comentarios de LAP respecto al Cargo de Acceso se encuentran en el Informe N° M-GPF-GRE-2019-0063.</p>	<p>El análisis de este punto se encuentra en el Informe N° 0000-2019-GRE-OSITRAN adjunto al presente documento.</p>

- 4.13. Por lo antes expuesto, teniendo en consideración los comentarios recibidos y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso y su aplicación, se adjunta al presente informe los términos y condiciones del Mandato de Acceso correspondiente.

V.- CONCLUSIONES

- 5.1. OSITRAN ha cumplido con el procedimiento fijado en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso. El Concesionario ha formulado sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso. No se recibieron comentarios por parte de los Usuarios Intermedios dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.
- 5.2. Las condiciones de Acceso que integran en su conjunto el Mandato de Acceso se presentan en el Anexo 1, consideran todos los puntos sobre los cuales las partes no expresaron desacuerdo en su oportunidad y los comentarios vertidos oportunamente respecto del Proyecto de Mandato de Acceso.
- 5.3. El cargo de Acceso es materia de análisis en el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, elaborado por la GRE.

VI.- RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda elevar el presente Informe al Consejo Directivo de OSITRAN para que proceda a aprobar el Mandato de Acceso solicitado por las Aerolíneas, a fin de que éstas accedan a la facilidad esencial de Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), en los términos descritos en el Anexo 1 adjunto, que recogen las consideraciones contenidas en el presente informe.

Atentamente,

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

N.T. 2019054517

INFORME N° 0020-2019-GRE-OSITRAN

Para : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : a) Memorando N° 0739-2019-GSF-OSITRAN, recibido el 25.03.2019
b) Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, de fecha 16.05.2019

Fecha : 10 de julio de 2019

I. OBJETO

1. Analizar los comentarios recibidos respecto del documento b) de la referencia, a fin de formular y proponer el Cargo de Acceso por el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado en atención a las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por diversas aerolíneas, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN, para la prestación del Servicio Esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).

II. ANTECEDENTES

2. El 21 de marzo de 2007, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2007-CD-OSITRAN, el Regulador dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) en favor de catorce (14) usuarios intermedios, a fin de que estos puedan hacer uso de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJCh, estableciéndose un Cargo de Acceso mensual de USD 3,58 por m² con una vigencia de cinco (5) años contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".
3. El 11 de setiembre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN, se dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios, a fin de que estos puedan hacer uso de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJCh, estableciéndose un Cargo de Acceso mensual de USD 4,04 por m² con una vigencia desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano" hasta el 30 de abril de 2015.
4. El 22 de junio de 2015, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 051-2015-CD-OSITRAN, se resolvió el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-OSITRAN; dictándose Mandato de Acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios, a fin de que estos puedan hacer uso de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJCh, estableciéndose un Cargo de Acceso de USD 7,09 por m² con una vigencia de tres (3) años contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".
5. El 12 de marzo de 2018, mediante el Memorando N° 077-18-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, de acuerdo con su competencia y funciones, que informe a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, entre otros, sobre el cumplimiento de la ejecución de las actividades de mantenimiento en el año 2017, comprometidas por LAP y consideradas en el cargo determinado en el Mandato de Acceso emitido a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 051-2015-CD-OSITRAN.
6. Entre el 11 y el 19 de marzo de 2019, mediante Cartas S/N, las líneas aéreas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines (en adelante, los Usuarios Intermedios) solicitaron a OSITRAN la emisión de Mandato de Acceso para la

prestación del Servicio Esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el AIJCh.

7. El 25 de marzo de 2019, mediante el Memorando N° 0739-2019-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014 remitida por LAP; con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, de acuerdo con su competencia y funciones, formule y proponga el cargo de acceso correspondiente.
8. El 04 de abril de 2019, mediante el Oficio N° 045-2019-GRE-OSITRAN, se requirió a LAP información de sustento respecto del factor de ocupación de los contenedores registrado desde el año 2015 hasta el año 2018, así como sobre las solicitudes de acceso que hayan presentado las aerolíneas para el arrendamiento de los nuevos espacios obtenidos por LAP por la adquisición del nuevo contenedor.
9. El 04 de abril de 2019, mediante el Memorando N° 0085-19-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) que, en el marco de su competencia y funciones, remita información con respecto a las pólizas de seguros contratadas por LAP, los montos de inversión presentados por este, así como el área del nuevo contenedor, y las actividades de mantenimiento.
10. El 10 de abril de 2019, mediante la Carta LAP-GRE-2019-0309, el Concesionario remitió la información solicitada a través del Oficio N° 045-2019-GRE-OSITRAN.
11. El 16 de abril de 2019, mediante el Memorando N° 178-2019-GG-OSITRAN, la Gerencia General comunicó la aceptación de la solicitud de ampliación de plazo -presentada por la GSF- hasta por un periodo de quince (15) días hábiles para la emisión del proyecto de Mandato de Acceso.
12. El 25 de abril de 2019, mediante el Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió la información solicitada a través del Memorando N° 0085-19-GRE-OSITRAN.
13. Mediante correo electrónico de fecha 13 de mayo de 2019, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios remitió la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN de fecha 10 de mayo de 2019, sustentada en los Informes N° 0666 y 0704-2019-JCA-GSF-OSITRAN, a través de la cual se reconoció como Inversión Directa en Mejoras, efectuadas por LAP en el AIJCh, el monto total de USD 9 686 (sin IGV) por la implementación de un contenedor para depósito de equipaje rezagado.
14. El 16 de mayo de 2019, mediante Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJCh.
15. El 22 de mayo de 2019, mediante Acuerdo N° 2187-671-19-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso para el uso de Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el AIJCh a favor de los Usuarios Intermedios (en adelante, el Proyecto de Mandato de Acceso), sustentado en el Informe Conjunto N° 0064-19-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN.
16. El 24 de mayo de 2019, mediante los Oficios N° 0087 a 0092-2019-SCD-OSITRAN, se notificó a LAP y a los Usuarios Intermedios copia certificada del referido Acuerdo, así como copia del Proyecto de Mandato de Acceso, el Informe Conjunto N° 0064-19-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, para conocimiento y fines.
17. Mediante la Carta N° C-LAP-GRE-2019-00516, de fecha 7 de junio de 2019, el Concesionario remitió, entre otros, sus comentarios respecto de la metodología propuesta

por el Regulador para la formulación del Cargo de Acceso por el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado.

18. El 24 de junio de 2019, mediante correo electrónico, se solicitó a LAP que remita el detalle de cómo estimó el costo de mantenimiento del año 2020 (USD 13 271).
19. El 24 de junio de 2019, mediante el Memorando N° 0128-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que informe si resulta técnicamente viable que se realice el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en una sola oportunidad en el año 2020 como plantea LAP en su Carta N° C-LAP-GRE-2019-00516.
20. Mediante correo electrónico de fecha 25 de junio de 2019, el Concesionario remitió la explicación solicitada por el Regulador con relación a los costos de mantenimiento de los contenedores planificados para el año 2020.
21. El 1 de julio de 2019, mediante Memorando N° 1536-2019-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió la opinión técnica solicitada a través del Memorando N° 0128-2019-GRE-OSITRAN.
22. El 8 de julio de 2019, mediante correo electrónico, se solicitó a LAP el porcentaje de ocupación del área disponible a rentar al 30 de junio de 2019; y, que explique el origen de las ganancias de eficiencia o economías de escala a las que hace referencia con relación al mantenimiento de los contenedores.
23. Mediante correo electrónico de fecha 9 de julio, el Concesionario remitió un archivo Excel con el detalle de las áreas ocupadas al 30 de junio de 2019; y explicó a grandes rasgos las fuentes que generarían las mayores eficiencias por realizar el mantenimiento de nueve (9) contenedores en un mismo año, en lugar de ocho (8) en un año y el contenedor restante al año siguiente.

III. PROPUESTAS DE LAS PARTES

III.1. Proceso de negociación

24. De acuerdo con lo informado por las líneas aéreas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines a través de las Cartas S/N remitidas entre el 11 y el 19 de marzo de 2019, mediante comunicación de fecha 14 de noviembre de 2018, LAP dio inicio al proceso de negociación con los Usuarios Intermedios para suscribir el Contrato de Acceso para el uso de Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el AIJCh; realizándose dos reuniones: la primera, el 29 de noviembre de 2018 y la segunda, el 12 de diciembre del mismo año.
25. Asimismo, las referidas aerolíneas señalan que, a través de comunicaciones notariales de fechas 28 y 31 de enero de 2019, estas indicaron a LAP, entre otros, su disconformidad con el Cargo de Acceso propuesto, por no encontrar satisfactorias las consideraciones expuestas en las reuniones de negociación realizadas los días 29 de noviembre y 12 de diciembre de 2018.
26. En efecto, conforme consta en el documento denominado "Propuesta de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado", adjunto al Acta de Constatación suscrita el 29 de noviembre de 2018, el Cargo de Acceso propuesto por LAP en la primera reunión de negociación asciende a USD 8,46 por m². En tanto, las aerolíneas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines consideran que dicho cargo debe fijarse en USD 6,50 por m².

III.2. Sustento de los solicitantes

27. De acuerdo con las solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios, estos proponen que el Cargo de Acceso se fije en USD 6,50 por m², sin presentar sustento respecto de la

forma como este ha sido calculado; únicamente se han limitado a señalar que debe mantenerse el modelo del Mandato de Acceso aprobado en el año 2015, solicitando al Regulador que pueda revisarse los alcances de los costos de mantenimiento involucrados y proyectados para los años 2021 y 2022, así como los costos de los contenedores a ser adquiridos.

III.3. Sustento del Concesionario

28. Acorde con lo indicado líneas arriba, en la primera reunión de negociación con los Usuarios Intermedios -llevada a cabo el 29 de noviembre de 2018- LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 8,46 por m², conforme consta en el documento denominado "Propuesta de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado", adjunto al Acta de Constatación suscrita en dicha fecha; precisando -según consta en el Acta- que, para su cálculo, LAP consideró una ocupabilidad del 100% "para fines de la negociación".
29. Luego, en atención al Oficio N° 02383-2019-GSF-OSITRAN¹, LAP remitió la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014, indicando que, con respecto al cálculo del Cargo de Acceso propuesto, remite como Anexo N° 1 el Memorándum N° LAP-GPF-2019-0025 con sus respectivos anexos, que contiene el sustento correspondiente a su propuesta de Cargo de Acceso. No obstante, en dicho documento, plantea el cobro de un Cargo de Acceso de USD 11,30 por m², el cual estaría vigente hasta el mes de junio del año 2023.

a) Proyección de demanda

30. Con respecto a la demanda, LAP indica en el Memo LAP-GPF-2019-0025 que, en los procesos previos de determinación del Cargo de Acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado, "*la demanda ha estado definida por los metros cuadrados puestos a disposición de las aerolíneas y mas no el área total bruta*". Así, de acuerdo con lo indicado por LAP, al año 2018 el área neta disponible a rentar a las aerolíneas habría sido de 159,60m² (considerando un área total bruta de 168,16 m²), la cual se habría incrementado en mayo de dicho año a 189,22 m² con la "puesta en operación" del nuevo contenedor adquirido (el cual representaría un área adicional de 29,62 m²).
31. Asimismo, a través del referido documento, LAP indica haber determinado el factor de ocupación como el cociente entre los metros cuadrados (m²) facturados sobre los ofertados en el año 2018, obteniendo como resultado un factor de 81,22%. No obstante, dicho porcentaje ha sido calculado por LAP considerando además el número de meses por año en el que cada área fue arrendada.²
32. Así, LAP considerara una proyección constante de demanda de 153,69 m² para el período del flujo de caja 2019-2023, tal como se detalla en la siguiente tabla.

¹ De fecha 14 de marzo de 2019, a través del cual la Gerencia de Supervisión y Fiscalización le requirió a LAP el sustento correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto durante la etapa de negociación, así como el sustento correspondiente a las cláusulas en discordia presentadas por los usuarios intermedios.

² En particular, LAP calcula el factor de ocupación de Aerolíneas Estelar y JetSmart, considerando dos (2) de doce (12) meses, toda vez que el contrato de acceso de cada aerolínea se encuentra vigente desde el 29 de octubre de 2018.

Tabla 1: Proyección de demanda de LAP (en m²)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Área total Bruta	197,78	197,78	197,78	197,78	197,78	197,78
Área inicial	168,16	168,16	168,16	168,16	168,16	168,16
Nuevo contenedor	29,62	29,62	29,62	29,62	29,62	29,62
Área neta disponible a rentar	189,22	189,22	189,22	189,22	189,22	189,22
Factor de Ocupabilidad	81,22%	81,22%	81,22%	81,22%	81,22%	81,22%
Área demandada	153,69	153,69	153,69	153,69	153,69	153,69

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b) Costos operativos

33. LAP señala que, para la estimación de los costos de operación y mantenimiento, ha seguido los criterios considerados por OSITRAN en la revisión anterior del 2015, por lo que consideran como costos directos los seguros y la pintura de los contenedores, y como costos indirectos un porcentaje (10,74%) de la suma de los costos directos y la retribución al Estado.
34. Con respecto a los costos de seguros, LAP los estima considerando una tasa porcentual de 0,134% sobre la inversión bruta. Con relación al mantenimiento de los contenedores, LAP ha previsto efectuar dicha actividad cada cuatro (04) años, por lo que está considerando el mantenimiento en el año 2021 para los contenedores antiguos³ y el mantenimiento en el año 2022 para el contenedor adquirido en el 2018; asimismo, toma como base el costo de mantenimiento incurrido en el año 2017, el cual es indexado según la tasa de inflación esperada, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 2: Costos directos de almacenes de equipaje rezagado de LAP (en miles de USD)

Descripción	2019	2020	2021	2022	2023
Costo de seguros	57	57	57	57	29
Costo de mantenimiento			11 806	2 132	
Costos directos	57	57	11 863	2 189	29

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c) Retribución al Estado y régimen tributario

35. El Cargo de Acceso calculado por LAP incluye la retribución que este debe pagar al Estado, equivalente al 46,11% sobre los ingresos brutos facturados, así como el 1% de los ingresos brutos por concepto de la tasa regulatoria pagada al OSITRAN.
36. Asimismo, LAP considera la oportunidad de pago del IGV derivado de la recaudación y pago de este impuesto, tomando como base imponible el 100% de los costos operativos directos y del plan de inversiones⁴, y el 75% de los costos indirectos⁵, tal como se detalla en la siguiente tabla.

³ Cuyo último mantenimiento se realizó en el año 2017.

⁴ Cabe indicar que, dentro del plan de inversiones del año 2018, considera además el activo base correspondiente a las inversiones acumuladas (efectuadas en los años 2006 y 2012) netas de depreciación.

⁵ Excluyendo personal y otros conceptos no gravados con el IGV.

Tabla 3: Estimación del pago del IGV (en miles de USD)

Pago de IGV	2019	2020	2021	2022	2023
Crédito Fiscal Inicial	-4 745	-1 821	0	0	0
Net IGV	2 924	3 596	1 299	3 181	1 798
IGV Ingresos	3 052	3 750	3 750	3 750	1 875
IGV Egresos	-128	-155	-2 451	-569	-77
Crédito Fiscal Final	-1 821	0	0	0	0
Pago IGV	0	1 775	1 299	3 181	1 798

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. Con relación al impuesto a la renta (IR), LAP considera una tasa de 25,9% sobre la utilidad neta, que incluye la participación de trabajadores, de acuerdo con el siguiente detalle.

Tabla 4: Estimación del pago del IR (en miles de USD)

Pérdidas y Ganancias	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos Brutos	16 955	20 835	20 835	20 835	10 417
Retribución al Estado	-8 056	-9 899	-9 899	-9 899	-4 949
Gastos Operativos	-57	-57	-11 863	-2 189	-29
Costos Indirectos	-871	-1 069	-2 337	-1 298	-535
Depreciación	-2 738	-2 738	-2 738	-2 738	-737
Utilidad Neta	5 233	7 072	-6 002	4 711	4 168
Impuesto a la Renta	-1 355	-1 832	1 555	-1 220	-1 079

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

d) Inversiones

38. LAP señala que, en la última revisión del cargo de acceso, OSITRAN incorporó las inversiones realizadas en los años 2006 y 2012. Asimismo, indica que, a inicios del año 2018, se realizó una inversión por el suministro e instalación de un contenedor adicional para equipaje rezagado, cuyo costo habría sido de S/ 31 808,81 (adjuntando como sustento la Orden de Servicio N° 4400031275 y considerando un tipo de cambio de 3,284 soles por dólar).

Tabla 5: Valorización de la inversión del año 2018 (en miles de soles)

Descripción	Total
Arquitectura	S/ 19 331,85
Suministro de contenedor de 12 pies	S/ 7 204,60
Traslado de contenedor a taller	S/ 900,00
Resane y pintura de contenedor de 12 pies con pintura esmalte	S/ 4 592,00
Tabiques de drywall	S/ 1 757,25
Piso de OSB de 15mm	S/ 1 410,00
Puertas metálicas en cada ambiente	S/ 1 868,00
Traslado e instalación de contenedor	S/ 1 600,00
Instalaciones eléctricas	S/ 6 115,20
Suministro e instalación de acometida eléctrica	S/ 616,00
Suministro e instalación de cajas de pase adosadas en techo existente	S/ 64,00
Suministro e instalación de tubería	S/ 556,00
Suministro e instalación de tablero eléctrico	S/ 1 368,00
Salida de techo para iluminación	S/ 1 108,80
Salida para tomacorrientes en pared	S/ 937,20
Suministro e instalación de luminarias	S/ 1 465,20
Costo directo	S/ 25 447,05
Gastos generales	S/ 3 817,06
Utilidades	S/ 2 544,71
TOTAL	S/ 31 808,81

Nota: Cabe indicar que, de acuerdo con las medidas proporcionadas por LAP y verificadas por la GSF, el contenedor adquirido corresponde a uno de 40 pies.

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

e) Costo Promedio Ponderado del Capital

39. LAP considera un costo promedio ponderado del capital (WACC por sus siglas en inglés) de 10,14%, señalando que este es el último WACC aprobado por OSITRAN para el Cargo de Acceso por el uso de mostradores (*Check-in counters*).

f) Flujo de Caja

40. LAP considera un flujo de caja en dólares, con un horizonte temporal desde el año 2019 hasta el segundo trimestre del año 2023, precisando que luego estima contar con nuevas instalaciones en el nuevo terminal de pasajeros.

Tabla 6: Flujo de caja de LAP (USD)

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Áreas demandadas	m ²		153,69	153,69	153,69	153,69	153,69
Cargo de Acceso por m2			9,19	11,30	11,30	11,30	11,30
Ingresos brutos (miles)		0	16 955	20 835	20 835	20 835	10 417
Retribución al Estado	47,51%	0	-8 056	-9 899	-9 899	-9 899	-4 949
Ingresos netos (miles)		0	8 900	10 936	10 936	10 936	5 468
Egresos (miles)		-4 745	640	-1 137	-12 646	-4 707	-1 643
Gastos Operativos							
Directos		0	-57	-57	-11 863	-2 189	-29
Costos Indirectos	10,74%	0	-871	-1 069	-2 337	-1 298	-535
Net IGv		-4 745	2 924	3 596	1 299	3 181	1 798
Pago de IGv		0	0	-1 775	-1 299	-3 181	-1 798
Pago de IR	25,90%	0	-1 355	-1 832	1 555	-1 220	-1 079
Flujo de Caja Operativo (miles)		-4 745	9 540	9 798	-1 710	6 229	3 825
Plan de Inversiones (miles)		-26 359	0	0	0	0	0
Recupero Inversión (miles)		0	0	0	0	0	14 672
Flujo de Caja Económico (miles)		-31 104	9 540	9 798	-1 710	6 229	18 497
WACC	10,14%						
NPV	0						

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-014
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

g) Cargo de Acceso

41. De acuerdo con la información contenida en el Memo LAP-GPF-2019-0025, el Concesionario afirma que el Cargo de Acceso de equilibrio asciende a USD 11,30 por m²; precisando que su vigencia es hasta el mes de junio del año 2023. No obstante, cabe remarcar que, durante la etapa de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 8,46 por m², según consta en el documento denominado "Propuesta de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado" y en el modelo económico-financiero, adjuntos al Acta de Constatación suscrita el 29 de noviembre de 2018.

IV. ANÁLISIS

IV.1. Marco regulatorio aplicable

42. Conforme al artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago que efectúe un usuario intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que éste no constituya una barrera al Acceso.
43. En ese orden, el artículo 26 del REMA establece los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso; siendo estos, entre otros, los siguientes:

- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
44. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales se encuentra acotada a “permitir a la Entidad Prestadora recuperar los **costos económicos eficientes** de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)”
45. Asimismo, cabe subrayar que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCh. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije OSITRAN se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.

IV.2. Metodología propuesta por OSITRAN para la formulación del Cargo de Acceso

46. El REMA, en su artículo 27, establece que el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, incluyendo un margen de utilidad razonable. Así, considera diversas metodologías que OSITRAN puede emplear para determinar el Cargo de Acceso, entre las que se encuentran:
- a) Costos incrementales de largo plazo
 - b) Costos completamente distribuidos
 - c) Empresa modelo eficiente
 - d) Por comparación (*benchmarking*).
47. Dadas las características económicas del alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado, se considera que la metodología idónea para la determinación del Cargo de Acceso es la de costos completamente distribuidos, la cual, de acuerdo con el segundo numeral del *Anexo 3: Principales metodologías para la determinación de los cargos de acceso por parte de OSITRAN* del REMA, consiste en *“La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros).”*
48. La metodología de costos completamente distribuidos ha sido empleada en la formulación de los cargos determinados en los Mandatos de Acceso emitidos en los años 2007, 2012 y 2015. En el presente caso, existen costos operativos derivados de la inversión en activos fijos y de su mantenimiento, que deben amortizarse en un periodo de varios años, por lo que la metodología elegida se implementa mediante un flujo de caja descontado. El horizonte temporal comprende desde el año 2019 hasta el 2023, acorde con el plazo de vigencia del Contrato de Acceso definido por las partes.

a) **Proyección de demanda**

49. La demanda del periodo 2019-2023 es proyectada considerando: i) el área total disponible a rentar (ofertada por LAP) en cada año y ii) el factor de ocupación estimado para dicho periodo. Con relación al primero, a través del Memo LAP-GPF-2019-0025, el Concesionario afirmó lo siguiente:

"2. En los procesos previos de revisión del cargo de acceso de almacenes para equipaje rezagado, la demanda ha estado definida por los metros cuadrados puestos a disposición a las aerolíneas y mas no el área total bruta.

3. *El área neta disponible a rentar fue de 159.60 m²¹. Esta área se incrementó a 189.22m², con la puesta en operación del área adicional de 29.62m² desde mayo 2018.*

¹ *De un área total bruta de 168.16m²."*

[El subrayado es nuestro]

50. Al respecto, en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN que sustenta el proyecto de Mandato de Acceso, se señaló que, contrariamente a lo afirmado por LAP, en los dos procedimientos previos⁶ de determinación del cargo de acceso de equipaje rezagado (2012 y 2015), tanto el Concesionario como el Regulador consideraron las **medidas interiores** de los contenedores disponibles (en servicio) para determinar el área ofertada. Así, por ejemplo, en el 2015 se consideraron 168,17 m² como "área mensual disponible", correspondientes a 4 contenedores de 20 pies y 4 de 40 pies.
51. Acorde con ello, para obtener el área total disponible a rentar en el periodo 2019-2023, se consideró el número total de contenedores disponibles en esos años multiplicado por sus respectivas áreas internas. Así, de acuerdo con la información de medidas considerada en los procedimientos de emisión de Mandato de Acceso previos, los contenedores de 20 y 40 pies poseen un área externa e interna conforme se detalla en la siguiente tabla.⁷

⁶ Informes N° 009-2012-GRE-OSITRAN y N° 031-2015-GRE-OSITRAN, que sustentan los cargos de acceso determinados mediante las Resoluciones de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN y N° 036-2015-CD-OSITRAN, respectivamente; esta última modificada por la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2015-CD-OSITRAN, que declara fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP.

⁷ Dichas medidas fueron obtenidas a partir del Estudio Económico de AETAI – IATA: "Propuesta de Cargo de Acceso correspondiente al servicio de alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado" enviado a través de diversas Cartas S/N de las aerolíneas Avianca, American Airlines, Aerolíneas Argentinas, LAN, Air Europa, Delta Airlines, Lacs, Taca, AeroGal, Iberia, Continental Airlines, TAM, Sky Airline, Spirit,, Air Canada, KLM, en el marco del procedimiento de emisión del Mandato de Acceso del año 2012.

Tabla 7: Medidas de las áreas internas y externas de los contenedores

Área Exterior			
Tipo de Contenedor	Largo (m)	Ancho (m)	Área externa por contenedor (m²)
20 pies	6,06	2,43	14,73
40 pies	12,19	2,43	29,62

Área Interior			
Tipo de Contenedor	Largo (m)	Ancho (m)	Área interna por contenedor (m²)
20 pies	5,89	2,35	13,84
40 pies	12,00	2,35	28,20

Fuente: Informes N° 003-12-GRE-OSITRAN y 022-2015-GRE-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

52. De otro lado, con relación a lo afirmado por el Concesionario respecto de que el área disponible se incrementó desde mayo de 2018 con la puesta en operación del área adicional de 29,62m² correspondiente al contenedor que habría adquirido; mediante el Memorando N° 0085-19-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que, en el marco de su competencia y funciones, indique si los montos de inversión presentados por LAP con relación a dicho contenedor cumplen con los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7, 5.10, 5.11 y 5.12 del Contrato de Concesión. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN de fecha 25 de abril de 2019, dicha Gerencia de Línea señaló que: “(...), de acuerdo a la información presentada por LAP, a la fecha, la inversión efectuada por la compra del contenedor no se encuentra reconocida por OSITRAN. No obstante, el Concesionario ha iniciado el trámite para su reconocimiento encontrándose en el levantamiento de observaciones de la etapa 8 de su reconocimiento.”⁸
53. Posteriormente, mediante correo electrónico de fecha 13 de mayo, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de la GSF remitió la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN de fecha 10 de mayo de 2019, a través de la cual se reconoció como Inversión Directa en Mejoras, efectuadas por LAP en el AIJCh, el monto total de USD 9 686,00 (sin incluir IGV), de acuerdo con las recomendaciones incluidas en el Informe N°0704-2019-JCA-GSF-OSITRAN, mediante el cual se revisaron los expedientes de reconocimiento de inversiones en mejoras presentado por el Concesionario⁹ por el concepto de Suministro, e instalación de un contenedor de Equipaje Rezagado.
54. En ese sentido, considerando que, de acuerdo con lo informado por la GSF, la inversión del contenedor para depósito de equipaje rezagado realizada por el Concesionario fue reconocida por el Regulador como Inversión Directa en Mejoras **en mayo de 2019**, en el presente caso se estimó un área mensual total disponible de 196,37 m² a partir de dicho año¹⁰, conforme se detalla en la siguiente tabla.

⁸ De acuerdo con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, la referida Etapa de Desarrollo 8 incluye la Conclusión formal del proyecto de construcción; destacándose que recién la Etapa de Desarrollo 9 incluye la Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha.

⁹ A través de la Carta C-LAP-GPF-2019-0489 del 17 de abril de 2019.

¹⁰ Al respecto, dado que para la formulación del Cargo de Acceso, en el presente caso se está considerando en la proyección de demanda la inversión reconocida por OSITRAN en el año 2019 por la adquisición de un contenedor, debemos remarcar que corresponde a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, conforme a su competencia y funciones, verificar el cumplimiento de la conclusión formal del proyecto “Suministro, implementación e instalación de un contenedor de Equipaje Rezagado”, de acuerdo con la Etapa de Desarrollo 8 establecida en el Contrato de Concesión.

Tabla 8: Área interna total para el depósito de equipaje rezagado a partir del 2019

Tipo de contenedor	Cantidad	Largo (m)	Ancho (m)	Área interna por contenedor (m ²)	Área interna total (m ²)
20 pies	4	5,89	2,35	13,84	55,37
40 pies	5	12,00	2,35	28,20	141,00
TOTAL	9				196,37

Fuente: Informe N° 003-12-GRE-OSITRAN, Informe N°022-2015-GRE-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

55. Con respecto al factor de ocupación empleado para la proyección de la demanda del periodo 2019-2023, este fue estimado considerando la información del último año (2018). Así, el factor de ocupación se determinó como el cociente del área arrendada (159,60m²)¹¹ dividida entre el área interna total disponible (168,17 m²) en dicho año¹². En consecuencia, el factor de ocupación resultó en 94,91%; por lo que se estimó una proyección de demanda constante de 186,36 m² para el período del flujo de caja 2019-2023, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 9: Proyección de demanda (en m²)

	2019	2020	2021	2022	2023
Área mensual disponible	196,37	196,37	196,37	196,37	196,37
Factor de ocupación	94,91%	94,91%	94,91%	94,91%	94,91%
Área mensual demandada	186,36	186,36	186,36	186,36	186,36

Fuente: Informe N° 003-12-GRE-OSITRAN, Carta N° LAP-GRE-2019-0309.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

b) Costos operativos

56. Dentro de los costos operativos, se consideran los costos de mantenimiento, de seguros y otros costos indirectos, acorde con los criterios previos de determinación del Cargo de Acceso.
57. Respecto de los **costos de mantenimiento**, en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN se estimaron tomando como base el costo incurrido por el Concesionario en el último mantenimiento realizado e indexándolo por la tasa de inflación. Al respecto, a través del Memo LAP-GPF-2019-0025, el Concesionario indicó que en el año 2017 se ejecutó el mantenimiento de los ocho (8) contenedores por un monto de USD 10 727,11, correspondiente a tres (3) Órdenes de Servicio (por un total de S/. 34 951,36).
58. Con relación a lo anterior, mediante el Oficio N° 02655-2019-GSF-OSITRAN, la GSF requirió a LAP el sustento correspondiente al gasto efectuado en las tareas de mantenimiento de contenedores del año 2017. En atención a ello, mediante la Carta C-LAP-GCC-2019-0017, el Concesionario remitió las copias de las Conformidades de Servicio u Hojas de Entrada de Servicios ("HES") relacionadas a dicho mantenimiento.

¹¹ De acuerdo con lo informado por LAP a través de la Carta N° LAP-GRE-2019-0309.

¹² Considerando que en el 2018 la inversión en el último contenedor adquirido por LAP no había sido reconocida por el Regulador ni se había efectuado la conclusión formal del proyecto de construcción de acuerdo con la Etapa de Desarrollo 8 establecida contractualmente.

59. Asimismo, a través del Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN, la GSF señaló que:

“(…) de la revisión de la información proporcionada como de las actas de inspección de OSITRAN, se observa lo siguiente:

- *Con Acta de Inspección N° 059-2017-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 28 de junio de 2017, se consignó el requerimiento de realizar mantenimiento a los contenedores de equipaje rezagado (ver observación N°57).*
- *Con Carta LAP-GCO-2017-329 de fecha 08 de agosto de 2017 el Concesionario informó respecto a la ejecución de la actividad, adjuntando fotografías.*
- *Con Oficio N° 6215-2017-GSF-OSITRAN y Nota N° 0273-2017-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 21 de agosto de 2017 la Gerencia de Supervisión y Fiscalización otorgó conformidad a la actividad, la cual fue verificada in situ.*

(…)

Por lo antes expuesto, podemos afirmar que las actividades de mantenimiento del año 2017 fueron efectivamente ejecutadas (…)”

60. En virtud de lo anterior, considerando que las actividades de mantenimiento ejecutadas por LAP en el año 2017 fueron verificadas por la GSF, cuyos costos fueron sustentados por el Concesionario, se consideró como costo base de mantenimiento el monto de USD 10 727,11, el cual es indexado considerando la tasa de inflación acumulada.

61. Adicionalmente, con relación a la periodicidad indicada por LAP para el mantenimiento de los contenedores (cada 4 años), a través del referido Memorando, la GSF señaló lo siguiente:

“(…) la ejecución del mantenimiento de los contenedores de equipaje rezagado es una obligación contenida en el numeral 5.15 del Contrato de Concesión, por tratarse de un bien de la Concesión. Sin embargo, a fin de cumplir con el requisito técnico mínimo 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y considerando que los contenedores se encuentran a la intemperie propensos a la corrosión y acumulación de polvo, se considera que el mantenimiento de los contenedores debe realizarse en un periodo menor a 4 años, por lo que como máximo se recomienda realizar el mantenimiento de los contenedores el año 2020 y 2021, respectivamente (…)”

[El subrayado es nuestro]

62. Por lo tanto, en atención a lo señalado por la GSF, se consideró el costo de mantenimiento de los ocho (8) contenedores preexistentes en el año 2020 y el costo de mantenimiento del último contenedor adquirido en el año 2021.

63. Respecto de los **costos de seguro**, estos fueron estimados considerando el ratio actualizado propuesto por LAP obtenido a partir de la última renovación realizada en febrero del año 2018 de la póliza de seguro Multiriesgo, de acuerdo con lo indicado por LAP a través del Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-014. Dicho ratio asciende a 0,134% y es aplicado sobre la base de la inversión bruta en cada año.

64. En cuanto a la proyección de los **otros costos operativos indirectos**, estos se estimaron siguiendo el criterio empleado por el Regulador para la formulación de los cargos determinados en los Mandatos de Acceso previos¹³; es decir, considerando el ratio de la suma de los costos indirectos y no imputables de los servicios no regulados¹⁴ dividido entre la suma de los gastos directos, y el pago por retribución al Estado y tasa regulatoria de dichos servicios, de acuerdo con la información reportada por LAP en los Estados Financieros Regulatorios del ejercicio 2017 debidamente aprobados.

¹³ Mandato de Acceso emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-CD-OSITRAN, y modificada por la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2015-CD-OSITRAN, que declara fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP, y Mandatos de Acceso emitidos a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN y N° 021-2007-CD-OSITRAN.

¹⁴ Sin considerar depreciación ni amortización.

65. Así, considerando lo anterior, dicho ratio asciende a 9,08%, el cual es aplicado sobre los costos operativos directos más la retribución al Estado y la tasa regulatoria, en cada año. En la siguiente tabla se muestra la proyección de los costos operativos totales, considerando una indexación según la tasa de inflación esperada¹⁵.

Tabla 10: Proyección de costos operativos (en miles de USD)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Costos de mantenimiento	10 727			11 373	1 939		
Costos de seguros		0,134%	57	57	57	57	57
Otros Costos Indirectos		9,08%	682	1 708	852	676	676
Total de Costos Operativos			739	13 137	2 848	733	733

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP 2017, Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-014.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

c) Inversiones

66. Las inversiones consideradas en el Cargo de Acceso comprenden el valor neto de depreciación de los activos iniciales que se encuentran disponibles para su uso, es decir, las inversiones realizadas en los años 2006 y 2012, así como la adquisición e instalación de nuevos activos, de corresponder. Con relación a lo último, cabe recordar que, en el cargo determinado por el Mandato de Acceso emitido a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN, se consideró la inversión comprometida por LAP para el año 2015, correspondiente a dos (2) contenedores de 20 pies cada uno; no obstante, dicha inversión no fue realizada en el referido año.
67. En su lugar, a través del Memo LAP-GPF-2019-0025, el Concesionario ha indicado haber adquirido en el año 2018 un (1) contenedor por un valor de USD 9 686. En ese contexto, considerando que el Regulador debe reconocer los gastos e inversiones eficientes, mediante el Memorando N° 0085-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que indicara si los montos de inversión presentados por el Concesionario a través del Memo LAP-GPF-2019-0025 cumplen con los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7, 5.10, 5.11 y 5.12 del Contrato de Concesión.
68. Al respecto, mediante el Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN de fecha 25 de abril de 2019, la GSF señaló que: “(...), de acuerdo a la información presentada por LAP, a la fecha, la inversión efectuada por la compra del contenedor no se encuentra reconocida por OSITRAN. No obstante, el Concesionario ha iniciado el trámite para su reconocimiento encontrándose en el levantamiento de **observaciones de la etapa 8 de su reconocimiento**.”¹⁶ Posteriormente, con fecha 10 de mayo de 2019, a través de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN, se reconoció como Inversión Directa en Mejoras, efectuadas por LAP en el AIJCh, el monto total de USD 9 686,00 (sin incluir IGV), de acuerdo con las recomendaciones incluidas en el Informe N°0704-2019-JCA-GSF-OSITRAN, mediante el cual se revisaron los expedientes de reconocimiento de inversiones en mejoras presentados por el Concesionario¹⁷ por el concepto de Suministro, implementación e instalación de un contenedor de Equipaje Rezagado.

¹⁵ Tasa de inflación de la moneda extranjera – USD. Fuente: Reserva Federal USA.

¹⁶ De acuerdo con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, la referida Etapa de Desarrollo 8 incluye la Conclusión formal del proyecto de construcción; destacándose que, recién la Etapa de Desarrollo 9 incluye la Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha. En ese sentido, se reitera que corresponde a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización velar por el cumplimiento de la conclusión formal del proyecto (Etapa de Desarrollo 8), conforme a su competencia y funciones.

¹⁷ A través de la Carta C-LAP-GPF-2019-0489 de fecha 17 de abril de 2019.

69. Así, el activo base considerado en el flujo de caja incluye las inversiones realizadas en los años 2006 y 2012, netas de depreciación. Aplicando una depreciación lineal¹⁸, el monto de la depreciación acumulada de los activos adquiridos en el año 2006 ascendió a USD 7 583, mientras que la depreciación acumulada de los activos adquiridos en el año 2012 ascendió en total a USD 9 906. En este contexto, el valor del activo neto, a fines del año 2018, asciende a USD 15 530, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 11: Activo existente, neto de depreciación

	Inversión	Dep. Acum	Activo neto
Año 2006	10 704	7 583	3 121
Año 2012	22 315	9 906	12 409
Activo al cierre del ejercicio 2018	33 018	17 488	15 530

Fuente: Informe N° 003-12-GRE-OSITRAN, Informe N°022-2015-GRE-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

70. Asimismo, en la siguiente tabla se muestra el valor de los activos adquiridos en el año 2018 y su depreciación estimada aplicando también una depreciación lineal.

Tabla 12: Inversiones realizadas en el año 2018

Plan de Inversiones	Vida útil	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Un contenedor	10	9 686					
Depreciación:							
	Vida útil	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Un contenedor	10	0	969	969	969	969	969
Total anual		0	969	969	969	969	969
Total acumulado		0	969	1 937	2 906	3 874	4 843

Fuente: Memo LAP-GPF-2019-0025 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2019-014.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

71. Por lo tanto, considerando el valor del total de activos en cada año y la depreciación acumulada, se estimó la inversión acumulada neta de depreciación, así como el valor de rescate de las inversiones al final del horizonte temporal del flujo de caja. Este último asciende a USD 13 040, resultado de restar la depreciación acumulada al final del horizonte al valor de la inversión bruta acumulada. En la siguiente tabla se muestra el detalle de las proyecciones.

Tabla 13: Proyección de inversiones netas de depreciación

Inversiones	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Activo Inicial	15 530					
Plan de Inversiones	9 686					
Inversión acumulada	25 216	25 216	25 216	25 216	25 216	25 216

¹⁸ De acuerdo con los Informes N° 009-2012-GRE-OSITRAN y N° 031-2015-GRE-OSITRAN, que sustentan los cargos de acceso determinados mediante las Resoluciones de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN y N° 036-2015-CD-OSITRAN, respectivamente; esta última modificada por la Resolución de Consejo Directivo N° 056-2015-CD-OSITRAN, que declara (fundado en parte) el Recurso de Reconsideración interpuesto por (LAP); para cada tipo de activo se considera la vida útil que se detalla a continuación:

Tipo de activo	Años de vida útil
Obras Preliminares y Provisionales	25
Arquitectura	25
Contenedores	10
Instalaciones eléctricas	25

Depreciación Total anual	2 688	2 688	2 688	2 688	1 424
Depreciación Total acumulada	2 688	5 376	8 064	10 752	12 176
Inversión acumulada neta	25 216	22 528	19 840	17 152	14 464
Valor de recupero	0	0	0	0	13 040

Fuente: LAP y OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

d) Impuesto a la renta

72. Para calcular la salida de caja correspondiente al impuesto a la renta, se calcula la tasa impositiva efectiva de 25,90%, a partir de la tasa de impuesto a la renta para LAP (22%) y la participación de los trabajadores en las utilidades (5%), y se aplica a las utilidades antes de impuestos. Esta última se obtiene considerando los ingresos brutos, la retribución al Estado y la tasa regulatoria, los costos operativos directos e indirectos, y la depreciación.

Tabla 14: Impuesto a la renta efectivo

	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos Brutos	15 703	15 550	15 550	15 550	15 550
Retribución al Estado y Tasa regulatoria	-7 461	-7 388	-7 388	-7 388	-7 388
Gastos Operativos	-739	-13 137	-2 848	-733	-733
Depreciación	-2 688	-2 688	-2 688	-2 688	-1 424
Utilidad antes de impuestos	4 815	-7 663	2 626	4 741	6 005
Pago de IR	1 247	0	680	1 228	1 555

Fuente: LAP, OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

e) Impacto del IGV

73. Para calcular el efecto neto del IGV, se considera una tasa del 18% sobre los costos directos y las inversiones. Con respecto a los costos indirectos, siguiendo el criterio empleado en la formulación del cargo determinado en los Mandatos de Acceso anteriores, se considera que el 75% de estos están sujetos al IGV, como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 15: Efecto del IGV en el flujo de caja (en USD)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Crédito Fiscal Inicial	0	-1 743	0	0	0	0
IGV Neto	-1 743	2 724	511	2 325	2 697	2 697
IGV Ingresos	0	2 827	2 799	2 799	2 799	2 799
IGV Egresos – OPEX	0	-102	-2 288	-474	-102	-102
IGV Egresos – CAPEX	-1 743	0	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	-1 743	0	0	0	0	0
Pago IGV	0	981	511	2 325	2 697	2 697

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

74. El efecto del IGV en el flujo de caja es la suma del IGV neto (la diferencia entre el IGV recaudado y el IGV pagado) más el desembolso pagado del IGV (o cero si es que el Estado cuenta con crédito por IGV).

f) **Costo promedio ponderado del capital (WACC)**

75. Para descontar el flujo de caja se empleó un WACC en dólares de 9,71%, estimado considerando las siguientes variables¹⁹:

Tabla 16: Estimación del WACC

Componentes	2018
Tasa libre de riesgo	5,10%
Prima de riesgo de mercado	6,26%
Riesgo país	1,46%
Beta desapalancado	0,61
Deuda financiera / Patrimonio	1,86
Impuesto objetivo	25,90%
Beta Apalancada	1,45
Retorno del Capital	15,66%
% Capital propio	35,0%
Costo de Deuda	8,79%
Costo de Deuda después de impuesto	6,51%
% Deuda	65,0%
WACC	9,71%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

g) **Compensación a los usuarios por inversiones no ejecutadas**

76. Acorde con lo señalado líneas arriba, cabe remarcar que, para la formulación del cargo determinado en el Mandato de Acceso emitido en el año 2012²⁰ (en adelante, Cargo 2012), se consideraron inversiones en dos (2) contenedores, instalaciones eléctricas, obras preliminares, entre otros, por un total de USD 7 402, las mismas que, de acuerdo con la información remitida por el Concesionario a través de la Carta LAP-GCC-00523-2012-C, debían ser ejecutadas en el año 2015. No obstante, dichas inversiones no fueron ejecutadas por LAP, generando un perjuicio a los usuarios, quienes durante el periodo 2012-2015 pagaron un Cargo de Acceso que consideraba la implementación de dicha infraestructura.
77. Sobre el particular, es preciso remarcar que, al ser la Concesión del AIJCh autosostenible, el riesgo de demanda, así como los riesgos relacionados a la variación del precio de los insumos, es enteramente de LAP, quien es responsable de la gestión y es quien asume el riesgo económico-financiero de la Concesión. En ese contexto, los Usuarios Intermedios no deben asumir el costo económico generado por inversiones que el Concesionario decidió no ejecutar, razón por la cual resulta necesario determinar el monto que LAP cobró en exceso.

¹⁹ Para mayor detalle, ver el Anexo I del presente Informe.

²⁰ Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2012-CD-OSITRAN.

78. En ese orden, siguiendo el criterio utilizado en la determinación de los cargos de acceso por el alquiler de mostradores de *Check-in*, oficinas operativas, áreas de mantenimiento y oficinas operativas (área gris) del año 2016²¹; en el presente caso, se ha establecido un mecanismo de compensación al usuario²², dada la afectación generada por la decisión de LAP; buscando, además, corregir las asimetrías existentes en la provisión de esta infraestructura, en beneficio de la eficiencia del mercado.
79. Así, el monto cobrado en exceso se incorporó en el Flujo de Caja como una compensación a fin de determinar el valor de equilibrio del Cargo de Acceso, de acuerdo con el siguiente procedimiento²³.
- i. Determinar el valor del Cargo diferencial: Para ello se realiza una simulación en el flujo de caja utilizado para el cálculo del Cargo 2012, retirando el monto de inversión proyectada para el año 2015, a fin de calcular el cargo de acceso que habría resultado en este escenario alternativo (en adelante, Cargo alternativo 2012). De este modo, al monto que resulta de restar el Cargo 2012 con el Cargo alternativo 2012 se le denomina Cargo diferencial (por m²).
 - ii. Determinar el monto cobrado en exceso: Para ello se multiplica el valor del Cargo diferencial por el área arrendada durante los años de vigencia del Cargo 2012 (periodo 2012-2014). Luego, se procede a expresar dichos montos anuales en valor presente del año base del flujo de caja del Cargo 2012 (esto es, el año 2011), aplicando para ello la tasa de descuento utilizada en el flujo de caja del Cargo 2012 (esto es, 10,33%). De este modo, se obtiene el monto total cobrado en exceso a valores del 2011.
 - iii. Incorporar el monto de compensación en el presente Cargo de Acceso: Para ello, se calcula el valor futuro del monto cobrado en exceso, aplicando la tasa de descuento utilizada en el flujo de caja del Cargo 2012 (10,33%).

h) Flujo de Caja

80. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja obtenido a partir del flujo de caja operativo menos las inversiones realizadas (considerando un valor de rescate positivo en el último año). Asimismo, conforme con lo indicado en el literal anterior, se incluye en el Flujo de Caja la compensación a los usuarios por las inversiones no realizadas por LAP en el año 2015.

²¹ Aprobados mediante Resolución de Consejo Directivo N° 026-2017-CD-OSITRAN que resolvió el Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 025-2017-CD-OSITRAN que resolvió el Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 023-2017-CD-OSITRAN que resolvió el Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 024-2017-CD-OSITRAN que resolvió el Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2017-CD-OSITRAN; respectivamente.

²² En virtud del Principio de Protección al Usuario establecido en el Reglamento General de OSITRAN (REGO).

²³ Para mayor detalle sobre el cálculo de la compensación, ver el Anexo II.

Tabla 17: Flujo de caja

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Áreas demandadas por año (m²)		2 236	2 236	2 236	2 236	2 236
<i>Cargo de Acceso por m2 (USD)</i>		7,02	6,95	6,95	6,95	6,95
Ingresos Brutos Total (miles de USD)		15 703	15 550	15 550	15 550	15 550
Compensación 2012 - Diferencia de redondeo	34	4	4	0	0	0
Retribución al Estado		-7304	-7 232	-7 232	-7 232	-7 232
Aporte por Regulación (OSITRAN)		-157	-155	-155	-155	-155
Compensación 2012 - Pagos al Estado	1 496	255	255	0	0	0
Ingresos Netos (miles de USD)	1 530	8 501	8 421	8 162	8 162	8 162
Costos operativos (miles de USD)		-739	-13 137	-2 848	-733	-733
Net IG V	-1 743	2 724	511	2 325	2 697	2 697
Pago de IG V	0	-981	-511	-2 325	-2 697	-2 697
Pago de IR	0	-1 247	-	-680	-1 228	-1 555
Compensación 2012 - Costos de operación	418	56	56	0	0	0
Flujo de Caja Operativo (miles de USD)	205	8 315	-4 660	4 634	6 201	5 874
Base de activos existentes	-15 530	0	0	0	0	0
Plan de inversiones	-9 686	0	0	0	0	0
Recuperación Inversión	0	0	0	0	0	13 040
Compensación 2012 - Plan de inversiones	2 289	0	-808	0	0	0
Flujo de Caja Económico (miles de USD)	-22 723	8 315	-5 468	4 634	6 201	18 914
WACC		9,71%				
VAN		0				

Fuente: Gerencia de Regulación y estudios Económicos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. El flujo de caja operativo se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los egresos totales. Los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos (obtenidos del producto de áreas demandadas por el cargo) menos la retribución al Estado y el aporte por regulación a OSITRAN, incluyendo el diferencial de compensación correspondiente a dichos gastos en contribuciones.
82. La proyección de inversiones considera el valor residual de los activos no amortizados durante el horizonte considerado.
83. El flujo de caja se descuenta con un WACC de 9,71%, y se establece un valor del cargo de acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja sea cero.

i) Cargo de Acceso propuesto

84. En el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, se propuso un Cargo de Acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado -incorporando la compensación a los usuarios por las inversiones no ejecutadas en el año 2015- ascendente a USD 6,95 por m² al mes, el cual fue incluido en el Proyecto de Mandato de Acceso aprobado por Acuerdo N° 2187-671-19-CD-OSITRAN y notificado a las partes con fecha 24 de mayo a través de los Oficios N° 0087 a 0092-2019-SCD-OSITRAN.

IV.3. Análisis de comentarios recibidos

85. El Artículo 100 del REMA dispone que, luego de notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días²⁴; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN, y que en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto.

86. En el presente caso, únicamente el Concesionario, a través de la Carta N° C-LAP-GRE-2019-00516 de fecha 7 de junio de 2019, remitió dentro del plazo establecido sus comentarios a la metodología propuesta por el Regulador en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso, los cuales se resumen a continuación:

a) Con respecto a la demanda

- a.1) LAP señala que las medidas del área disponible a rentar que tiene registradas en su Sistema SAP difieren de las indicadas por OSITRAN; y, en ese sentido, procederá a “ajustar” cada uno de los metros cuadrados correspondientes para obtener los metros cuadrados que “el Regulador indica”.
- a.2) LAP cuestiona las obligaciones contractuales que OSITRAN ha considerado para determinar el incremento del área disponible, por lo que solicita que se “justifique” el marco legal que ampara dichas consideraciones.
- a.3) LAP cuestiona el factor de ocupación considerado por OSITRAN para proyectar la demanda y solicita que se emplee un factor de ocupación de 83%, que correspondería al año 2018.

b) Con respecto a los costos de operación y mantenimiento

- b.1) LAP indica que es “ineficiente” realizar el mantenimiento de los ocho (8) contenedores preexistentes en el 2020 y del noveno contenedor en el 2021; por lo que sugiere que se realice el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en el año 2020 con el fin de “generar mayores eficiencias o economías de escala”.
- b.2) LAP indica que el factor de 10,74% considerado por OSITRAN en los Mandatos previos para estimar los costos operativos indirectos, obedece a que, en el procedimiento del año 2007, la Contabilidad Regulatoria (CR) no contaba con información desagregada de equipaje rezagado; por lo que señala que, dado que el Regulador ha decidido “actualizar” dicho factor, se considere la información de la CR correspondiente a equipaje rezagado, obteniendo un factor de 23,53%.

²⁴ El cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

c) Con respecto a las inversiones

LAP cuestiona nuevamente las obligaciones contractuales que OSITRAN ha considerado para determinar las inversiones, por lo que solicita que se “justifique” el marco legal que ampara dichas consideraciones.

d) Con respecto al WACC

LAP indica haber advertido valores diferentes de las betas desapalancadas en dos (2) aeropuertos de la muestra (México y Malta).

e) Con respecto a la compensación a los usuarios

LAP indica que, en el mismo flujo de caja con el que se terminó el Cargo de Acceso en el 2012, se planificó una inversión en dicho año de USD 6 921 y que este ejecutó una inversión de USD 22 315; es decir, que se invirtió USD 15 393 más de lo planificado, monto que no habría sido cubierto por dicho Cargo de Acceso y que, por tanto, OSITRAN estaría dando un “trato desigual” respecto de los usuarios.

87. A continuación, se analizan cada uno de los comentarios formulados por el Concesionario.

a) **Demanda**

a.1) Con relación a las medidas del área disponible a rentar

88. El Concesionario, a través de la Carta N° C-LAP-GRE-2019-00516, señala lo siguiente:

“1. En el párrafo 37 se indica que las medidas interiores de los contenedores disponibles son consideradas para determinar el área ofertada. Así al 2015, se consideró como área mensual disponible 168.17m² correspondientes a 4 contenedores de 20 pies y a 4 contenedores de 40 pies.

*2. Al respecto nuestro Sistema SAP tiene registrado como m² disponibles 159.60 m² para los mismos 8 contenedores (4 de 20 pies y 4 de 40 pies). Por lo que si para el regulador la oferta mensual disponible de los primeros 8 contenedores es 168.17 m² en vez de 159.60 m² (registrado en SAP); **se procederá a ajustar cada uno de los metros cuadrados correspondientes a los 159.60 m² por un incremento de 5.37% para llegar a los 168.17 m² que el regulador indica.***

(...)

*5. Por otro lado, sobre el contenedor adicional, el regulador indica que el área disponible se incrementa en 28.20 m²; sin embargo, nuestro sistema SAP tiene registrado 29,62 m²; por lo que **se procederá a ajustar con una reducción de -4.79% cada m² de los correspondientes 29.62 m² y así obtener los 28.20 m² que el regulador indica.**”*

[El énfasis y subrayado son nuestros]

89. Conforme se observa, el Concesionario sostiene que su Sistema SAP tiene registrada un área de 159,60 m² por los 8 contenedores (4 de 20 pies y 4 de 40 pies) existentes al año 2015, y un área de 29,62 m² por el último contenedor adquirido; no obstante, indica que procederá a “ajustar cada uno de los metros cuadrados” correspondientes a dichas áreas a fin de alcanzar los 168,17 m² y 28,20 m², respectivamente, que “el Regulador indica”.

90. Al respecto, es preciso remarcar que las medidas internas consideradas para el cálculo del área disponible a rentar no han sido determinadas arbitrariamente por el Regulador; por el contrario, dichas medidas son consistentes con las que el propio Concesionario señaló en el último procedimiento de emisión de Mandato de Acceso (año 2015), y que fueron empleadas para la determinación de dicho cargo de acceso, así como del aprobado en el año 2012. En efecto, en el Informe N° 022-15-GRE-OSITRAN, que sustenta la propuesta de Cargo de Acceso del año 2015 se señala lo siguiente:

“13. La propuesta de LAP fue remitida al Regulador mediante la Carta GRE-C-2015-00112, la cual adjuntaba el Memo LAP-GPF-2015-00064, en la cual se detallaba la propuesta del Concesionario, así como un CD con el modelo económico en Excel ®.

a) **Proyección de demanda**

14. **LAP indicó que en la actualidad, la capacidad máxima del servicio de almacenamiento de equipaje rezagado asciende a 168,16 m², considerados en la revisión anterior.** Asimismo, señalan que el factor de ocupación se ha mantenido en 100%.
15. Dado que los metros cuadrados disponibles y facturados son los mismos, proponen considerar una proyección constante de estos últimos, como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 1: Proyección de demanda LAP

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Áreas Ofertadas por LAP (m²)	168	168	168	168	168	168	168

Fuente: Memo LAP-GPF-2015-00064

(...)

32. **Para el cálculo de las áreas de los contenedores, se ha tomado en cuenta las medidas (interiores) de los contenedores de 20 y 40 pies en servicio, que se emplearon en la revisión del año 2012.** Tomando el factor de ocupación de LAP de 100%, es decir considerando que todos los metros cuadrados para el almacenaje de equipaje rezagado serán ocupados.

Cuadro 9: Medidas de los contenedores

Tipo de contenedor	Largo (m)	Ancho (m)	Alto (m)	Área por Contenedor (m²)
20 pies	5,89	2,35	2,36	13,84
40 pies	12,00	2,35	2,36	28,20

Fuente: Informe 003-12-GRE-OSITRAN (Cuadro 18)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

33. Por lo tanto, **el área mensual disponible para el depósito de equipaje rezagado asciende a 168,17 m², resultado de multiplicar el número de contenedores por el área interna de cada tipo de contenedor.**¹

¹ El área demandada es el resultado de multiplicar el área de los cuatro contenedores de 20' (13,84m²) por el número de contenedores de 20' (4), más el resultado de multiplicar el área de los cuatro contenedores de 40' (28,20m²) por el número de contenedores de 40' (4)."

[El énfasis y subrayado son nuestros]

91. En ese sentido, cabe subrayar que cualquier regularización o "ajuste" que deba realizar el Concesionario en su sistema SAP, será para guardar consistencia con la información remitida por este, y que fue verificada y considerada por el Regulador en los procedimientos previos de emisión de Mandato de Acceso; por lo que dicho "ajuste" no debería significar una modificación de las áreas consignadas en los Contratos de Acceso por el arrendamiento de los almacenes.
- a.2) **Con relación al marco regulatorio considerado para determinar el incremento del área disponible**
92. LAP ha solicitado que se precise el marco legal bajo el cual se justificaría que, para efectos de calcular el Cargo de Acceso, en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN se haya tenido en consideración si la inversión ejecutada por dicho Concesionario relativa a la adquisición de un (01) contenedor en el 2018, cumplía con las disposiciones contractuales que regulan dicho tipo de inversión²⁵. En particular, LAP cuestiona que este Regulador haya tenido en consideración si la referida inversión se efectuó en cumplimiento de tales

²⁵ En el Informe N°0009-2019-GRE-OSITRAN se mencionó que, mediante Memorando N° 0085-19-GRE-OSITRAN, la GRE solicitó a GSF informar si los montos de inversión cumplían con las obligaciones contenidas en las cláusulas 5.7, 5.10, 5.11 y 5.12 del Contrato de Concesión.

disposiciones contractuales toda vez que, a su juicio, ello no se encontraría justificado ni en el Contrato de Concesión, ni en el REMA.

93. Al respecto, cabe señalar que, conforme a lo establecido en la cláusula 1.31 del Contrato de Concesión²⁶, “Mejoras” son aquellos bienes muebles e inmuebles, así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario. Asimismo, de acuerdo con la cláusula 5.6 del Contrato de Concesión²⁷, dichas “Mejoras” deben realizarse obligatoriamente con sujeción a lo dispuesto en la cláusula 5 de dicho Contrato de Concesión. En esa línea, resulta pertinente traer a colación lo dispuesto en los numerales 5.7 y 5.10 del Contrato de Concesión, los cuales establecen, entre otros, lo siguiente:

*“5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas **Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario;** solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.*

*Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las **Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula.***

(...)

- 5.7.3. **El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, para tal efecto, presentará las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios correspondiente, para su respectiva revisión y aprobación.**

La aprobación de los precios unitarios de las Mejoras correspondientes por parte de OSITRAN, con el apoyo de la supervisión a que se refiere la cláusula 24.3 se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la sustentación a la que se ha hecho referencia. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de precios unitarios correspondiente a la ejecución de las Mejoras, deberá solicitarla, hasta en una sola oportunidad, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez, el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los precios unitarios de la construcción de las Mejoras han sido aprobados.

La aprobación de los montos derivados de la construcción de las Mejoras, se realizará de acuerdo a los precios unitarios aprobados.

(...)”

[Énfasis agregado, notas a pie de página omitidos]

²⁶ “1.31. **Mejoras**” significarán los bienes, conforme a lo estipulado en el Anexo 3 del presente Contrato, cuya adquisición y construcción será a cuenta y costo del Concesionario, conforme se establece en el presente Contrato. Las Mejoras tendrán la condición de Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejoras Complementarias, según corresponda.

²⁷ “5.6. **Mejoras.** Con sujeción a las disposiciones adicionales de esta Cláusula 5, el Concesionario realizará las Mejoras indicadas a continuación, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato y a los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo que se autorice de otra manera por escrito por el Concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN.(...)”

“5.10. Planes de Diseño y de Trabajo. El Concesionario será responsable de que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora sean llevados a cabo de tal manera que ésta sea completa y adecuada para los propósitos y de acuerdo con los planos, especificaciones y otros documentos a los que se hace referencia en el presente Contrato y que permitiéndolo su naturaleza sea diseñada y efectuada de manera tal que, adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años, o de los años máximos de vida útil que de acuerdo a su naturaleza deba razonablemente tener, así como de implementar todas las medidas requeridas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

El Concesionario presentará a OSITRAN un plan de diseño para las Mejoras Obligatorias y para las Mejoras Complementarias requeridas durante el Período Inicial y los Gastos relacionados a dichas Mejoras, y el primer programa de trabajo y su presupuesto, dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a la Fecha de Cierre. Subsiguientemente a tal presentación, los planes de diseño, programas de trabajo y presupuestos para las Mejoras Obligatorias para las Mejoras Complementarias así como para las Mejoras Eventuales deberán ser presentados por el Concesionario a OSITRAN, cuando menos de forma anual. Los planes de diseño y de trabajo podrán ser modificados sólo con la aprobación del Concedente, contando con la opinión técnica de OSITRAN, salvo el caso de modificaciones que no superen el quince por ciento (15%) del monto de las inversiones incluidas en el plan de diseño y de trabajo referido a Mejoras Obligatorias, Mejoras Complementarias o Eventuales, según corresponda, las mismas que serán directamente aprobadas por OSITRAN, quien notificará al Concedente, tanto de la solicitud como de la aprobación efectuada.

El Concesionario podrá acordar con OSITRAN el tipo y monto de las modificaciones de relevancia menor que por su naturaleza puedan estar sujetas a una fiscalización posterior por parte de OSITRAN, las mismas que serán notificadas a éste en el plazo establecido en su oportunidad.”

94. Conforme puede observarse de las cláusulas antes citadas, el Concesionario se encuentra obligado, entre otros, a notificar al Regulador, a través del plan de diseño previsto en la cláusula 5.10, las Mejoras (Obligatorias, Eventuales y Complementarias) a ser ejecutadas, las cuales deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) y los Estándares Básicos; asimismo, el Concesionario tiene la obligación de sustentar ante el Regulador los montos derivados de su ejecución, para su revisión y aprobación, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.7.3 del Contrato de Concesión. En ese orden, la cláusula 24.3 del Contrato de Concesión dispone explícitamente que, **“A efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.10 del presente Contrato, la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917. (...).”**
95. Acorde con lo anterior, con el fin de permitir la ejecución adecuada de programas de **aseguramiento y control de calidad**, el numeral 1.29 del Anexo 14²⁸ del Contrato de

²⁸ Anexo 14.-

“1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.

*El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para **permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.***

Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte de OSITRAN, de cada proyecto, serán los siguientes:

- Etapa de Desarrollo 1 – Planificación
- Etapa de Desarrollo 2 – Programación
- Etapa de Desarrollo 3 – Diseño esquemático
- Etapa de Desarrollo 4 – Desarrollo de diseño
- Etapa de Desarrollo 5 – Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción.
- Etapas de revisión de la preparación de la documentación correspondiente a las etapas de desarrollo:
 - Completados al 30%
 - Completados al 60%
 - Completados al 90%
 - Completados al 100%
- Etapa de desarrollo 6 – Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable).

Concesión establece las etapas de desarrollo de cada proyecto de inversión; precisando que el Concesionario deberá entregar a OSITRAN los documentos correspondientes al final de cada etapa para su evaluación, aprobación o desaprobación.²⁹

96. De esta forma, tal como se explicó en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, teniendo en consideración que, en mayo de 2019, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN³⁰, este Regulador reconoció la inversión efectuada por el Concesionario en 2018, por un valor de USD 9 686, en el marco de lo dispuesto en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión; en el citado Informe se estimó un área mensual total disponible de 196,37 m² a partir del año 2019.
97. Conforme se indicó en el citado Informe, lo anterior se encuentra justificado toda vez que, para determinar el cargo de acceso “el Regulador debe reconocer los gastos e inversiones eficientes”. En efecto, tal como se citó en el referido Informe, de conformidad con el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el cargo de acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura. Del mismo modo, como se citó también en dicho documento, uno de los principios que rige la determinación de los cargos de acceso, es mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura, conforme a lo establecido en el artículo 26 del REMA.
98. Dicho criterio se encuentra acorde también con el Principio de Eficiencia³¹ establecido en el artículo 8 del REMA, según el cual la determinación del cargo de acceso debe tomar en cuenta los incentivos para el uso eficiente de la infraestructura; así como con el Principio de Eficiencia y Efectividad, y el Principio de Protección de Usuarios, que rigen las acciones del Regulador³² contenidos en el artículo 8 del REGO de OSITRAN.

-
- *Etapas de desarrollo 7 – Construcción*
 - **Etapas de Desarrollo 8 – Conclusión formal del proyecto de construcción.**
 - **Etapas de Desarrollo 9 – Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha.**
 - *Etapas de Desarrollo 10 - Inspección final de las instalaciones un (1) año después de la ocupación.*

(...)

El diseño, concurso (de ser aplicable), construcción, puesta en marcha e inspección final (Etapas de Desarrollo 3 al 10) de los proyectos, deberá llevarse a cabo en forma individual para cada proyecto.

El Concesionario deberá entregar a OSITRAN los siguientes documentos al final de cada etapa de desarrollo para su evaluación, aprobación o desaprobación:

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros]

²⁹ De este modo, corresponde al Regulador evaluar, aprobar o desaprobar las Etapas de Desarrollo 8 y 9 que determinan la Conclusión formal del proyecto de construcción y la Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha.

³⁰ Cabe señalar que, en el Informe N° 0704-2019-JCA-GSF-OSITRAN que sustenta la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN, se indica que, la Mejora en cuestión se encuentra incluido en el Plan de Diseño y de Trabajo – Presupuesto y Programa de Inversiones 2018 presentado por el Concesionario LAP y aprobado por OSITRAN con Oficio N° 6382-2018-GSF-OSITRAN.

³¹ REMA.-

“Artículo 8.- Principios aplicables.

*Los principios establecen las reglas que determinan **los términos y condiciones en los que se debe brindar Acceso a una Facilidad Esencial.** Estos principios deben ser utilizados para sustentar y establecer criterios de celebración, contenido de los Contratos de Acceso, sin importar la modalidad que adopten, pudiendo ser utilizados además como criterio interpretativo o de integración de los mismos. Del mismo modo, establecen los límites y lineamientos de OSITRAN para la emisión de mandatos y otros pronunciamientos sobre el Acceso.*

(...)

e) *Principio de eficiencia.*

*La determinación y modificación de los Cargos y Condiciones de Acceso deberán tomar en cuenta los incentivos para el **uso eficiente de la infraestructura de transporte, evitando la duplicidad ineficiente, costos de congestión y otras externalidades.***

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros]

³² Reglamento General de OSITRAN (REGO).-

“Artículo 9.- Principios que rigen las acciones del OSITRAN

99. De este modo, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se considera relevante tener en cuenta si los montos de inversión correspondientes a la Mejora puesta en marcha para el uso de los usuarios intermedios a efectos de que presten un Servicio Esencial, fueron reconocidos por este Regulador previa verificación del cumplimiento de las disposiciones contractuales y legales pertinentes, con la finalidad que se recojan en dicho cargo inversiones eficientes así como un uso eficiente de la infraestructura, en línea con las disposiciones antes citadas.
100. Por tanto, habida cuenta que i) el Concesionario presentó su solicitud de Reconocimiento de Inversiones en Mejoras correspondiente a la compra del noveno contenedor, el 17 de abril de 2019 mediante la Carta C-LAP-GPF-2019-0489, y ii) dicha inversión fue reconocida por OSITRAN en mayo de 2019³³; teniendo en consideración el marco contractual y legal antes citado, en el presente caso, se ha determinado considerar como área disponible a rentar durante el 2018 los ocho (8) contenedores preexistentes, y durante el 2019 los nueve (9) contenedores.
- a.3) Con relación al factor de ocupación considerado para la proyección de demanda

101. El Concesionario en su comentario cuestiona la razonabilidad económica del factor de ocupación considerado por el Regulador para proyectar la demanda en el periodo 2019-2023, valiéndose de un gráfico que compara los metros cuadrados (m²) arrendados en el periodo 2015-2018 con la demanda proyectada por OSITRAN (2019-2023), indicando que:

“Cuadro 1 M2 Arrendados Históricos y Proyección GRE-OSITRAN



8. Del cuadro anterior se desprende que los M2 promedio históricos arrendados desde el 2015 hasta el 2018 han estado entre 156 m² y 163 m²; con un factor de ocupación de entre 93% y 95% (2015-2017) considerando 8 contenedores con una oferta total de 168.17 m² y **83% desde el 2018 considerando 9 contenedores** con una oferta total de 196.37 m². GRE-

Las decisiones y acciones del OSITRAN se sustentan en los siguientes Principios:

(...)

- 9.8 Principio de Protección de Usuarios.- **El OSITRAN vela por el bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público bajo el ámbito de su competencia**, de acuerdo con lo establecido por la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. ”

(...)

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

(...)”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

³³ Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN de fecha 10 de mayo de 2019. Asimismo, cabe precisar que, a través del Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN de fecha **25 de abril de 2019**, la GSF informó a esta Gerencia que se encontraba observada la Etapa de Desarrollo 8 de dicho proyecto.

OSITRAN ha proyectado una demanda para el 2019 equivalente a 186 m², cifra muy superior a la actual demanda que tiene el servicio; es decir, si el incremento real en 3 años (2018 vs 2015) fue de solo 7 m²; el supuesto propuesto por GRE-OSITRAN es que en 1 año el incremento sea 23 m². Supuesto notoriamente cuestionable cuando la demanda efectivamente usada se ha incrementado muy ligeramente desde el 2015 y más aún con el último cambio de modelo de negocio de la industria de las aerolíneas como LATAM (ahora incluye un servicio Low cost) y con una clara mayor participación de mercado de las aerolíneas Low Cost (Viva Air y Sky) lo cual origina que el número de pasajeros con maleta se reduzca notablemente.

9. Por ello se propone mantener el factor de ocupación real del 2018 de 83% con una oferta total de 196,37 m² y no el indicado por Ositran de 95% para los años futuros y ser mucho más coherente con la demanda histórica y con el cambio de modelo de negocio que en los últimos años están sufriendo las aerolíneas hacia un modelo low cost con menos maletas por pasajero.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

102. De acuerdo con lo señalado por LAP, el Regulador estaría asumiendo que la demanda va a incrementarse en 23 m² del 2018 a 2019; supuesto que para el Concesionario sería cuestionable debido a lo siguiente:
- i) El incremento real de la demanda desde el 2015 al 2018 fue de solo 7 m² (de 156 m² a 163 m²); con un factor de ocupación de 93% - 95% entre los años 2015 y 2017 (considerando 8 contenedores con una oferta total de 168,17 m²), y 83% en el 2018 (considerando 9 contenedores con una oferta total de 196,37 m²).
 - ii) El último cambio de modelo de negocio de la industria de transporte aéreo hacia un servicio *low cost* por parte de las aerolíneas LATAM, Viva Air y Sky, origina que el número de pasajeros con maleta se reduzca notablemente.
103. En ese sentido, sugiere que se mantenga el factor de ocupación real del 2018, el cual según LAP es de 83% considerando una oferta (área disponible a rentar) total de 196,37m².
104. Con respecto al punto i), acorde con lo señalado en el comentario anterior, cabe remarcar que el Concesionario presentó su solicitud de Reconocimiento de Inversiones en Mejoras correspondiente a la compra del noveno contenedor, el 17 de abril de 2019 mediante la Carta C-LAP-GPF-2019-0489, y que dicha inversión fue reconocida por OSITRAN en mayo de 2019³⁴. Así, teniendo en cuenta el marco contractual y regulatorio aplicable, se ha determinado considerar que el área disponible a rentar durante el año 2018 está conformada por los ocho (8) contenedores preexistentes, representando una **oferta total mensual de 168,17 m²** (en lugar de 196,37 m² que pretende LAP); por lo que debe desestimarse su sugerencia de considerar un factor de ocupación de 83%.
105. De otro lado, con relación al punto ii), es preciso subrayar que, de acuerdo con la información enviada por el Concesionario a través de la Carta LAP-GRE-2019-0309³⁵, las dos aerolíneas filiales que operan bajo el modelo *Low Cost* en el Perú (Viva Airlines Perú S.A.C. y Sky Airlines Perú S.A.C.) no han presentado -desde el inicio de sus operaciones en los años 2017 y 2019, respectivamente- solicitudes de acceso a almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCh. Así, estas aerolíneas no constituyen la fuente de ingreso (demanda) de dichos almacenes (sino otras como Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Canada, Air Europa, American Airlines, Copa, Delta, Iberia, Jet Blue, KLM, entre otras). Más aún, de la información proporcionada por LAP, se observa que las empresas matrices Viva Colombia y Sky Airlines, a través de los contratos de acceso N° 4000000675 y N° 40000466, e incluso la aerolínea LATAM a través del contrato de acceso N° 40000258, vienen arrendando los almacenes de equipaje rezagado durante los años

³⁴ Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN de fecha 10 de mayo de 2019. Asimismo, cabe precisar que, a través del Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN de fecha **25 de abril de 2019**, la GSF informó a esta Gerencia que se encontraba observada la Etapa de Desarrollo 8 de dicho proyecto.

³⁵ De fecha 10 de abril de 2019

2015 al 2018 de manera ininterrumpida, lo cual es consistente con la tendencia creciente del tráfico de pasajeros en el AIJCh.

106. Sin perjuicio de lo anterior, se estima pertinente el comentario de LAP referido a considerar los datos históricos, por lo que se ha proyectado la demanda para el periodo 2019-2023 empleando el promedio del factor de ocupación anual registrado durante el periodo 2015-2018. Dicho factor de ocupación ha sido calculado considerando: i) una oferta disponible anual de 2 018 m², resultado de multiplicar el área disponible a rentar mensual de 168,17 m² por los doce (12) meses del año; y, ii) la cantidad de m² facturados al año de acuerdo con el “Anexo N° 9 Resumen Anual: Ingresos versus Costos” de los Informes de Contabilidad Regulatoria remitidos por LAP; tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 18: Factor de ocupación histórico anual

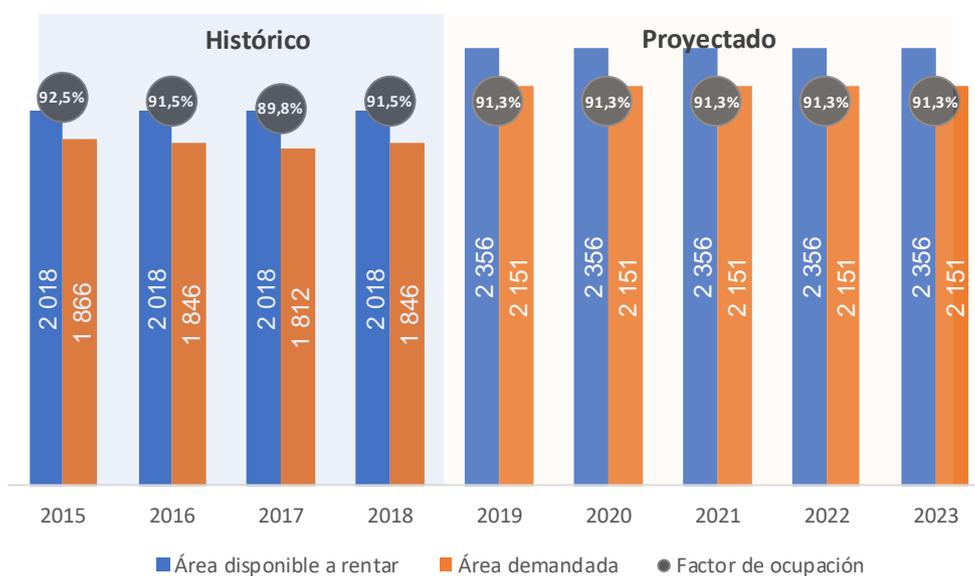
	2015	2016	2017	2018	Promedio
Área total ofertada (m ²)	2 018	2 018	2 018	2 018	2 018
Unidades vendidas (m ²)	1 866	1 846	1 812	1 846	1 842,5
Áreas efectivamente demandadas (%)	92,5%	91,5%	89,8%	91,5%	91,3%

Fuente: Informes N° 003-12-GRE-OSITRAN y N°022-2015-GRE-OSITRAN, Anexo N° 9 de los Informes de Contabilidad Regulatoria.

Elaboración: Propia

107. De esta manera, teniendo presente que el Concesionario como parte de su gestión decidió aumentar la oferta adquiriendo el noveno contenedor de 40 pies, se considera razonable que el referido factor de ocupación (91,3%) se mantenga durante el periodo 2019-2023, proyectándose un área demandada anual de 2 151 m², tal como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 1: Área disponible a rentar, área demandada y factor de ocupación, históricos y proyectados anuales (en m² y %)



Fuente: Informes N° 003-12-GRE-OSITRAN y N°022-2015-GRE-OSITRAN, Anexo N° 9 de los Informes de Contabilidad Regulatoria.

Elaboración: Propia

b) **Costos de operación y mantenimiento**

b.1) Con respecto al costo de mantenimiento de los contenedores

108. El Concesionario señala lo siguiente:

“11. La solicitud de OSITRAN indica se debe adelantar un año tales mantenimientos respecto a los años propuestos por LAP (2021 y 2022). Sin embargo, **no es eficiente realizar el mantenimiento en 2 años distintos, es decir, un año 8 contenedores y luego al siguiente año a un solo contenedor, por ello para generar mayores eficiencias o economías de escala se debe realizar el mantenimiento en un solo año los 9 contenedores el año 2020.** Por lo que el gasto de mantenimiento quedaría según el cuadro siguiente.

Cuadro 2 Gastos de Mantenimiento proyectados

Presupuesto Gastos Operativos	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mantenimiento de contenedores	10 727,11		13 271			

(...)”

[Énfasis y subrayado es nuestro]

109. Al respecto, en primer término, cabe recordar que, conforme al sustento remitido por LAP a través de la Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014 de fecha 25 de marzo de 2019, el costo de mantenimiento estimado por este en su propuesta de Cargo de Acceso consideraba realizar el mantenimiento de los ocho (8) contenedores preexistentes en el año 2021 y del noveno contenedor en el año 2022. En atención a ello, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización³⁶, en el marco de su competencia y funciones, se pronunció señalando que “(...) a fin de cumplir con el requisito técnico mínimo 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y considerando que los contenedores se encuentran a la intemperie propensos a la corrosión y acumulación de polvo, se considera que **el mantenimiento de los contenedores debe realizarse en un periodo menor a 4 años, por lo que como máximo se recomienda realizar el mantenimiento de los contenedores el año 2020 y 2021, respectivamente** (...)”
110. Así, pese a haber identificado previamente la necesidad del mantenimiento de los ocho (8) contenedores preexistentes y del noveno contenedor teniendo en cuenta las fechas de último mantenimiento realizado y de adquisición, respectivamente, LAP señala en esta oportunidad que no sería eficiente realizar el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en dos (2) años distintos, es decir, en un año ocho (8) contenedores y en el siguiente año un solo contenedor, y alega que “para generar mayores eficiencias o economías de escala”, debe realizarse el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en un solo año, es decir, en el 2020.
111. En ese contexto, mediante el Memorando N° 0128-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que informe si resulta técnicamente viable que se realice el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en una sola oportunidad en el año 2020 como plantea LAP, teniendo presente los principios de eficiencia previstos en el artículo 26 del REMA. A su vez, mediante correos electrónicos de fechas 24 de junio y 8 de julio de 2019, se solicitó a LAP que remita el detalle de cómo había estimado el costo de mantenimiento del año 2020 (USD 13 271).
112. En respuesta a dichos requerimientos, mediante correo electrónico del 24 de junio, el Concesionario indicó que:

³⁶ A través del Memorando N° 0992-2019-GSF-OSITRAN.

- El costo del último mantenimiento realizado en el año 2017 a los ocho (8) contenedores preexistentes (USD 10 727,11) fue ajustado por inflación, obteniendo un costo de USD 11 372,52 al año 2020.
- Dicho costo ajustado fue dividido entre los metros cuadrados (m²) correspondientes al área externa de los ocho (8) contenedores, obteniendo un costo medio de USD **64,11 por m²**.
- Dicho costo medio fue multiplicado por el área externa de los nueve (9) contenedores, obteniendo el resultado final de USD 13 271,58.

113. Asimismo, mediante correo electrónico del 8 de julio, LAP señaló lo siguiente.

“(i) El generar mayores eficiencias por realizar el mantenimiento de 9 contenedores en un mismo año versus 8 en un año y el contenedor restante el año siguiente año se relaciona con:

- *Un menor costo en cuanto a la inflación: el costo unitario es menor si se realiza el mantenimiento el 2020 versus si se realizara el 2021 puesto que en el año 2021 el costo unitario crece por inflación (esto ya se refleja en el flujo de caja enviado).*

- **Un menor costo unitario en cuanto al costo fijo:** *el costo unitario es menor si se cotiza 8 contenedores versus un solo contenedor; dado que el contratista elegido debe de entregar un plan SSOMA, plan de trabajo, cronograma y un informe final; en el caso de que se hiciera solo un contenedor el siguiente año nuevamente se tendría que entregar los mismos documentos; además de volver a realizar la procura (esto ya se refleja en el flujo de caja enviado, si se hiciera en dos años el costo unitario del mantenimiento del ultimo contenedor sería más caro)."*

[El énfasis y subrayado son nuestros]

114. Con relación al menor costo por inflación que señala LAP, cabe remarcar que, si bien ello se observa en el flujo de caja remitido por este, debe tenerse presente que adelantar un año ese gasto tiene un costo económico debido al valor del dinero en el tiempo que se reconoce a través de la tasa de descuento. No obstante, a través del Memorando N° 1536-2019-GSF-OSITRAN, la GSF informó que sí resulta técnicamente viable realizar el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en el año 2020, considerando que "todos ellos presentan deterioros en la pintura exterior y presencia de óxido", y acotando que con la propuesta de LAP se garantiza el cumplimiento del Requisito Técnico Mínimo (RTM) establecido en el numeral 2.2 del Anexo 14.
115. De otro lado, con respecto al menor costo fijo medio, cabe subrayar que LAP calcula un costo de USD 64,11 por m², tanto si realiza el mantenimiento a ocho (8) contenedores o los nueve (9) que propone, e indica que si se hiciera el mantenimiento en dos años (ocho contenedores el primer año y el noveno contenedor al año siguiente), el costo medio del noveno contenedor sería más alto que el de los ocho primeros. Sin embargo, en el flujo de caja que remitió como sustento de su propuesta de Cargo de Acceso, mediante Carta N° C-LAP-GCC-2019-0014 (recibida el 25.03.2019), en el cual considera realizar el mantenimiento en dos años, se advierte que el costo medio por m² intervenido es igual tanto para los ocho (8) contenedores preexistentes como para el noveno contenedor (USD 70,21)^{37, 38}.
116. De esta manera, pese a que LAP afirma que realizar el mantenimiento de los nueve contenedores genera ahorros por economías de escala debido al menor costo fijo medio, los cuales deberían verse reflejados en el flujo de caja; a partir del monto de USD 13 271,58 que plantea LAP³⁹ para el año 2021, no se evidencia que este refleje dichos ahorros. No obstante, dada la información disponible, se ha estimado el el costo de mantenimiento de los nueve contenedores a partir del valor de dicha tarea para 8 contenedores, el cual asciende a USD 13 271,58.

b.2) Con respecto a la estimación de los costos operativos indirectos

117. LAP indica lo siguiente:

"13. El factor empleado por el Regulador en mandatos previos (10.74%) usó como fuente de información los servicios no regulados para el servicio de equipaje rezagado. Esto fue así debido a que en las primeras revisiones³, para la formulación de cargos de acceso, la Contabilidad Regulatoria de ese entonces no contaba con valores desagregados para el

³⁷ Cabe indicar que dicho costo medio es mayor que USD 64,11 debido a la tasa de inflación que LAP empleó para estimar su propuesta de Cargo de Acceso.

³⁸ En efecto, el costo de mantenimiento proyectado por LAP para el año 2021 ascendía a USD 11 806 por la intervención de 168,16 m² (correspondiente a los ocho contenedores preexistentes), obteniéndose un costo medio de USD 70,21 por m². Por su parte, el costo de mantenimiento proyectado para el año 2022 ascendía a USD 2 132 por la intervención de un área de 29,62 m² (correspondiente al noveno contenedor); así, descontándole la inflación considerada por LAP en dicho año (2,5%) a efectos de que sea comparable con el costo de mantenimiento en el año 2021, se obtiene un monto de USD 2 079,5, que dividido entre los 29,62 m² intervenidos resulta en un costo medio de USD 70,21 por m².

³⁹ En su correo electrónico de fecha 25.06.2019.

servicio de equipaje rezagado⁴ es por ello que este servicio se encontraba de manera agregada dentro de los servicios no regulados.

14. *Por ello, **en vista que el Regulador ha decidido actualizar dicho factor, este debiera considerar la misma razón mencionada pero ya no sobre los servicios no regulados, sino sobre el propio servicio de equipaje rezagado.** Así tomando en cuenta que los últimos EEFF regulatorios aprobados son del 2017 **dicho ratio asciende a 23.53%.***

³ Emisión del mandato de acceso en el 2007 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2007-CD-OSITRAN.

⁴ La Contabilidad Regulatoria de LAP actual ya desagrega este servicio.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

118. Al respecto, cabe recordar que la información de la Contabilidad Regulatoria ya se encontraba desagregada tanto en la emisión del Mandato de Acceso del 2012 como en la del 2015, sin que se haya variado la forma de estimar los costos operativos indirectos. Así, para la determinación del Cargo de Acceso aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-CD-OSITRAN, se consideró el porcentaje de 10,74% calculado por LAP considerando las mismas variables empleadas en el año 2007 y 2012 pero tomando los datos correspondientes al año 2013 de la Contabilidad Regulatoria. En efecto, a través la Carta LAP-GRE-C-2015-00178, con relación al porcentaje estimado de costos indirectos, el Concesionario indicó que:

“(...)

9. Este cálculo de 10,74% proviene de actualizar el ratio de la suma de costos indirectos y no imputables todo ello dividido por la suma de gastos directos y el total de la retribución, cuyos montos son obtenidos de los reportes de Contabilidad Regulatoria 2013 (CR 2013)

10. En la revisión del 2007⁵ Ositran calculó los costos indirectos como un porcentaje de gastos directos y total retribución de la columna de servicios no regulados obteniendo un ratio de 11.24%. Ahora este ratio actualizado con la CR 2013 resulta en 10,74% (...).”

⁵ Ver informe N°003-07-GRE-OSITRAN

119. Como puede observarse de los párrafos citados, el Concesionario calculó el porcentaje de 10,74% considerando la información de los servicios no regulados de la Contabilidad Regulatoria, aun cuando en dicha oportunidad la Contabilidad Regulatoria ya presentaba de manera desagregada la información de costos por tipos de servicio. En ese sentido, al no existir variaciones en cuanto a la información disponible respecto del último procedimiento, no habría motivo para en esta oportunidad considerar una forma de cálculo distinta.
120. Así, teniendo en cuenta que el Cargo de Acceso que se determine en el presente Mandato se encontrará vigente hasta que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros, se considera razonable en el presente caso seguir la misma forma de cálculo empleada en los procedimientos previos y evaluar la pertinencia de un cambio integral de criterios metodológicos y fuentes de información en el próximo procedimiento de emisión de Mandato de Acceso, de cara a la nueva infraestructura. Por tanto, en virtud del Principio de Predictibilidad, nos ratificamos en considerar el porcentaje estimado de 9,08% en la proyección de los costos operativos indirectos.

c) Inversiones

121. En este punto, LAP cuestiona que OSITRAN haya tenido en consideración si la inversión relativa a la adquisición de un (01) contenedor efectuada en 2018, cumplía con las disposiciones contractuales que regulan dicha inversión, toda vez que, a su juicio, ello no se encontraría justificado ni en el Contrato de Concesión ni en el REMA.
122. Al respecto, tal como se señaló en el acápite a.2) de este documento, para efectos de calcular el cargo de acceso en el presente caso, se tuvo en consideración que mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN, este Regulador reconoció la inversión efectuada por el Concesionario en 2018, por un

valor de USD 9 686, en el marco de lo dispuesto en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión.

123. Lo anterior teniendo en cuenta que, conforme se indicó en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, para determinar el cargo de acceso "el Regulador debe reconocer los gastos en inversiones eficientes". Ello, de conformidad con el artículo 27 del REMA que establece que el criterio de valorización de costos para calcular el cargo de acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura. Asimismo, teniendo en cuenta que uno de los principios que rige la determinación de cargos de acceso es mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura, conforme a lo establecido en el artículo 26 del REMA. Además, como se indicó previamente, dicho criterio se encuentra acorde también con en el Principio de Eficiencia⁴⁰ establecido en el artículo 8 del REMA; así como en el Principio de Eficiencia y Efectividad, y el Principio de Protección de Usuarios, que rigen las acciones del Regulador⁴¹ contenidos en el artículo 8 del REGO de OSITRAN.
124. En tal sentido, corresponde reiterar que, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se considera relevante tener en cuenta si los montos de inversión fueron aprobados por este Regulador previa verificación del cumplimiento de las disposiciones contractuales y legales pertinentes, con la finalidad que se recojan en dicho Cargo los gastos en inversiones eficientes, en línea con las disposiciones legales antes citadas.
125. Por tanto, en el presente caso, se ha determinado incluir la inversión correspondiente a la compra del noveno contenedor en el año 2018 del flujo de caja⁴² que determinará el Cargo de Acceso que pagarán los usuarios, habida cuenta que esta fue reconocida por OSITRAN⁴³ el 10 de mayo de 2019.

d) WACC

126. Con respecto a la estimación del beta desapalancado realizada por el Regulador, el Concesionario señala lo siguiente:

"18. Se ha verificado la información de los betas desapalancados de cada uno de los aeropuertos de la muestra y se ha encontrado valores diferentes para 2 aeropuertos de la muestra.

Cuadro 3 Betas de muestra de Aeropuertos

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado	Impuesto efectivo	Ratio D/E	Beta desapalancado
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de México	México	GAPB:DC	MEXBOL Index	1.007	0.267	0.654	0.68
Malta International Airport Plc.	Malta	MIA:MV	MALTEX Index	0.794	0.356	-	0.79

19. Ello origina que el promedio de betas desapalancados pase de 0.61 a 0.63 y el beta apalancado de LAP de 1.45 a 1.50 lo que origina que el Wacc pase a 9.81%. (...)"

⁴⁰ Ver nota a pie de página N° 30.

⁴¹ Ver nota a pie de página N° 31.

⁴² Ver Tabla 12.

⁴³ Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN.

[El énfasis y subrayado son nuestros]

127. Como puede observarse, LAP señala que, luego de verificar la información referida a los betas desapalancados empleados por el OSITRAN, ha encontrado valores diferentes para las empresas “Grupo Aeroportuario del Pacífico S.A.B. de C.V.” y “Malta International Airport Plc.”, respecto de sus respectivos betas apalancados y ratios D/E, lo cual origina que el promedio de los betas desapalancados pase de 0,61 a 0,63; y, en consecuencia, el beta apalancado de LAP pase de 1,45 a 1,50.
128. Al respecto, conforme se señaló en el Anexo I del Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, la información con la cual se calcularon los betas desapalancados, fue obtenida de Bloomberg® a partir de los siguientes criterios:
- **Beta apalancado de las empresas de la muestra:**
 - i) Periodo: Enero/2014 – Diciembre/2018.
 - ii) Periodicidad: Semanal.
 - iii) Índice de referencia: Bolsa local representativa del país de cada empresa.
 - iv) Moneda: Local
 - **Tasa de impuesto y ratio D/E de las empresas de la muestra:**
 - v) Tasa de impuesto: Tasa impositiva efectiva correspondiente al año 2018.
 - vi) Ratio D/E: Ratio Deuda/Capital correspondiente al año 2018.
129. Considerando dichos criterios, en el caso de las empresas mencionadas por LAP, se obtuvieron las siguientes capturas de pantalla de Bloomberg®:

i. Grupo Aeroportuario del Pacífico



Grupo Aeroportuario del Pacífico SAB de CV (GAPB MM) - Crédito

	FY 2013	FY 2014	FY 2015	FY 2016	FY 2017	FY 2018
Deuda/Capital	8,3	8,1	29,6	43,8	60,0	62,2

Fuente: Bloomberg

ii. Malta International Airport Plc.



Malta International Airport PLC (MIA MV) - Crédito

	FY 2013	FY 2014	FY 2015	FY 2016	FY 2017	FY 2018
Deuda/Capital	92,4	80,9	73,5	54,5	34,5	0,0

Fuente: Bloomberg

130. Así, en las capturas de pantalla es posible verificar los criterios empleados por el OSITRAN para la obtención de los betas apalancados a través de Bloomberg®, tales como el periodo de la información (del 01/01/2014 al 31/12/2018), la periodicidad de los datos (semanal), el índice de referencia (bolsa local) y la moneda (local), y el ratio D/E de las empresas, esto es, el ratio deuda/capital correspondiente al año 2018.
131. En contraste, de las capturas de pantalla presentadas por LAP en sus comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso, se advierte que el Concesionario considera un periodo de información distinto al empleado por el OSITRAN para obtener los betas apalancados a través de Bloomberg® (del 04/06/2014 al 03/06/2019); destacándose que ello no resulta consistente con el flujo de caja elaborado en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, cuyo año base es el 2018. Además, en el caso del ratio D/E, el Concesionario considera el ratio “Deuda total a capital común” mientras que el OSITRAN emplea como criterio el ratio “Deuda/Capital” obtenida del módulo “Crédito” del Bloomberg®.
132. Por tanto, en vista de que la información presentada por LAP no se encuentra acorde con los criterios determinados por el Regulador a través del Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, debe desestimarse el comentario efectuado por el Concesionario.

e) Compensación a los usuarios

133. Con respecto a la compensación considerada por el Regulador en la determinación del Cargo de Acceso como consecuencia de la inejecución de inversiones por parte de LAP, este último señala lo siguiente:

- “21. **Ositran castiga a LAP por no haber ejecutado una inversión en el 2015** por un monto de USD 7 402 considerada en el flujo correspondiente al cargo 2012-2015. Sin embargo, en el mismo flujo correspondiente al cargo 2012-2015, se tenía planificado una inversión para el 2012 de US\$ 6,921 y ese año LAP ejecutó una inversión de US\$ 22,315; es decir US\$ 15,393 más a lo planificado. Por lo tanto, **se observa un trato desigual frente a un mismo hecho, Ositran no ha calculado en dicho flujo correspondiente al cargo 2012-2015 el valor del cargo diferencial por haber ejecutado inversiones mayores a las previstas, no ha determinado el monto dejado de cobrar por LAP por haber beneficiado a los usuarios con inversiones más altas de las cubiertas por el cargo de acceso cobrado, ni tampoco ha incorporado el monto dejado de cobrar por LAP como monto de compensación en el presente cargo de acceso.**
22. Como se aprecia OSITRAN no está utilizando el mismo criterio entre los usuarios y el Concesionario, por lo que solicitamos que al igual que se calcula para los usuarios una compensación por inversiones no ejecutadas, **Ositran debe calcular para el concesionario una compensación por inversiones más altas a las planificadas dado que los usuarios se están beneficiando de inversiones no cubiertas por el cargo de acceso.**
23. En vista que lo anterior implica abrir discusiones contrafactuales en las cuales las variables no son fijas y en la medida de que cada 3 años se vuelve al equilibrio consideramos que Ositran debe ser consistente e imparcial y calcular compensaciones en ambos sentidos o en su defecto que en adelante deje de calcular dichas compensaciones en ambos casos.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

134. Conforme se observa de los citados párrafos, LAP cuestiona la compensación a los usuarios determinada por el Regulador, y señala que este debe ser consistente e imparcial y calcular compensaciones en ambos sentidos (usuarios y Concesionario) o, en su defecto, dejar de calcular dichas compensaciones en ambos casos, con base en las siguientes afirmaciones:
- i. La compensación a los usuarios es un “castigo” a LAP por no haber ejecutado una inversión en el 2015 que fue considerada para la determinación del Cargo de Acceso aprobado en el año 2012.
 - ii. Se observa un “trato desigual” del Regulador frente a “un mismo hecho”, toda vez que OSITRAN no ha calculado el valor del cargo diferencial en el flujo de caja 2012-2015 por las mayores inversiones ejecutadas en el 2012 respecto de lo proyectado.
 - iii. Los usuarios se han “beneficiado” con inversiones más altas de las cubiertas por el Cargo de Acceso cobrado.
135. Con relación al punto i), es preciso remarcar que, contrariamente a lo que afirma LAP, la compensación a los usuarios intermedios de ninguna manera constituye un instrumento punitivo del Regulador; toda vez que, conforme se indicó en el Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, el objeto de dicha compensación es considerar en la determinación del presente Cargo el monto pagado en exceso por los usuarios a fin de restituirles el costo económico que asumieron a través del Cargo 2012 por aquellas inversiones que el Concesionario propuso realizar en el año 2015 pero que decidió no ejecutar.⁴⁴
136. A diferencia de ello, las mayores inversiones ejecutadas en el año 2012 que alega LAP no responden a la implementación de mayor infraestructura en beneficio de los usuarios, sino a una variación en los costos como consecuencia de su gestión en la ejecución de dicha inversión.⁴⁵ Por tanto, carecen de sustento las afirmaciones de LAP señaladas en los

⁴⁴ Al respecto, cabe recordar que para la determinación del Cargo 2012, se consideraron inversiones en dos (2) **contenedores**, instalaciones eléctricas, obras preliminares, entre otros, por un total de USD 7 402, las mismas que debían ser ejecutadas **en el año 2015**, de acuerdo con la información remitida por el Concesionario a través de la Carta LAP-GCC-00523-2012-C.

⁴⁵ En efecto, durante el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso del año 2015, LAP sustentó, a través del Memo LAP-GPF-2015-00102 adjunto a la Carta LAP-GRE-C-2015-00178 recibida el 30 de marzo de 2015, que el presupuesto considerado para la determinación del Cargo 2012 fue elaborado internamente e implicaba que la compra de dos (2) contenedores de 20 pies, trabajos preliminares, arquitectura e instalaciones eléctricas iban a contratarse por separado bajo la supervisión y gestión del personal de LAP; sin embargo, al no contar con los recursos necesarios, como el personal para gestionar

puntos ii) y iii), esto es que el Regulador estaría aplicando un “trato desigual” frente a un “mismo hecho,” y que los usuarios se habrían “beneficiado” con inversiones más altas de las cubiertas; más aún, teniendo en cuenta que, en este caso concreto, el monto de inversión ejecutado en el 2012 es considerado como parte del stock de activo base de la empresa⁴⁶.

137. Con relación a lo anterior, debemos remarcar que de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 22 del Contrato de Concesión, el Concesionario asume por su propia cuenta los gastos y riesgos asociados, entre otros, con la realización de las Mejoras, y todas aquellas materias u operaciones bajo su control en la Concesión. Así, de acuerdo con dicho marco contractual, y conforme ha sido señalado en anteriores pronunciamientos del Regulador, los cargos de acceso no tienen como finalidad que se impute a los usuarios intermedios posibles pérdidas producidas por proyecciones pasadas; por lo que no corresponde calcular un cargo diferencial ni compensaciones para LAP en estos casos.

f) Cargo de Acceso

138. En atención a sus comentarios respecto de la demanda, los costos de mantenimiento, las inversiones, el WACC y la compensación, el Concesionario indica que el Cargo de Acceso debe ser de USD 10,59 por m².
139. En virtud del análisis realizado en la presente sección, deben desestimarse todos los comentarios efectuados por el Concesionario a través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00516; y, en ese sentido, determinar que el Cargo de Acceso correspondiente al alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado, que hace que el valor actual neto del flujo de caja sea cero asciende a USD 7,45 por m² por mes.

V. CONCLUSIONES

1. A través del Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, se formuló la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), tras la ruptura de las negociaciones entre LAP y los Usuarios Intermedios. Para tal efecto, se consideró la información remitida por LAP y verificada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, la información de sus Estados Financieros Regulatorios auditados correspondientes al ejercicio 2017 -que cuentan con la conformidad de OSITRAN-, así como el marco contractual y normativo aplicable; siguiendo los criterios empleados en anteriores procedimientos de determinación de Cargos de Acceso realizados por el Regulador. En particular, se consideraron las siguientes variables:
- La demanda del periodo 2019-2023 fue proyectada considerando: i) el área total disponible a rentar (oferta) en cada año, la cual asciende a 196,37m² correspondiente al área interna total de los contenedores disponibles en el año 2019; y ii) el factor de ocupación estimado para dicho periodo, el cual equivale a 94,91%, de acuerdo con la información de áreas demandadas en el año 2018.
 - Los costos operativos proyectados para el periodo 2019-2023 incluyen: costos de mantenimiento, de seguros y otros costos indirectos, acorde con los criterios previos de determinación del Cargo de Acceso.

el trabajo, se realizó un concurso a fin de que un único contratista realice todos los trabajos (suministro, habilitación, puesta en obra e instalación de los contenedores). Además, señaló que los precios usados en el presupuesto remitido en el 2012 tenían como referencia precios históricos de trabajos similares, de los cuales se extrajo los costos unitarios y se indexaron a la inflación para obtener precios referenciales de mercado.

⁴⁶ Ver Tabla 11.

- El flujo de inversiones incluye: i) el valor neto de depreciación de los activos iniciales que se encuentran disponibles para su uso, es decir, las inversiones realizadas en los años 2006 y 2012; y ii) la adquisición de un contenedor en el año 2018 por un valor de USD 9 686, conforme a la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0041-2019-GSF-OSITRAN.
 - Pago de impuesto a la renta e impacto del IGV, siguiendo los criterios previos del Regulador.
 - Para descontar el flujo de caja, se empleó un costo promedio ponderado del capital (WACC) en dólares de 9,71%.
 - Se incorporó en el flujo de caja una compensación a los usuarios por las inversiones propuestas por LAP para el año 2015 -las cuales fueron consideradas en el Cargo de Acceso determinado en el año 2012-, y que no fueron ejecutadas por este.
2. A través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00516, el Concesionario remitió sus comentarios a la referida propuesta, los cuales han sido analizados en el presente Informe; destacándose lo siguiente:

a) Con respecto a la demanda

a.1) LAP señala que las medidas del área disponible a rentar que tiene registradas en su Sistema SAP difieren de las indicadas por OSITRAN; y, en ese sentido, procederá a “ajustar” cada uno de los metros cuadrados correspondientes para obtener los metros cuadrados que “el Regulador indica”.

Al respecto, las medidas internas consideradas para el cálculo del área disponible a rentar no han sido determinadas arbitrariamente por el Regulador, como desliza LAP en esta oportunidad, sino que son consistentes con las que este señaló en el último procedimiento de emisión de Mandato de Acceso, y que fueron empleadas para la determinación de dicho cargo de acceso, así como del aprobado en el año 2012. En ese sentido, cualquier regularización o “ajuste” que deba realizar el Concesionario en su sistema SAP, no debería significar una modificación del área consignada en los Contratos de Acceso.

a.2) LAP cuestiona las obligaciones contractuales que OSITRAN ha considerado para determinar el incremento del área disponible, por lo que solicita que se “justifique” el marco legal que ampara dichas consideraciones.

Para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se considera relevante tener en cuenta si los montos de inversión correspondientes a las Mejoras puestas en marcha para el uso de los usuarios intermedios a efectos de que presten un Servicio Esencial, fueron reconocidos por este Regulador previa verificación del cumplimiento de las disposiciones contractuales y legales pertinentes, con la finalidad que se recojan en dicho Cargo inversiones eficientes así como un uso eficiente de la infraestructura, en línea con los criterios y principios de eficiencia establecidos en los artículos 8, 26 y 27 del REMA, así como con el Principio de Eficiencia y Efectividad, y el Principio de Protección de Usuarios, que rigen las acciones del Regulador contenidos en el artículo 8 del REGO de OSITRAN.

a.3) LAP cuestiona el factor de ocupación considerado por OSITRAN para proyectar la demanda y solicita que se emplee un factor de ocupación de 83%, que correspondería al año 2018.

Acorde con lo señalado en el comentario a.2), en virtud del marco contractual y regulatorio aplicable, se ha determinado considerar que el área disponible a rentar durante el año 2018 está conformada por los ocho (8) contenedores

preexistentes, representando una oferta total de 168,17 m². Asimismo, a partir del análisis efectuado, se ha considerado pertinente proyectar la demanda del periodo 2019-2023 empleando el factor de ocupación anual registrado durante el periodo 2015-2018, el cual asciende a 91,3%.

b) Con respecto a los costos de operación y mantenimiento

b.1) LAP indica que es “ineficiente” realizar el mantenimiento de los ocho (8) contenedores preexistentes en el 2020 y del noveno contenedor en el 2021; por lo que sugiere que se realice el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en el año 2020 con el fin de “generar mayores eficiencias o economías de escala”.

Al respecto, desde el punto de vista técnico, a través del Memorando N° 1536-2019-GSF-OSITRAN, la GSF informó que sí resulta viable realizar el mantenimiento de los nueve (9) contenedores en el año 2020, considerando que *“todos ellos presentan deterioros en la pintura exterior y presencia de óxido”*, y acotando que con la propuesta de LAP se garantiza el cumplimiento del Requisito Técnico Mínimo (RTM) establecido en el numeral 2.2 del Anexo 14.

Desde el punto de vista económico, se ha verificado que el costo planteado por LAP no refleja el menor costo fijo medio que indica se genera por las economías de escala; no obstante, habida cuenta que este Regulador no tiene información sobre cuánto debería ser el costo de mantenimiento de los nueve (9) contenedores, se está considerando el monto señalado por LAP.

b.2) LAP indica que el factor de 10,74% considerado por OSITRAN en los Mandatos previos para estimar los costos operativos indirectos, obedece a que, en el procedimiento del año 2007, la Contabilidad Regulatoria (CR) no contaba con información desagregada de equipaje rezagado; por lo que señala que, dado que el Regulador ha decidido “actualizar” dicho factor, se considere la información de la CR correspondiente a equipaje rezagado, obteniendo un factor de 23,53%.

Al no existir variaciones en cuanto a la información disponible respecto del último procedimiento, no habría motivo para en esta oportunidad considerar una forma de cálculo distinta; por lo que, en virtud del Principio de Predictibilidad, nos ratificamos en considerar el porcentaje estimado de 9,08% en la proyección de los costos operativos indirectos.

c) Con respecto a las inversiones

LAP cuestiona las obligaciones contractuales que OSITRAN ha considerado para determinar las inversiones, por lo que solicita que se “justifique” el marco legal que ampara dichas consideraciones.

Al respecto, se reitera que, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se considera relevante tener en cuenta si los montos de inversión fueron aprobados por este Regulador previa verificación del cumplimiento de las disposiciones contractuales y legales pertinentes, con la finalidad que se recojan en dicho Cargo los gastos en inversiones eficientes, en línea con las disposiciones legales contenidas en el REMA y el REGO de OSITRAN.

d) Con respecto al WACC

LAP indica haber advertido valores diferentes de las betas desapalancadas en dos (2) aeropuertos de la muestra (México y Malta).

La información presentada por LAP no se encuentra acorde con los criterios determinados por el Regulador a través del Informe N° 0009-2019-GRE-OSITRAN, debe desestimarse el comentario efectuado por el Concesionario.

e) Con respecto a la compensación a los usuarios

LAP indica que, en el mismo flujo de caja con el que se terminó el Cargo de Acceso en el 2012, se planificó una inversión en dicho año de USD 6 921 y que este ejecutó una inversión de USD 22 315; es decir, que se invirtió USD 15 393 más de lo planificado, monto que no habría sido cubierto por dicho Cargo de Acceso y que, por tanto, OSITRAN estaría dando un “trato desigual” respecto de los usuarios.

De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 22 del Contrato de Concesión, el Concesionario asume por su propia cuenta los gastos y riesgos asociados, entre otros, con la realización de las Mejoras, y todas aquellas materias u operaciones bajo su control en la Concesión. Así, de acuerdo con dicho marco contractual, y conforme ha sido señalado en anteriores pronunciamientos del Regulador, los cargos de acceso no tienen como finalidad que se impute a los usuarios intermedios posibles pérdidas producidas por proyecciones pasadas; por lo que, en el presente caso, no corresponde calcular un cargo diferencial ni compensación para LAP, toda vez que las mayores inversiones ejecutadas en el año 2012 que este alega no responden a la implementación de mayor infraestructura en beneficio de los usuarios, sino a una variación en los costos como consecuencia de su gestión.

3. En virtud del análisis de comentarios efectuado, el Cargo de Acceso correspondiente al alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado, que hace que el valor actual neto del flujo de caja sea cero asciende a USD 7,45 por m², por mes.

VI. RECOMENDACIONES

1. Recomendar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración del Consejo Directivo del OSITRAN.
2. Establecer un Cargo de Acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado de USD 7,45 por m² (sin IGV), el cual se encontrará vigente hasta el mes de junio del año 2023 de acuerdo con lo negociado por las partes.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Elaborado por: Arlé Quispe, Martín Morillo.
NT: 2019054368

ANEXO I WACC PROPUESTO POR OSITRAN

I. Tasa libre de riesgo

1. Para estimar la tasa libre de riesgo se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2018. Se utiliza un período amplio con la finalidad de minimizar la volatilidad que estos rendimientos pueden haber presentado durante el tiempo y ser consistente con el período que se está considerando para la prima de riesgo de mercado. El promedio correspondiente a ese período es de 5,10%.

II. Prima por riesgo de mercado

2. Para estimar la tasa media de retorno del mercado se utilizan índices amplios, es decir, índices compuestos por indicadores de varias industrias, de manera tal que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso de América Latina, el índice bursátil más empleado es el índice de Standard & Poor's 500. En consecuencia, para el cálculo del costo de capital se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500, desde 1928 hasta el año 2018. El promedio que se obtiene para ese período es de 6,26%.

III. Prima por riesgo país

3. Para estimar la prima por riesgo país, OSITRAN propone utilizar el período de dos años, siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores. Al respecto, parte del sustento se encuentra en el documento “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”, elaborado por Macroconsult⁴⁷, en cuya página 13 se señala lo siguiente:

“Dado que el modelo de CAPM busca predecir los valores futuros de las variables, se considera adecuado utilizar un período de 24 meses”

[El subrayado es nuestro.]

4. Así, dado que para la formulación del cargo de acceso se utiliza una metodología prospectiva, en la propuesta se considera un horizonte de dos años para el cálculo del riesgo país. Siendo así, el promedio *EMBI+* para el periodo enero de 2017 – diciembre de 2018 se calcula en 1,46%⁴⁸.

IV. Estructura deuda – patrimonio

5. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2018, al cierre del ejercicio, la empresa no presentó deuda financiera, manteniendo el 100% de la estructura de capital con patrimonio. No obstante, considerando que la metodología empleada para la determinación del cargo de acceso es de carácter prospectivo, y que una estructura de capital con 100% patrimonio no es eficiente debido a que encarece el costo de financiamiento⁴⁹; para efectos de la estimación del costo del capital, se ha estimado un ratio deuda-patrimonio (D/E) objetivo equivalente a 65/35.

⁴⁷ “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners. Año 2007.

⁴⁸ Información tomada del Banco Central de Reserva del Perú.

⁴⁹ Más aun teniendo en cuenta el proyecto de ampliación del aeropuerto que viene desarrollando el Concesionario.

6. Cabe indicar que dicha estructura ha sido considerada en la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, la cual corresponde a la estructura establecida en los términos y condiciones del cierre financiero del segundo financiamiento de LAP de julio de 2007. Al respecto, en la sección 5.2 (*No Covenants of the Issuer*), inciso (a), punto (ii) del *Atended and Restated Indenture* suscrito entre LAP y el Banco de Nueva York se precisó lo siguiente:

“(...) after living effect to any disbursement of Duch Project Debt, to Debt to Equity Ratio shall not exceed 65/35 (...)”

[El subrayado es nuestro.]

V. **Beta**

7. La muestra utilizada para la estimación del Beta considera los siguientes operadores aeroportuarios:

Tabla A1
Muestra de operadores aeroportuarios

Empresa	Aeropuerto administrado	País	Símbolo Bloomberg
Auckland International Airport Ltd.	Aeropuerto Internacional de Auckland	Nueva Zelanda	AIA:NZ
Flughafen Wien AG	Aeropuerto Internacional de Viena	Austria	FLU:AV
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	12 aeropuertos en las regiones del Pacífico y Centro de México	México	GAPB:MM
Kobenhavns Lufthavne A/S	Aeropuerto de Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: Bloomberg®

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

8. A partir de esta muestra, se identificó el Beta apalancado de cada empresa para el año 2018. Para el cálculo de dicho indicador, se consideró el periodo comprendido entre enero del 2014 y diciembre del 2018 (en periodicidad semanal), y se utilizó como índice de referencia el de la bolsa local representativa del país de cada empresa, en su respectiva moneda local⁵⁰.
9. Posteriormente, a fin de eliminar las influencias del riesgo financiero propio de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada Beta, utilizando tanto la tasa impositiva efectiva (t) como el ratio deuda-patrimonio ($\frac{D}{E}$) respectivo de cada operador aeroportuario, correspondiente al año 2018, mediante la siguiente ecuación:

$$\beta_{Desapalancado} = \frac{\beta_{Apalancado}}{1 + \frac{D}{E} * (1 - t)}$$

⁵⁰ Dicho aspecto se encuentra en línea con el criterio considerado anteriormente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP del año 2018.

10. En la siguiente tabla se presenta el promedio aritmético de los Betas desapalancados de la muestra, el cual asciende a 0,61.

Tabla A2
Beta estimado para LAP

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado	Impuesto efectivo	Ratio D/E	Beta desapalancado
Auckland International Airport Ltd.	Nueva Zelanda	AIA:NZ	NZSE Index	1,145	0,193	0,363	0,89
Flughafen Wien AG	Austria	FLU:AV	ATX Index	0,569	0,271	0,275	0,47
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	México	GAPB:MM	MEXBOL Index	0,951	0,267	0,622	0,65
Kobenhavns Lufthavne A/S	Dinamarca	KBHL:DC	OMXC25 Index	0,642	0,220	2,328	0,23
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	México	ASURB:MM	MEXBOL Index	0,925	0,260	0,395	0,72
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	México	OMAB:MM	MEXBOL Index	0,925	0,281	0,539	0,67
Malta International Airport Plc.	Malta	MIA:MV	MALTEX Index	0,701	0,356	0,000	0,70
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Italia	ADB:IM	FTSEMIB Index	0,615	0,282	0,110	0,57
Promedio aritmético							0,61

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI. Costo de la Deuda

11. Como se señaló anteriormente, teniendo presente el enfoque prospectivo de la metodología empleada en el presente procedimiento, y que al cierre del ejercicio 2018 la empresa no presentó deuda financiera; para efectos de la estimación del costo del capital, se considera un costo de deuda objetivo equivalente a 8,79%, el cual corresponde al costo de deuda del año 2017 estimado en el marco del procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP del año 2018⁵¹.

VII. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

12. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 9,71%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

⁵¹ Véase Informe Conjunto N° 0028-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2019.

Tabla A3
Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, año 2018

Componentes	2018
Tasa libre de riesgo	5,10%
Prima de riesgo de mercado	6,26%
Riesgo país	1,46%
Beta desapalancado	0,61
Deuda financiera / Patrimonio	1,86
Impuesto objetivo	25,90%
Beta Apalancada	1,45
Retorno del Capital	15,66%
% Capital propio	35,0%
Costo de Deuda	8,79%
Costo de Deuda después de impuesto	6,51%
% Deuda	65,0%
WACC	9,71%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

ANEXO II
CARGO POR COMPENSACIÓN PROPUESTO POR OSITRAN

1. El procedimiento aplicable al cargo por compensación consiste en:
- i. Determinar el valor del Cargo diferencial: Para ello se realiza una simulación en el flujo de caja utilizado para el cálculo del Cargo 2012, retirando el monto de inversión proyectada para el año 2015, a fin de calcular el cargo de acceso que habría resultado en este escenario alternativo (en adelante, Cargo alternativo 2012). De este modo, al monto que resulta de restar el Cargo 2012 con el Cargo alternativo 2012 se le denomina Cargo diferencial (por m²).
 - ii. Determinar el monto cobrado en exceso: Para ello se multiplica el valor del Cargo diferencial por el área arrendada durante los años de vigencia del Cargo 2012 (periodo 2012-2014). Luego, se procede a expresar dichos montos anuales en valor presente del año base del flujo de caja del Cargo 2012 (esto es, el año 2011), aplicando para ello la tasa de descuento utilizada en el flujo de caja del Cargo 2012 (esto es, 10,33%). De este modo, se obtiene el monto total cobrado en exceso a valores del 2011.
 - iii. Incorporar el monto de compensación en el presente Cargo de Acceso: Para ello, se calcula el valor futuro del monto cobrado en exceso, aplicando la tasa de descuento utilizada en el flujo de caja del Cargo 2012 (10,33%).
140. Cabe indicar que, como consecuencia del retiro del monto de inversión del año 2015, para efectos de calcular el Cargo alternativo 2012, adicionalmente, se ajustó tanto la cantidad demandada como los costos de operación, debido a que dichas variables se encontraban vinculadas con la inversión planificada y no ejecutada por el Concesionario. Sin embargo, en el caso del costo de mantenimiento proyectado, dado que dicho monto ya fue compensado en la determinación del cargo de acceso del año 2015⁵², no se efectúa ningún ajuste sobre dicho concepto para el cálculo del Cargo alternativo 2012.
141. Aplicando el procedimiento descrito, se obtiene un cargo diferencial de USD 0,50, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla A4
Cargo diferencial (en USD)

Concepto	Escenarios (valor actual 2011) ^{1/}		Diferencia (a) - (b)	Cargo diferencial
	Con inversión 2015 (a)	Sin inversión 2015 (b)		
Ingresos Brutos Totales	48 530	39 541	8 990	0,50
Diferencia de redondeo	58	-31	89	0,00
Ingresos Brutos, neto de redondeo	48 472	39 572	8 901	0,50
Pagos al Estado	-23 030	-18 801	-4 229	-0,24
Ingresos Netos	25 443	20 771	4 672	0,26
Costos de operación	-8 151	-7 599	-552	-0,03
Otros egresos	-2 678	-2 105	-573	-0,03
Flujo de caja operativo	14 614	11 067	3 547	0,20
Plan de inversiones (sin Inv2015)	-13 426	-13 426	0	0,00
Inversión 2015	-4 996	0	-4 996	-0,28
Valor de recupero (sin Inv2015)	2 359	2 359	0	0,00
Valor de recupero de Inv2015	1 449	0	1 449	0,08
Flujo de caja económico	0	0	0	0,00

^{1/} Expresado en valor actual al año 2011 (año cero en el modelo del Cargo 2012).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

⁵² Véase Informe N° 029-15-GRE-GAJ-OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 051-2015-CD-OSITRAN de fecha 27 de agosto de 2015.

142. A efectos de determinar los montos de compensación que se incorporarán en el flujo de caja empleado en el presente procedimiento, se ha distribuido el Cargo diferencial total entre los años y conceptos considerados en el flujo de caja que determinó el Cargo 2012, tal como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla A5
Cargo diferencial, por periodo de aplicación en el flujo de caja (en USD)

Concepto	Estructura por periodos			Total
	2011-2018	2019	2020	
Ingresos Brutos Totales	0,39	0,06	0,05	0,50
Diferencia de redondeo	0,0041	0,0004	0,0004	0,0049
Ingresos Brutos, neto de redondeo	0,38	0,06	0,05	0,50
Pagos al Estado	-0,18	-0,03	-0,03	-0,24
Ingresos Netos	0,20	0,03	0,03	0,26
Costos de operación	-0,02	0,00	0,00	-0,03
Otros egresos	-0,03	0,00	0,00	-0,03
Flujo de caja operativo	0,15	0,02	0,02	0,20
Plan de inversiones, neto	-0,28	0,00	0,08	-0,20
Flujo de caja operativo	-0,13	0,02	0,10	0,00

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

143. A partir del Cargo diferencial se obtiene el monto pagado en exceso por los usuarios a través del Cargo 2012 durante sus años de vigencia, en términos de valor futuro al año 2018. Para ello, siguiendo el procedimiento descrito, se multiplica el valor del Cargo diferencial por la demanda efectiva del servicio correspondiente al periodo 2012-2014. Los montos obtenidos se expresan, primero, en valor presente al año 2011 y, luego, el monto total resultante se expresa en valor futuro del año 2018, utilizando la tasa de descuento de 10,33%. Los cálculos efectuados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla A6
Cálculo de los montos reconocidos mediante el Cargo 2012 (En USD)

Año	2011	2012	2013	2014	
Demanda efectiva, según CR LAP		1 594	1 629	1 821	
A) Periodo 2011-2018:	Valor Actual 2011				Valor Futuro 2018
Diferencia de redondeo	17	7	7	8	34
Pagos al Estado	752	290	296	331	1 496
Costos de operación	210	81	83	92	418
Plan de inversiones	1 150	443	453	506	2 289
Valor de Reconocimiento	2 129				4 237
B) Año 2019:	Valor Actual 2011				Valor Futuro 2019
Diferencia de redondeo	2	1	1	1	4
Pagos al Estado	116	45	46	51	255
Costos de operación	26	10	10	11	56
Plan de inversiones	0	0	0	0	0
Valor de Reconocimiento	144				316
C) Año 2020:	Valor Actual 2011				Valor Futuro 2020
Diferencia de redondeo	2	1	1	1	4
Pagos al Estado	105	41	41	46	255
Costos de operación	23	9	9	10	56
Plan de inversiones	-334	-128	-131	-147	-808
Valor de Reconocimiento	-203				-492

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

144. Finalmente, en la siguiente tabla se resumen los montos reconocidos mediante el cargo de acceso calculado en el año 2012, los cuales serán incorporados en el flujo de caja utilizado en el presente procedimiento a fin de trasladar el efecto del cobro realizado por el Concesionario a los Usuarios Intermedios por la inversión que proyectó para el año 2015 y que decidió no ejecutar.

Tabla A7
Montos reconocidos mediante el Cargo 2012 (En USD)

Año	2018	2019	2020
Diferencia de redondeo	34	4	4
Pagos al Estado	1 496	255	255
Costos de operación	418	56	56
Plan de inversiones	2 289	-	-808
TOTAL	4 237	316	-492

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.