

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0046-2022-CD-OSITRAN**

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/10/2022
07:37:36 -0500

Lima, 19 de octubre de 2022

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en ejercicio de su función normativa el Ositrán tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de su competencia, entre otros, normas de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, el artículo 11 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN, establece que el Ositrán 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; así, de conformidad con los artículos 43 y 44 de dicho cuerpo normativo, el Consejo Directivo del Ositrán podrá emitir Mandatos de Acceso a solicitud del Usuario Intermedio; determinando, a falta de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-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 estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de oficinas operativas) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Mandato de Acceso del 2017); cuyo plazo de vigencia fue establecido en tres (03) años, contemplando la posibilidad de su renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre que, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la suscripción de un nuevo Contrato de Acceso;

Que, mediante comunicaciones recibidas entre el 30 de marzo y el 18 de abril de 2022; y, el 3 de junio de 2022, Plus Ultra, Aeroméxico S.A., Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, Sky Airlines y Copa Airlines Suc Perú (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) presentaron solicitudes de mandato de acceso para acceder a la facilidad esencial para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (oficinas operativas) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión del mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN;

Que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2450-770-22-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2022 se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante Oficios N° 06959-2022-GSF-OSITRAN, N° 06955-2022-GSF-OSITRAN, N° 06953-2022-GSF-OSITRAN, N° 06956-2022-GSF-OSITRAN, N° 06958-2022-GSF-OSITRAN, N° 06957-2022-GSF-OSITRAN y N° 06954-2022-GSF-OSITRAN; y notificados entre el 25 de julio y 12 de agosto de 2022;

Que, luego de recibidos y evaluados los comentarios de las partes, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial materia del presente procedimiento, a efectos que sea

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 18:29:51 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 15:53:56 -0500

Visado por: CADILLO ANGELES
Gloria Zolla FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 13:02:17 -0500

Visado por: TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 11:41:20 -0500

incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN que tiene por objeto proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN, razón por la cual los constituye como partes integrantes de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y sobre la base de las funciones previstas en el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en el artículo 11 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y en los incisos 2 y 8 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 778-2022-CD-OSITRAN, de fecha 19 de octubre de 2022;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Plus Ultra, Aeroméxico S.A., Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, Sky Airlines y Copa Airlines Suc Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (oficinas operativas); 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 conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN, a Lima Airport Partners S.R.L. y a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso dictado.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución estará vigente desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano hasta el 31 de diciembre de 2024, encontrándose su publicación a cargo de la Entidad Prestadora, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 102 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, debiendo realizarse dicha publicación en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la presente Resolución. Dicho periodo podrá extenderse hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.ositrان.gob.pe).

Artículo 5.- Disponer que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT 2022109023



INFORME CONJUNTO N° 00123-2022-IC-OSITRAN
(GSF – GAJ)

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

De : **MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ**
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

GLORIA CADILLO ANGELES
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Alquiler de Oficinas Operativas) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Fecha : 12 de octubre de 2022.

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 Oficinas Operativas para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC).

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN de fecha 20 de febrero de 2017, 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 estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de oficinas operativas) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Mandato de Acceso del 2017); cuyo plazo de vigencia fue establecido en tres (03) años, contemplando la posibilidad de su renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre que, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la suscripción de un nuevo Contrato de Acceso.
- 2.2. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 051-2020-CD-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, el Consejo Directivo de Ositrán amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (arrendamiento de oficinas operativas) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN, por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del OSITRAN.
- 2.3. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre 2021, el Consejo Directivo de Ositrán, a conformidad de las partes, amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (arrendamiento de oficinas operativas) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN, hasta el 31 de julio de 2022.
- 2.4. Después de una etapa de negociaciones, entre el 30 de marzo y el 18 de abril de 2022, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la facilidad esencial de oficinas operativas en el AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora. El detalle en el siguiente cuadro:

Firmado por: ARROYO TOCOTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/10/2022 08:56:51 -0500

Firmado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022 12:49:55 -0500

Firmado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FIR 45282862 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022 09:24:33 -0500

Cuadro N° 01.- Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

item	N.T	USUARIO INTERMEDIO	SOLICITUD DE MANDATO
1	2022030227	PLUS ULTRA	30/03/2022
2	2022032726	AEROMEXICO	05/04/2022
3	2022033580	LATAM AIRLINES	07/04/2022
4	2022033660	UNITED AIRLINES	07/04/2022
5	2022036470	SKY AIRLINES	18/04/2022

Elaboración: GSF

- 2.5. Mediante Oficio N° 3411-2022-GSF-OSITRAN y N° 03628-2022-GSF-OSITRAN notificado el 18 y 22 de abril de 2022 respectivamente, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN (en adelante, GSF) notificó a LAP las solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso presentadas por las aerolíneas por las facilidades esenciales de oficinas operativas, 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 N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA).
- 2.6. A través de la Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0051, recibida el 21 de abril de 2022, LAP solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles sobre lo dispuesto en el artículo 98 del REMA, precisando que se encuentran trabajando en la elaboración de los sustentos y recopilación de la documentación solicitada, la misma que involucra realizar coordinaciones internas con diversas áreas de nuestra representada.
- 2.7. Mediante Oficio N° 03621-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 21 de abril de 2022, OSITRAN otorgó el plazo solicitado por LAP a fin de que remita la información correspondiente de conformidad con lo establecido en el REMA.
- 2.8. Mediante Carta N° C-LAP-GCC-2022-0050, recibida con fecha 29 de abril de 2022, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas en el AIJC.
- 2.9. Mediante Memorando N° 00788-2022-GSF-OSITRAN de fecha 03 de mayo de 2022, 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.
- 2.10. Mediante Memorando N° 00792-2022-GSF-OSITRAN de fecha 03 de mayo de 2022, se le remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada a las solicitudes de mandatos de acceso presentada por las partes, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjunto por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los usuarios intermedios.
- 2.11. Mediante Oficio N° 04159-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 05 de mayo de 2022, a solicitud de la GRE, se le solicitó al Usuario Intermedio Latam Airlines Perú, remita en formato Excel el sustento correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto en sus solicitudes de mandatos de acceso, otorgándole un plazo máximo de cinco (05) días hábiles, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del REMA.
- 2.12. Mediante Carta S/N de LATAM, de fecha recibida el 12 de mayo de 2022, el Usuario Intermedio remitió la información solicitada por el Regulador, adjuntando en formato Excel el sustento de su propuesta de cargos de acceso.

- 2.13. Mediante Oficio N° 00103-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 20 de mayo de 2022, la GRE solicitó información complementaria a LAP respecto a la documentación presentada como sustento del cargo de acceso propuesto para la facilidad esencial de oficinas operativas en el AIJC, otorgando un plazo de tres (03) días hábiles.
- 2.14. Mediante Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0071 recibido el 24 de mayo de 2022, LAP solicitó la ampliación de un plazo de diez (10) días hábiles, a efectos de atender el requerimiento.
- 2.15. Mediante Oficio N° 00100-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 18 de mayo de 2022, la GRE otorgó el plazo solicitado por LAP, con lo cual la información solicitada debería ser remitida a más tardar el lunes 30 de mayo de 2022.
- 2.16. Mediante Memorando N° 00896-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de mayo de 2022, en el marco de lo establecido en el artículo 98 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso, sustentado en los plazos adicionales que había solicitado LAP para remitir la información, así como el plazo dispuesto en la solicitud de información remitida a LATAM.
- 2.17. Con fecha 19 de mayo de 2022, se realizó una visita al AIJC por parte del personal de la GRE a fin de conocer y verificar las áreas que son materia de análisis en los Mandatos de Acceso solicitados por los Usuarios Intermedios.
- 2.18. Mediante Memorando N° 00224-2022-GG-OSITRAN, de fecha 20 de mayo de 2022, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, encargando a la GSF la notificación respectiva a las partes.
- 2.19. Mediante Oficio Circular N° 0005-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 23 de mayo de 2022, se comunicó a las aerolíneas y a LAP, la ampliación del plazo por quince (15) días para la notificación del Mandato de Acceso a Oficinas Operativas, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del REMA.
- 2.20. Con Memorando N° 0101-2022-GRE-OSITRAN, recibido el 26 de mayo de 2022, la GRE, informó a la GSF que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso para acceder a las facilidades esenciales, entre ellas, la de oficinas operativas.
- 2.21. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2434-766-22-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN prorrogó en veinte (20) días hábiles el plazo para notificar a las partes los proyectos de Mandatos de Acceso a las facilidades esenciales de Counter, **Oficinas Operativas**, Oficinas Operativas Área Gris, Área de Mantenimiento y Área de Mantenimiento Ejecutiva y se dispuso la acumulación de los procedimientos de Mandatos de Acceso.
- 2.22. Mediante Carta S/N de COPA AIRLINES SUC PERÚ (COPA), recibido el 03 de junio de 2022, la aerolínea solicitó la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, **Oficinas Operativas** y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.23. Mediante Oficio N° 05355-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de junio de 2022, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por dicha aerolínea por la facilidad esencial de oficinas operativas, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.24. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0049, recibido el 15 de junio de 2022, 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 oficinas operativas en el AIJC.

- 2.25. Mediante Memorando N° 01076-2022-GSF-OSITRAN y N° 01078-2022-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 17 de junio de 2022, se remitió la información recibida por LAP y la aerolínea a COPA a la GRE y a la GAJ a fin de emitir el Mandato de Acceso a Oficinas Operativas, según corresponda.
- 2.26. Con fecha 12 de julio de 2022, la GRE emitió el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.
- 2.27. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2450-770-22-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2022 se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante los siguientes documentos, contando las partes con un plazo de diez (10) días hábiles para emitir sus comentarios conforme a lo dispuesto por el artículo 100° del REMA.

ítem	Usuario Intermedio	Oficio de Notificación	Fecha de notificación
1	PLUS ULTRA	N° 06959-2022-GSF-OSITRAN	12/08/2022
2	AEROMEXICO	N° 06955-2022-GSF-OSITRAN	12/08/2022
3	LATAM AIRLINES	N° 06953-2022-GSF-OSITRAN	27/07/2022
4	UNITED AIRLINES	N° 06956-2022-GSF-OSITRAN	05/08/2022
5	SKY AIRLINES	N° 06958-2022-GSF-OSITRAN	27/07/2022
6	COPA AIRLINES	N° 06957-2022-GSF-OSITRAN	25/07/2022
7	LAP	N° 06954-2022-GSF-OSITRAN	25/07/2022

- 2.28. Mediante Carta N° C-LAP-GRAP-2022-00113 de fecha 05 de agosto de 2022, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles a fin de remitir sus comentarios con relación al proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Oficinas Operativas.
- 2.29. Mediante Oficio N° 07372-2022-GSF-OSITRAN de fecha 08 de agosto de 2022, se le concedió a LAP la ampliación de plazo solicitada, venciendo su nuevo plazo el 24 de agosto de 2022.
- 2.30. Mediante escritos recibidos por parte de LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, PLUS ULTRA y AEROMEXICO, solicitaron una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para remitir sus comentarios de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.31. Mediante Oficios N° 08107, 07593, 07595 y 07816-2022-GSF-OSITRAN remitidos a cada una de las aerolíneas solicitantes de la ampliación de plazo, se les concedió la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al Mandato de Acceso, considerando en cada una de ellas, el plazo correcto de la notificación del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.32. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0109 recibido el 24 de agosto de 2022, LAP remitió a OSITRAN sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso a Oficinas Operativas en el AIJC.
- 2.33. Mediante escrito recibido el 31 de agosto de 2022, LATAM AIRLINES remitió a OSITRAN sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.34. Mediante escritos recibidos el 01 de setiembre de 2022, las aerolíneas UNITED AIRLINES y SKY AIRLINES remitieron sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.35. Mediante escritos recibidos el 12 de setiembre de 2022, la aerolínea PLUS ULTRA remitió sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso.

- 2.36. Mediante escrito recibido el 19 de setiembre de 2022, la aerolínea AEROMEXICO remitió sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso, excediéndose del plazo establecido en el REMA de Ositrán.
- 2.37. El 12 de octubre de 2022, la GRE emitió el Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Alquiler de Oficinas Operativas), 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:

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

- 3.2. El literal c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, determina el alcance de la función normativa en los siguientes términos:

“c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios; (...)”

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

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

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al OSITRAN para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular; asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16, en el marco de la función reguladora el OSITRÁN determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales. Ambas funciones son de competencia exclusiva del Consejo Directivo de OSITRAN, de conformidad con lo previsto en los artículos 12 y 17 del REGO.
- 3.5. El artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del OSITRÁN de ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.6. El artículo 43 del REMA establece que mediante el Mandato de Acceso OSITRAN determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.

- 3.7. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud de parte, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones en el contrato de acceso.

IV.- ANÁLISIS

- 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 emitido por el OSITRAN.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso se dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al OSITRAN la emisión de un mandato. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.
- 4.3. Asimismo, el OSITRAN emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA¹.
- 4.4. Al respecto, debe tenerse en consideración lo dispuesto por el artículo 147 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), en el sentido que los plazos fijados por norma expresa son improrrogables, salvo disposición habilitante en contrario. Igualmente, dicho artículo establece que la prórroga es concedida por única vez mediante decisión expresa, siempre que el plazo no haya sido perjudicado por causa imputable a quien la solicita y siempre que aquella no afecte derechos de terceros. En línea con ello, la prórroga prevista en el artículo 100 del REMA opera siempre que alguna de las partes lo solicite de manera previa.
- 4.5. Adicionalmente, el artículo 100 del REMA establece expresamente que si las partes no remiten comentarios dentro del plazo -que puede ser el inicialmente otorgado o el prorrogado- se entiende que las partes están de acuerdo con el proyecto. De ello se deriva que el referido artículo ha establecido un plazo perentorio para que las partes remitan sus comentarios, es decir, no prevé posibilidad alguna que se pueda prorrogar por segunda vez el plazo, siendo además que la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso de OSITRAN.

¹ REMA:
"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."

- 4.6. De acuerdo con las fechas de notificación del proyecto de Mandato de Acceso y las ampliaciones de plazo concedidas a las partes, se procede a revisar las fechas en las que LAP y los Usuarios Intermedios presentaron sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso:

ítem	Usuario Intermedio	Plazo ampliado comentarios	Fecha de recepción de Comentarios
1	PLUS ULTRA	12/09/2022	12/09/2022
2	AEROMEXICO	26/08/2022	19/09/2022
3	LATAM AIRLINES	31/08/2022	31/08/2022
4	UNITED AIRLINES	02/09/2022	01/09/2022
5	SKY AIRLINES	No aplica	01/09/2022
6	COPA AIRLINES	No aplica	No aplica
7	LAP	24/08/2022	24/08/2022

Elaboración: GSF

- 4.7. Como puede observarse, LAP y las aerolíneas LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES y PLUS ULTRA presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA; los comentarios de SKY AIRLINES fueron remitidos con posterioridad al plazo establecido en el REMA, mientras que los comentarios de AEROMÉXICO fueron remitidos excediéndose dicho plazo ampliado a su solicitud. Sobre el particular, tal como prescribe el artículo 100 del REMA, la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso; por tanto, no corresponde que los comentarios de SKY AIRLINES y AEROMEXICO presentados fuera de plazo sean considerados en el marco del presente procedimiento.
- 4.8. Ahora bien, con relación al contenido del Mandato de Acceso, resulta necesario reiterar que uno de los escenarios para ser emitido es que las partes no hayan logrado llegar a un acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso durante el periodo de negociación del contrato de acceso, de conformidad con el artículo 44 del REMA; periodo que cuenta con plazos y formas establecidas. En efecto, el artículo 70² de la misma norma, 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 debe realizar el procedimiento de negociación directa, el cual cuenta con un periodo de negociación que puede culminar en un acuerdo entre las partes con la posterior suscripción del Contrato de Acceso, o en el fin de las negociaciones por falta de acuerdo con la posterior solicitud de emisión de un Mandato de Acceso.
- 4.9. De la lectura de los artículos antes indicados, se aprecia que las partes tienen pleno conocimiento de que, **durante el periodo de negociaciones, las mismas deben dejar expresamente establecido cuáles son los acuerdos y desacuerdos existentes**, puesto que 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

² REMA:

“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.

(...)”

³ REMA

“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.”

condiciones no acordadas. En línea con ello, el artículo 97⁴ del REMA dispone que la solicitud de emisión de un mandato de acceso debe contener tanto los acuerdos o puntos sobre los que no existe discrepancia como los términos respecto de los cuales se solicita el mandato de acceso.

- 4.10. 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, no corresponde al OSITRAN abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación, así como tampoco puede incorporar planteamientos que no han sido en su oportunidad negociados por las partes; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del OSITRAN únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.
- 4.11. Conforme a lo expuesto anteriormente, a continuación, se analizan los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso formulado por LAP y las aerolíneas sobre aspectos distintos al cargo de acceso, 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° 2450-770-22-CD-OSITRAN. Cabe señalar que no se evaluarán los comentarios referidos al cargo de acceso, ya que estos serán materia de evaluación en el informe emitido por la GRE, el cual forma parte del procedimiento de emisión de Mandato de Acceso.

⁴ REMA

"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 aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Segunda.- Definiciones “Accidente” Es cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad “Incidente” Es todo suceso relacionado con el uso de equipos y/o personas, que desarrollen las actividades objeto de este Mandato, que no llegue a ser un Accidente, pero que, sin embargo, afecte o pueda afectar la seguridad de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto.	Sin comentarios	Como se explicó, se eliminó de la Cláusula Segunda, la definición de Accidente, toda vez que ésta ya está prevista en la Ley de Salud y Trabajo. Dicho esto, se debió reemplazar a lo largo de todo el proyecto de Mandato, el término "Accidente" por el de "accidente" (en minúscula); esto toda vez que se estaba eliminando la definición, lo cual por error se no se realizó. En ese sentido, reiteramos nuestra posición de eliminar las definiciones. Adicionalmente a ello, para tener una lectura clara del Mandato, como es la preocupación del OSITRAN, y en concordancia con lo antes indicado por LAP, se debe reemplazar el término "Accidente" por el de "accidente" y la de "Incidente" por "incidente". Asimismo, es necesario señalar que no es correcto lo indicado por el OSITRAN respecto a la inclusión de "Incidente Aeroportuario", toda vez que no ha sido incluida como definición en el proyecto de mandato de esta facilidad esencial.	Respecto a la definición de Accidente, el Mandato de Acceso vigente define Accidente como <u>“cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.”</u> Por tanto, se observa que la definición de Accidente como está expuesta en el mandato vigente, no solo esta referida al daño solo a personas, toda vez que también abarca accidentes que presenten daños de consideración a la propiedad y esta referida al desarrollo de las actividades vinculadas al servicio esencial, por tanto, no se puede concluir que es la definición de Accidente establecida en la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo. Asimismo, la definición de “Incidente” del mandato vigente guarda relación directa con la de “Accidente”, señalando que es <i>“Es todo suceso relacionado con el uso de equipos y/o personas, que desarrollen las actividades objeto de este Mandato, que no llegue a ser un Accidente, pero que, sin embargo, afecte o pueda afectar la seguridad de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto”.</i> En tal sentido, reiteramos la posición expuesta mediante Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN, respecto a mantener las definiciones de “Accidente” e “Incidente” en el mandato de acceso.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<u>Cláusula Tercera.- Objeto del Contrato</u> Tratándose de “Oficinas Operativas”, las actividades que el USUARIO INTERMEDIO podrá llevar a cabo en las Áreas a que se refiere el Acta, con el fin de prestar el Servicio Esencial relativo a la atención de tráfico de pasajeros y equipaje en el AIJCH, son las siguientes: a) Programación y reprogramación de los vuelos. b) Programación y reprogramación de aeronaves para los diferentes vuelos. c) Programación de los tripulantes técnicos y auxiliares. d) Confección de planes de vuelo (análisis de la carpeta meteorológica de ruta y lugar de destino, mapas de rutas, niveles de vuelo, aeródromos alternos, de acuerdo a los NOTAM´s vigentes y otros). e) Confección del formato de peso y balance de la aeronave y equipaje. f) Programación de la atención de agentes de tráfico para la atención a pasajeros. g) Coordinaciones previas (Briefing) sobre novedades o condiciones especiales para determinados pasajeros en la atención a los pasajeros antes del check in.	Al igual que en el caso del Mandato de Acceso para el Check in, vemos con preocupación la inclusión del último párrafo no contemplado en el Mandato de Acceso vigente y que restringen las opciones que tiene el usuario intermedio para atender de una forma eficaz y eficiente sus operaciones aéreas, ya que “la lista precedente tendría carácter taxativo y no permite la realización de otro tipo de actividades ajenos a la prestación del servicio esencial. El regulador basa su propuesta en que: • El literal d) del artículo 4 del Reglamento de Acceso de LAP y la cláusula tercera del proyecto de mandato, establecen una lista de las actividades que se pueden llevar a cabo al interior de las oficinas operativas. • Se tratan de facilidades esenciales bajo el marco regulatorio de acceso de OSITRAN, las cuales tienen características de indispensables para la prestación del servicio y por tanto, afectan a un cargo de acceso regulado (inferior a un precio comercial), es importante establecer las actividades que se pueden realizar en las áreas calificadas como esenciales, las que deben de tener las mismas características de necesarios para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino. • Si bien las aerolíneas manifestaron su disconformidad con el texto de la cláusula, en la etapa de negociaciones	Sin comentarios	Respecto a los comentarios de las Aerolíneas, cabe precisar que las actividades permitidas al interior de las facilidades esenciales de Oficinas Operativas vienen definidas en el literal d) del artículo 4 del Reglamento de Acceso de LAP aprobado por Ositrán mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0023-2004-CD-OSITRAN de fecha 25 de mayo de 2004 y sus modificatorias. Cabe indicar que, el listado de actividades que forman parte del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje que se pueden realizar en las Oficinas Operativas establecida en el REA, no describen de manera específica qué sub-actividades pueden comprender cada una de ellas para cumplir con su objetivo. Sin embargo, para efectos del Mandato de Acceso, el objeto del mismo debe de recoger lo señalado en el REA de LAP, lo cual no significa que las aerolíneas no estén permitidas de llevar a cabo algunas de las actividades señaladas en su propuesta de cláusula, tales como aquellas vinculadas a la programación y reprogramación de vuelos que incluye la facturación y pago de proveedores para la prestación de los servicios que se encuentran obligados a brindar en los supuestos de cancelación de vuelos, entre otros, tal como se manifestó mediante el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
h) Distribución de materiales para el check in (Etiquetas/Tags y otros). i) Confirmaciones y reconfirmaciones de vuelo. j) Reclamo de equipaje rezagado. k) Cierre de vuelo. l) Facturación de exceso de equipaje (incluyendo cálculo de exceso de peso, cuando no es posible hacerlo en el counter). m) Coordinación con encargados de operación de rampa, carga y mantenimiento. n) Almacenamiento de materiales de oficina para uso exclusivo de la Oficina Operativa. o) Coordinaciones gerenciales con el personal que realiza labores operativas. Ambas partes reconocen que el listado previamente consignado se trata de uno de carácter taxativo y que, tratándose del objeto contractual del presente acuerdo, la realización de otro tipo de actividades implicará un incumplimiento no subsanable de acuerdo con el presente contrato.”	entre las partes, no efectuaron propuestas de actividades que consideran deberían formar parte del servicio esencial ni presentó el sustento respectivo. • Para finalmente, precisar “que si bien la lista de actividades es taxativa, se tiene que entender el alcance de cada una de ellas y las actividades que se tienen que llevar a cabo para su correcto cumplimiento. Por ejemplo, las obligaciones de las aerolíneas frente a los pasajeros vinculadas a una reprogramación por vuelo retrasado o cancelado, cualquiera que fuese el motivo del retraso o cancelación. Al respecto, debemos precisar lo siguiente: • Si bien coincidimos con el regulador cuando indica que estamos ante “facilidades esenciales bajo el marco regulatorio de acceso de OSITRAN, las cuales tienen características de indispensables para la prestación del servicio y por tanto, afectos a un cargo de acceso regulado (inferior a un precio comercial), es importante (sic) establecer las actividades que se pueden realizar en las áreas calificadas como esenciales, las que deben de tener las mismas características de necesarios para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.”, en lo que discrepamos es en que se tenga que efectuar una lista de únicas		No obstante, tal como se mencionó mediante el informe antes señalado, referido a que las Oficinas Operativas son facilidades esenciales bajo el marco regulatorio de acceso de OSITRAN, y cumplen las condiciones establecidas en el REMA de Ositrán y, por tanto, están afectos al pago de un cargo de acceso regulado, es importante que las actividades y sub-actividades que se pueden realizar en las áreas calificadas como esenciales <u>cumplan con las condiciones establecidas en el REMA para ser calificadas como esenciales.</u> Por otro lado, dejar abierta la lista de actividades que se pueden llevar a cabo en las áreas reguladas podría implicar que los Usuarios Intermedios realicen actividades que desnaturalicen el objeto del Contrato y la regulación de acceso, lo cual llevaría de igual forma a controversias con el Concesionario. No obstante ello, dado que el párrafo final incluido por el Regulador en el proyecto de Mandato de Acceso no se encuentra dentro de la descripción del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje del literal d) del artículo 4 del REA de LAP, y con la finalidad de que la lectura de la cláusula tercera del mandato se entienda que dentro de cada una de las actividades señaladas se encuentran una serie de subactividades que son necesarias ejecutar por el Usuario Intermedio haciendo uso de la facilidad esencial para la prestación del servicio; se

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	actividades y que además como corolario se indique que: “Ambas partes reconocen que el listado previamente consignado se trata de uno de carácter taxativo y que, tratándose del objeto contractual del presente acuerdo, la realización de otro tipo de actividades implicará un incumplimiento no subsanable de acuerdo con el presente contrato. • En una simple interpretación, queda claro que al señalar que el listado tiene carácter taxativo, es precisamente uno cerrado que no admite interpretación de ningún tipo. Precisamente este es el punto sobre el que siempre hemos estado en desacuerdo y hemos llamado la atención por haber sido la fuente de los diversos inconvenientes generados con LAP respecto a los alcances de las actividades a realizar dentro de una oficina operativa, ya que su interpretación siempre ha sido la más restrictiva (lo que se demuestra con la lista de actividades no permitidas que presentó -LAP- en el proceso de negociación). Adicionalmente, frente a esta nueva disposición que recoge el regulador (último párrafo de la Cláusula Tercera), carece de todo sentido la precisión que el propio regulador efectúa en la matriz de comentarios: “que si bien la lista de actividades es taxativa, se tiene que entender el alcance de cada una de ellas y las		mantiene el texto del proyecto de mandato haciendo una precisión respecto a la taxatividad del listado de actividades. Siendo el siguiente: <i>“Ambas partes reconocen que el listado previamente consignado se trata de uno de carácter taxativo, sin embargo, se debe de considerar dentro de cada una de las actividades listadas, aquellas sub actividades que son necesarias para la prestación del servicio que cumplen con las condiciones establecidas en el REMA para ser calificadas como esenciales. La realización de otro tipo de actividades implicará un incumplimiento no subsanable.”</i> Lo anterior, aporta claridad a las reglas que regirán la relación entre las partes y recoge el sentido del proyecto de mandato sustentado en el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	actividades que se tienen que llevar a cabo para su correcto cumplimiento. Por ejemplo, las obligaciones de las aerolíneas frente a los pasajeros vinculadas a una reprogramación por vuelo retrasado o cancelado, cualquiera que fuese el motivo del retraso o cancelación.", ya que no cabría entendimiento o interpretación adicional. Y, dados los antecedentes presentados en los procedimientos administrativos ante el mismo OSITRAN, entre las aerolíneas y LAP, la redacción actual del artículo tercero será nuevamente fuente de conflictos respecto a los alcances de las actividades a desarrollar en una oficina operativa. Es importante que OSITRAN tenga en cuenta que dar un carácter taxativo a las actividades operativas de una aerolínea, le permitiría a LAP (como ya lo ha hecho en el pasado) asumir una potestad de limitar incluso la forma en cómo las aerolíneas cumplen con dichas actividades operativas, amparándose en la literalidad de la actividad descrita con el incentivo de tratar de convertirlas en oficinas comerciales, alegando un incumplimiento de parte de la aerolínea para tener configurada la figura legal que le permitirá quitarle el espacio regulado. Por lo indicado, este último párrafo debe ser eliminado ya que en vez de aclarar o mejorar la relación contractual, generará el efecto		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	contrario, favoreciéndose a LAP, pues tendrá la facultada de decidir unilateralmente si la naturaleza de una actividad es operativa o no. Es evidente, y los hechos en el pasado lo han demostrado, que a LAP le conviene que los enunciados del artículo sean generales y la cláusula permanezca casi inalterada pero con un párrafo que reafirme su carácter taxativo. En efecto, si con la taxatividad que desea mantener LAP, no se agregan actividades que reclamamos legítimamente como operativas, se van a seguir dando abusos e interpretaciones restringidas de parte de la entidad prestadora que a su criterio decidirá si las aerolíneas incumplen respecto a uso de los espacios regulados. Finalmente, si se va a mantener el carácter taxativo, entonces se deben incorporar algunas actividades (actividades sugeridas por los usuarios intermedios en el proceso de negociación que constan en las actas) que son claramente operativas y que no figuran en la redacción actual del artículo, y por lo tanto, pueden ser no consideradas como tales a interpretación de LAP y seguir generado controversias entre las aerolíneas y la entidad prestadora. • De otra parte, el regulador indica que: <i>“Si bien las aerolíneas manifestaron</i>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>su disconformidad con el texto de la cláusula, en la etapa de negociaciones entre las partes, no efectuaron propuestas de actividades que consideran deberían formar parte del servicio esencial ni presentó el sustento respectivo."</i> Al respecto, debemos precisar que esta afirmación no es correcta toda vez que: la propuesta presentada por las aerolíneas figura en todas las actas de negociación, específicamente en el punto 7 del Excel que se adjuntó a todas las actas que dejaron constancia de las negociaciones efectuadas. En efecto en la reuniones de fecha 21 de setiembre, 19 de octubre, 27 de octubre y 20 de diciembre de 2021, en la pestaña correspondiente a oficinas operativas y, que se encuentra por lo tanto en los comentarios remitidos, la propuesta fue la siguiente: <i>"(...)</i> <i>Tratándose de "Oficinas Operativas", las actividades que el USUARIO INTERMEDIO podrá llevar a cabo en las Áreas a que se refiere el Acta, con el fin de prestar el Servicio Esencial relativo a la atención de tráfico de pasajeros y equipaje en el AIJC, son las siguientes:</i> <i>a. Programación y reprogramación de los vuelos. En este caso se incluyen todas aquellas actividades operativas que el USUARIO INTERMEDIO tiene</i>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>que llevar a cabo para poder programar y reprogramar vuelos retrasados y/o cancelados. Se entienden como tales, todas las actividades que el USUARIO INTERMEDIO debe cumplir de acuerdo a la regulación vigente al respecto, tales como brindar snacks a los pasajeros de vuelos retrasados así como a brindar alimentación, hospedaje, y transporte entre otras, a los pasajeros de vuelos cancelados, que deben ser reprogramados.</i> <i>b. Programación y reprogramación de aeronaves para los diferentes vuelos.</i> <i>c. Programación de los tripulantes técnicos y auxiliares.</i> <i>d. Facturación y pago de proveedores relacionados con las actividades operativas descritas en el literal a), así como su almacenamiento en las oficinas operativas.</i> <i>e. Confección de planes de vuelo (análisis de la carpeta meteorológica de ruta y lugar de destino, mapas de rutas, niveles de vuelo, aeródromos alternos, de acuerdo a los NOTAM's vigentes y otros).</i> <i>f. Confección del formato de peso y balance de la aeronave y equipaje.</i> <i>g. Programación de la atención de agentes de tráfico para la atención a pasajeros.</i> <i>h. Coordinaciones previas (Briefing) sobre novedades o condiciones especiales para determinados pasajeros en la atención a los pasajeros antes del check in.</i>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>i. Distribución de materiales para el check in (Etiquetas/Tags y otros).</i> <i>j. Confirmaciones y reconfirmaciones de vuelo.</i> <i>k. Reclamo de equipaje rezagado.</i> <i>l. Cierre de vuelo.</i> <i>m. Facturación de exceso de equipaje (incluyendo cálculo de exceso de peso, cuando no es posible hacerlo en el counter).</i> <i>n. Coordinación con encargados de operación de rampa, carga y mantenimiento.</i> <i>o. Almacenamiento de materiales de oficina para uso exclusivo de la Oficina Operativa así como almacenamiento de files de los trabajadores que cumplen labor operativa en el aeropuerto. Los artículos adicionales tales como artículos de limpieza del área operativa, horno microondas y refrigeradora, a fin de que los empleados que cumplen funciones operativas en el aeropuerto cuenten con facilidades laborales mínimas, no desnaturalizan la función operativa del espacio entregado al USUARIO INTERMEDIO como oficina operativa por LAP.</i> Asimismo, transcribimos nuestros fundamentos para sustentar los agregados al artículo 3 referido al objeto del Mandato de Acceso y que están en el Excel bajo el título: Observación del Usuario Intermedio y que también figuran en la misma fila 7 del Excel, de donde se ha tomado el párrafo que propuso LAP y que sí se está tomado en cuenta para		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	modificar el artículo: (cita en el documento presentado por United y Sky). Por otro lado, LATAM agrega lo siguiente: Asimismo, debemos tomar en consideración que las actividades que pretendemos que sean añadidas y consideradas como permitidas no escapan de lo que está inmerso en el desarrollo y en el día a día del sector de aviación comercial. Así pues, en ninguna de las actividades las aerolíneas estarían obteniendo algún provecho económico adicional; por el contrario, son actividades mínimas en las que no tendría sentido que se obligue a arrendar espacios comerciales para su desarrollo. Por ejemplo, carecería de sentido que todas las aerolíneas tengan que arrendar espacios comerciales para guardar artículos de limpieza, horno microondas y un refrigerador; pues las aerolíneas no estarían obteniendo ningún provecho económico adicional de ello. Ahora bien, no encontramos sustento para que se haya adoptado un listado taxativo y altamente restrictivo. Incluso, consideramos que ello no se condice con los fundamentos de la regulación de infraestructura para el transporte de uso público, la cual debe seguir estrictamente el OSITRAN. LATAM cita el artículo 5° del REMA referido a la Finalidad de la norma, así como los principios aplicables señalados en el artículo 8.		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	Al respecto, los fragmentos de la norma citados señalan que la prestación del servicio de transporte aéreo de uso público debe apuntar a generar el bienestar a los usuarios finales, mediante la simulación de un mercado de libre competencia y alcanzar la mayor eficiencia de los procesos. Sin embargo, pretendiendo que los usuarios intermedios arrienden espacios comerciales para realizar actividades mínimas, el efecto será que se encarezca el servicio de transporte aéreo, y, por ende, los usuarios finales se vean perjudiciales. Ello evidencia que el OSITRAN no ha realizado un análisis de impacto regulatorio sobre la disposición cuestionada, faltando a su rol principal como regulador del sector. Se debe partir por considerar que toda regulación de competencia busca que el mercado se acerque, en la medida de lo posible, al escenario teórico de “competencia perfecta”. En dicho escenario, se presenta la forma más pura de asignación eficiente de recursos, y, por ende, lo que sería el “Óptimo de Pareto”, es decir, aquel punto de equilibrio en que ningún agente económico puede mejorar su situación en el mercado sin perjudicar a otro. Y ello es a lo que el regulador debe apuntar, a fin de garantizar el bienestar de los usuarios finales, sin descuidar la situación en el mercado de los usuarios intermedios y la entidad prestadora.		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	Con mucha sorpresa, en el presente caso vemos que el OSITRAN estaría admitiendo una disposición que mejora la situación de LAP en el mercado, y perjudica las condiciones de los usuarios intermedios y los usuarios finales. Al respecto, LAP se estaría beneficiando de esta disposición, pues al restringir las actividades que podrán realizar los operadores aéreos, los fuerza indirectamente a tener que contratar espacios comerciales con la finalidad de continuar con el flujo de la operación. Asimismo, los usuarios finales se estarían viendo perjudicados, pues al encarecer los costos fijos de las aerolíneas, los precios de los pasajes aéreos subirían transversalmente en el mercado. Es decir, se trata de una medida que generará externalidades negativas de cara a los usuarios intermedios, generando que estemos en un sector menos atractivo para la inversión; y hacia los usuarios finales, por generar un aumento en el precio de los pasajes aéreos. Por el contrario, con la regulación vigente, que no presenta un carácter tan restrictivo, nos encontramos más próximos a alcanzar el “Óptimo de Pareto”, en tanto que es la situación más beneficiosa que han logrado alcanzar los tres agentes económicos (LAP, usuarios intermedios y usuarios finales) sin haber empeorado la de otro. En ese sentido, con mucha sorpresa encontramos que el OSITRAN ha admitido la propuesta de LAP al incorporar esta cláusula, en tanto		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	que la misma evidencia que no se ha realizado un estudio económico, y no se ha mirado hacia mantener la eficiencia en la prestación del servicio esencial. Por lo expuesto, consideramos que lo adecuado de cara a proteger la eficiencia de los procesos en el AIJCH y el bienestar de los consumidores, es eliminar el fragmento indicado de la cláusula tercera del Mandato de Acceso, y mantener la redacción del Mandato de Acceso que se encuentra vigente a la fecha Asimismo, como ya hemos indicado, las actividades desarrolladas como operativas en la presente cláusula son de carácter general. Para llevar a cabo cada una de ellas, se deben realizar actividades conexas, y que deben permanecer en la gestión de las aerolíneas, tal como precisó el mismo OSITRAN en la matriz de comentarios. Por ello, si bien es cierto, cada una de las actividades indicadas como operativas son taxativas y limitativas para su ejecución, se debe efectuar una interpretación razonable y técnica de la mencionada cláusula, lo que no ocurrirá si se mantiene el último párrafo. Adicionalmente, solicitamos que se revise y apruebe la inclusión de las precisiones presentadas por las aerolíneas en el proceso de negociación, ya que, si ello no ocurre, tendremos situaciones de conflicto con el concesionario, respecto a los alcances de las actividades a realizar en la oficina operativa, situaciones que ya se han		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	presentado con anterioridad y de forma repetida. En resumen, el criterio que debe primar es la inclusión de todas las actividades inherentes a la operación de los vuelos, desde briefings de personal, materiales, zona de trabajo/descanso del personal, áreas de servicio al pasajero, equipaje, control de vuelos, programaciones de vuelos y/o tripulantes, carga, mantenimiento, zonas de jefatura y/o gerenciales, control de producción, despacho, etc., más no una lista taxativa que operará como una camisa de fuerza y generará conflictos adicionales con LAP.		
Cláusula Cuarta: Plazo de Vigencia: El presente Contrato estará vigente desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Contrato respectivo por parte del OSITRAN hasta el 31 de diciembre de 2024. Dicho plazo podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. En el supuesto antes mencionado, es obligación del Usuario Intermedio continuar ejecutando todas las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Contrato.	En relación al plazo de vigencia del mandato de acceso, el OSITRAN aceptó la propuesta de cláusula presentada por LAP. Por un lado, pese a que regularmente la vigencia de los mandatos de acceso es de tres (03) años contados a partir del día siguiente de su publicación; el OSITRAN, considerando que se encuentra proyectada la entrada en operación del nuevo terminal del AIJCH en enero del 2025, propone que la vigencia del mandato sea hasta enero del 2025, de acuerdo a lo indicado en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN. Por otro lado, se incorpora una disposición condicional para una posible renovación del mandato, hasta el inicio efectivo de las operaciones en el nuevo terminal. Así pues, el OSITRAN señalo que desde la vista operacional la propuesta es	Sin comentarios	LAP propuso en la etapa de negociaciones un plazo de vigencia hasta el 30 de setiembre de 2023 y fue modificado en su escrito hasta el 30 de noviembre de 2024. Ositrán, considerando que enero de 2025 es la fecha máxima que tiene LAP para el inicio de operaciones del nuevo terminal aeroportuario, estableció la vigencia del Mandato de Acceso hasta el 31 de diciembre de 2024, precisando que el mismo se mantendrá vigente hasta que se inicien operaciones en el nuevo terminal. Ello considerando que para la utilización de la nueva infraestructura corresponde determinar un nuevo cargo de acceso. Asimismo, cabe señalar que el periodo de vigencia de los mandatos no

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	admisible, a fin de que las operaciones no se vean perjudicadas. Al respecto, expresamos nuestro desacuerdo con el plazo propuesto en el proyecto de mandato de acceso, pues consideramos que el plazo de duración del mismo no debe ser menor al plazo regular de tres (03) años. Así pues, aún no se tiene certeza de que las situaciones proyectadas a la fecha en relación a la entrada de operación del nuevo terminal se mantengan en unos años. En ese sentido, en el momento en que se presente la reubicación de las operaciones al nuevo terminal, deberá iniciarse el proceso de negociación considerando las particularidades de la nueva infraestructura. Ahora bien, consideramos que la cláusula cuestionada no se condice con el principio de eficiencia, según lo señalado por el inciso e) del artículo 8° del REMA: <i>“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”.</i> Sobre el particular, bajo este escenario, se estaría incurriendo en una “duplicidad ineficiente”, por sobreponer un proceso de negociación del acceso, cuando aún no se tenga una infraestructura		necesariamente debe ser de tres (03) años ni es un periodo pre-establecido en el REMA ni REA de LAP. Ante desacuerdos entre las partes, Ositrán tiene la facultad de dictar los términos y condiciones sobre las cláusulas no acordadas, entre ellas el plazo de vigencia de los Mandatos. Por otro lado, en el supuesto de que LAP no cumpla con los plazos establecidos en el Contrato de Concesión para el inicio de operaciones del nuevo terminal, la cláusula del proyecto de mandato establece que el plazo de vigencia podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. Siendo así, no sería posible que LAP cobre un cargo de acceso que no corresponda al uso de las facilidades esenciales materia de este mandato, en aplicación del Criterio de Valorización de Costos establecido en el artículo 27 del REMA. De igual forma, la propuesta de las aerolíneas, de iniciar negociaciones cuando ya se encuentre en operaciones el nuevo terminal, también implicaría que las mismas pagarían un cargo de acceso que no correspondería necesariamente a las facilidades esenciales arrendadas sobre las que está prestando el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (oficinas operativas).

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	operativa. Asimismo, ello implicaría una externalidad negativa de cara a los usuarios intermedios, ya que tendrían que incurrir en los costos que implica una negociación de acceso (tales como la contratación de abogados y economistas para estudios de proyección de tarifas), cuando aún no se tenga la nueva infraestructura operativa. En ese sentido, para evitar incurrir en riesgos que afecten la continuidad del principio de eficiencia, consideramos que el plazo de vigencia del mandato de acceso, debe ser el plazo regular, y que el mismo se encuentre supeditado a la variación de las condiciones persistentes en el AIJCH. Para dichos efectos, proponemos que la cláusula cuarta del mandato de acceso se encuentre redactada en los siguientes términos: “Cláusula Sexta. - Plazo de vigencia del Mandato. – <i>El presente Mandato estará vigente por el plazo de tres (03) años, contados desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Mandato respectivo por parte del OSITRAN.</i> <i>Procederá la renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre y cuando, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la emisión de un nuevo Contrato de Acceso”.</i>		Asimismo, a lo señalado por las aerolíneas respecto a la supuesta “duplicidad ineficiente” que generaría negociar el acceso cuando aún no se tenga la infraestructura operativa, se debe tener en cuenta que, si en el proceso de negociación entre las partes de las condiciones de acceso a la nueva infraestructura las partes no cuentan con la información confiable y suficiente para la fijación de un cargo de acceso, esto afectaría el Principio de Plena Información establecido en el literal f) del artículo 8 del REMA⁵, lo cual, previa evaluación del Ositrán, podría ser causal de ampliación de la vigencia del Mandato de Acceso, situación similar a lo ocurrido en el año 2020 por la pandemia del Covid-19, donde Ositrán amplió la vigencia de todos los Mandatos de Acceso del AIJC. Por lo antes expuesto, se mantiene el plazo de vigencia del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2450-770-22-CD-OSITRAN. <i>“El presente Mandato estará vigente desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano hasta el 31 de diciembre de 2024.</i>

⁵ Artículo 8.- Principios Aplicables
(...)

f) Principio de Plena Información

Los solicitantes de acceso deben contar con la información necesaria para evaluar y negociar las condiciones de acceso a la Facilidad Esencial, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<i>Dicho plazo podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. En el supuesto antes mencionado, es obligación del Usuario Intermedio continuar ejecutando todas las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Mandato.”</i>
Cláusula Quinta: Cargo de Acceso y forma de pago 5.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 35.99 (Treinta y Cinco y 99/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por m2 al mes sin IGV.	Por un lado, en relación a la determinación del cargo de acceso (numeral 5.1. y 5.2. de la cláusula quinta) manifestamos nuestro desacuerdo con la tarifa, pues consideramos que la misma no es proporcional respecto a la facilidad esencial objeto de arrendamiento. Asimismo, el OSITRAN no ha considerado el impacto y efecto que tiene en el presente caso el “Acta de Acuerdo de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor” suscrita el pasado 05 de febrero de 2021 entre LAP y el MTC. Al respecto, adjuntamos a nuestros comentarios al Cargo de Acceso propuesto por OSITRAN desde el punto de vista económico (Anexo N° 1). Realizada la revisión y, especialmente, un hecho no considerado anteriormente y que es el impacto o efecto que tiene el “ACTA DE ACUERDO DE APOYO DEL CONCEDENTE POR EL EVENTO DE FUERZA MAYOR” suscrita entre el MTC y LAP en fecha 05 de febrero del 2021 y luego de realizar los ajustes correspondientes, el valor del Cargo de Acceso vigente por el plazo de tres (03) años, debe ser de: US\$ 27.18 por m2.	Adjuntamos como Anexo No.1 a la presente comunicación, el Memorándum M-GPF-GRAP-2022-0043, con los comentarios de LAP respecto al Cargo de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales para la Prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de oficinas operativas) propuesta por el OSITRAN.	Mediante Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determinó los cargos de acceso respectivos.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Quinta: Cargo de Acceso y forma de pago 5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) Días calendario siguientes de recibida la factura por parte del Usuario Intermedio. El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros y fee del operador, así como la limpieza y mantenimiento de las áreas comunes y el mantenimiento del sistema de aire acondicionado. Están excluidos del Cargo de Acceso, el costo o la contraprestación correspondiente a la provisión de otros servicios distintos a los detallados en el párrafo anterior.	Con relación a la forma de pago del cargo de acceso, a través de nuestra solicitud de mandato de acceso, manifestamos nuestros inconvenientes operativos de cara a el plazo señalado. Sin embargo, parece que el regulador no ha tomado en cuenta las particularidades de gestión interna, que lamentablemente a la fecha no se puede modificar previo a la entrada en vigencia del mandato de acceso. El pago a nuestros proveedores en general se lleva a cabo de acuerdo flujograma adjunto (Anexo N° 4). Al respecto, se debe considerar que dicho proceso cuenta de las siguientes etapas y plazos, que operan de manera estandarizada en todas las sociedades que conforman al Grupo LATAM: <pre> graph LR A[Generación de la Hoja de Entrada [HE] 05 días hábiles] --> B[Registro de facturas en el sistema 07 - 10 días hábiles] B --> C[Pago de documentos [Accenture] 03-05 días hábiles] C --> D[Extensión adicional del plazo por motivos ajenos a LATAM 03 - 10 días hábiles] </pre> El plazo total que se necesita en LATAM para realizar el pago a un proveedor es entre 18 a 30 días hábiles. En ese sentido, un plazo de 07 días calendario para realizar el pago del cargo de acceso, es una condición que nos imposibilita cumplir con el contrato, lo	Respecto al plazo de pago sugerido por el Ositrán dentro de los siete (7) calendarios siguientes de recibida la factura, LAP se encuentra de acuerdo. Respecto al detalle de lo que incluye el cargo de acceso, LAP propone mencionar los costos directos del cargo, los cuales son: Seguros, Fee del operador, Limpieza y Mantenimiento de Equipos y Sistemas (el cual contempla el aire acondicionado). La propuesta del OSITRAN no considera el Mantenimiento de Equipos y Sistemas como un costo directo sino como un costo indirecto. En caso el OSITRAN mantenga su posición, no se debería considerar en la redacción. Por su parte, LAP espera que dicho costo sea considerado como directo.	Al respecto, mediante Informe N° 0066-2022-IC-OSITRAN, Ositrán señaló que los argumentos expuestos (flujograma de pagos) por LATAM corresponden al procedimiento de pago y las gestiones internas que tienen como compañía, y que las modificaciones a las mismas no deberían afectar a terceros. Asimismo, cada empresa como tal (Aerolínea o Concesionario) maneja un flujo de gestión de pagos y cobranzas en función a los cobros que efectúa y al periodo de pago de las facturas que manejan sus proveedores, y no es posible que Ositrán, a través de un mandato de acceso, intervenga en la gestión administrativa del Concesionario. Por otro lado, respecto a las Barreras al Acceso que se estarían generando por la imposición de un periodo de pago no acorde con los procedimientos internos de pago de LATAM, dicho argumento no tiene sustento legal, dado que los plazos de pago propuestos por LAP, en su calidad de arrendador y aprobados por Ositrán, no contraviene lo estipulado en el artículo 1676° del Código Civil, el cual establece únicamente que el pago de la renta se puede pactar por periodos vencidos o adelantados. Adicionalmente, tampoco resulta razonable el argumento planteado por la Aerolínea, toda vez que el plazo para el pago del cargo de acceso cuestionado se mantiene desde los mandatos de acceso anteriores emitidos mediante Resolución

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	cual ya hemos manifestado en nuestra solicitud de mandato de acceso. Mantener esta cláusula, pese a que hemos cumplido con indicar con anterioridad que los plazos señalados no son posibles de ser cumplidos por los Usuarios Intermedios, implica imponer en perjuicio de la compañía una barrera de acceso a la facilidad esencial materia del mandato. Al estarse imponiendo a través de esta cláusula una limitación que impide a las aerolíneas el acceso a la facilidad esencial; e incluso, pretende encarecer el acceso por implicar la modificación de plazos definidos a nivel de la matriz y por nuestras agendas de pago tercerizadas, el OSITRAN está incurriendo en la imposición de una barrera de acceso de índole legal. Asimismo, se debe evaluar los efectos de la presente cláusula más allá del presente caso. Así pues, establecer plazos tan cortos con tarifas tan elevadas constituye un desincentivo para el ingreso de nuevos competidores en el mercado de aviación comercial. Ello conllevaría también, al desconocimiento del principio de libre competencia y promoción de la inversión privada, de acuerdo a lo señalado en el inciso d) del artículo 8° del REMA. En ese sentido, consideramos que es necesario modificar los extremos referidos a la modalidad de pago del cargo de acceso, no solo dada la necesidad de los Usuarios Intermedios		de Consejo Directivo N° 032-2013-CD-OSITRAN y N° 007-2017-CD-OSITRAN por el servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje – Arrendamiento de Oficinas Operativas, el cual ha sido de aplicación durante el periodo de vigencia de dichos mandatos y sobre todas las aerolíneas que prestan el referido servicio. Por otro lado, respecto a lo señalado por LAP con relación a que en la definición de los conceptos considerados en el cargo de acceso solo deben aparecer los costos directos; se debe indicar que, en el proyecto de mandato de acceso aprobado, los conceptos que están incluidos no hacen distinción entre cuales son considerados costos directos y costos indirectos, solo se detallan algunos conceptos directos e indirectos que están incluidos en la determinación del cargo de acceso, dado que no sería razonable describirlos todos en esta cláusula. Por lo tanto, no se acepta el comentario formulado por LAP, por lo cual se mantiene la redacción del numeral 5.3 del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2450-770-22-CD-OSITRAN. Finalmente, respecto a lo señalado por LAP que el costo por mantenimiento de Equipos y Sistemas (el cual contempla el aire acondicionado) sea considerado como costo directo, este se encuentra desarrollado en el Informe N° 00089-

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	de contar con un plazo mayor al señalado, sino para salvaguardar las condiciones competitivas del mercado de aviación comercial, el cual es el principal rol del regulador. <i>"5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes de recibida la factura por parte de los Usuarios Intermedios..."</i>		2022-GRE-OSITRAN, de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO 6.4 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Contrato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Contrato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes. En este supuesto, además el USUARIO INTERMEDIO deberá pagar como Penalidad el monto establecido en la Cláusula Vigésimo Segunda.	En relación a la cláusula de "Declaración del Usuario Intermedio", a través del Informe se aprecia que el OSITRAN adoptó la redacción propuesta por LAP. Al respecto, manifestamos nuestro desacuerdo con la propuesta de cláusula, en particular, en cuanto al numeral 6.4 de la misma, por los siguientes fundamentos. Por un lado, el proyecto de cláusula señala que: "en caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles". Ahora bien, admitir que esta disposición rija en el contrato, implicaría permitir que una situación de desequilibrio contractual entre los Usuarios Intermedios y LAP se presente en un contrato regulado. Así pues, para determinar que las aerolíneas han incurrido en un incumplimiento,	Sin comentarios	De acuerdo a lo establecido en el artículo 36 del REMA de Ositrán, los contratos de acceso tienen naturaleza privada y le son aplicables las normas civiles y comerciales pertinentes. Bajo ese marco normativo, es de aplicación a los contratos de acceso lo establecido en el artículo 1428 del Código Civil, <i>"en los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios"</i>. Igualmente, resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 1341 del mismo código: <i>"El pacto por el que se acuerda que, en caso de incumplimiento, uno de los contratantes queda obligado al pago de una penalidad, tiene el efecto de limitar el resarcimiento a esta prestación y a que se devuelva la contraprestación, si la hubiere; salvo que se haya estipulado la indemnización del daño ulterior (...)"</i>. A partir de ambas disposiciones queda claro que ante eventuales

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	bastaría que ello sea determinado por LAP en base a su mero criterio; sin que se haya sentado algún parámetro objetivo para dichos efectos. En ese sentido, las aerolíneas no contarían con herramientas para cuestionar dicha definición, encontrándose en una posición de completa desventaja frente al concesionario. Asimismo, consideramos pertinente señalar que admitir esta cláusula implicaría un grave riesgo en el mercado. Así pues, se estaría permitiendo de manera expresa que LAP tenga las facultades suficientes para excluir del mercado a los competidores, sin que se les brinde una herramienta para cuestionar la definición, aun así, se considere que la misma fue arbitraria. De esta manera, se estaría admitiendo un desincentivo para que potenciales competidores ingresen a un mercado en el que se presta un servicio esencial para la ciudadanía. Queda claro que la posibilidad de discrepancia será mayor en cuanto se deja abierta las actividades no incluidas con la mención a “etc”. Es decir, cualquier actividad que considere LAP implicaría como consecuencia la resolución de la relación contractual. Como lo indicamos, si esto es lo que ampara el regulador no tiene sentido continuar con un proceso de Mandato de Acceso, donde se materializa un desequilibrio contractual.		incumplimientos resultan compatibles la resolución contractual con el pago de penalidades para resarcir los daños y perjuicios derivados de tal incumplimiento. En ese sentido, la resolución contractual contemplada en el proyecto de Mandato de Acceso se condice con el marco legal vigente en materia civil y, en esa medida, tal disposición no conlleva un desequilibrio contractual. En este punto debe tenerse en cuenta que, el objeto de este Mandato de Acceso es ceder en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO, las facilidades esenciales a fin de que sean destinadas a brindar el Servicio Esencial de Servicio Esencial Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, estableciendo los términos, condiciones y cargos aplicables. Como se mencionó en el Informe N° 0066-2022-IC-OSITRAN, dado que se tratan de facilidades esenciales, es importante precisar que solo se pueden realizar actividades vinculadas al servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje con el objetivo de hacer un uso eficiente de la infraestructura necesaria para la prestación del referido servicio. Por ello, se considera razonable incorporar la resolución contractual como una consecuencia para aquellos casos en que se desnaturaliza el objeto del contrato.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	Por otro lado, nos encontramos en desacuerdo con que la consecuencia jurídica prevista ante un aparente incumplimiento del contrato, sea la resolución automática de la relación contractual. Al respecto, el proyecto de Mandato de Acceso es un contrato sujeto a penalidades, según se dispone en la Cláusula Vigésimo Primera. Se hace referencia al artículo 1341° del Código Civil respecto a los efectos de una cláusula penal en la relación contractual. En ese sentido, es contradictorio prever únicamente para este extremo la resolución automática del contrato, cuando la finalidad de una cláusula penal, es que la misma opere ante cualquier supuesto de incumplimiento. Por lo tanto, a fin de que el contrato tenga coherencia entre sus cláusulas, debe suprimirse dicho extremo, y preverse como la única consecuencia jurídica la aplicación de las penalidades previstas en la cláusula vigésimo segunda del proyecto de mandato de acceso. Ahora bien, consideramos que, en todo caso, se incurra en un incumplimiento a la cláusula cuestionada, debería aplicar lo dispuesto por la Cláusula Décimo Cuarta del proyecto, sobre el procedimiento de subsanación y/o contradicción en caso de incumplimiento, a fin de que se mantenga un criterio uniforme en el contrato, sobre las consecuencias jurídicas en caso se presente un incumplimiento.		En efecto, el texto de la cláusula busca que se haga un uso correcto por parte de los usuarios intermedios sobre las facilidades esenciales y que el uso de las mismas sea exclusivo para la prestación del servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, y de las sub-actividades vinculadas directamente a la prestación del servicio. En tal contexto, el Concesionario no se encontraría facultado a resolver el contrato por incumplimiento del objeto del mismo. De otro lado, cabe precisar que LAP no interviene en este mercado como competidor de los usuarios intermedios; por tanto, la disposición establecida en el proyecto de mandato no supone una situación ventajosa para LAP pues, como ya se ha indicado, la resolución se prevé específicamente para aquellos casos en que son los usuarios intermedios quienes realizan actividades diferentes a las establecidas en el objeto contractual. Dicho esto, el Usuario Intermedio que no se encuentre de acuerdo con la decisión de LAP puede iniciar un procedimiento de solución de controversias, de conformidad con lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, en el marco del cual puede solicitar una medida cautelar a efectos de suspender los efectos de dicha decisión hasta que se resuelva la controversia.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	En ese sentido, y a partir de lo expuesto, a fin de se corrija las observaciones indicadas, proponemos el siguiente texto como numeral 8.3 del mandato de acceso: <i>"Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. – (...)</i> <i>6.4 En caso LAP considere que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Contrato, LAP solicitará al USUARIO INTERMEDIO desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO habría realizado actos que desnaturalizan el objeto del Contrato, LAP podrá solicitar por escrito al Usuario Intermedio la resolución de éste. El párrafo precedente no será aplicable, en caso el USUARIO INTERMEDIO no esté de acuerdo con esta interpretación de parte de LAP, lo cual será comunicado por escrito a LAP. El USUARIO INTERMEDIO podrá someter la discrepancia al procedimiento de solución de controversias conforme a lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, en cuyo caso, el USUARIO INTERMEDIO podrá solicitar la intervención u opinión técnica especializada de las entidades pertinentes entre ellas, la DGAC – MTC. Cualquier cobro distinto al establecido en</i>		En adición a ello, cabe recordar que el literal c) del numeral 47.3 del artículo 47 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, dispone que la entidad prestadora incurrirá en infracción muy grave cuando no cumpla con los mandatos de acceso emitidos por el Ositrán. En esa medida, en caso de adopción de medidas para situaciones no previstas, contraviniendo lo establecido en un mandato de acceso, el marco normativo prevé la aplicación de sanciones administrativas. Sin perjuicio de lo expuesto, considerando que una medida que pueden adoptar los usuarios intermedios, que no estén de acuerdo con la decisión de la Entidad Prestadora, es el inicio de un procedimiento administrativo de solución de controversias; dado el tiempo necesario para formalizar la solicitud adjuntando la documentación respectiva, el trámite que conlleva la conformación de un cuerpo colegiado y, principalmente, tratándose de un cuestionamiento sobre la resolución del vínculo entre las partes, se estima pertinente que el plazo para la desocupación sea de 30 días hábiles. Por lo antes expuesto, se mantiene el texto del numeral 6.4 del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2450-770-22-CD-OSITRAN, con excepción del plazo para la desocupación que queda establecido en 30 días hábiles.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>el contrato no será aplicable hasta que dicha controversia culmine, por lo que LAP se abstendrá de efectuar cobros con tarifas comerciales hasta que se resuelva la controversia y OSITRAN emita pronunciamiento final”.</i>		“6.4. En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de treinta (30) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Mandato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes. En este supuesto, además, el USUARIO INTERMEDIO deberá pagar como Penalidad el monto establecido en la Cláusula Vigésimo Segunda.”
<u>Cláusula Novena: Gastos y Tributos</u> 9.2 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice una modificación o mejora en las(el) Área(s) cedida que incremente el valor del impuesto predial, este deberá asumir, desde el año siguiente a esta modificación, el incremento en el costo del impuesto predial más la retribución y tasa regulatoria que LAP deba pagar al Estado Peruano de acuerdo con el Contrato de Concesión. Toda modificación o mejora al Área cedida deberá contar con la aprobación previa por escrito por parte de LAP. (texto no aceptado)	Sin comentarios	El numeral 1.26 del Contrato de Concesión estipula lo siguiente: “Los Ingresos Brutos no incluyen (...) los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros, incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, (...)” Al respecto y tal como lo señala el Contrato de Concesión, no están sujeto al pago de retribución aquellos tributos municipales que corresponda a gastos asumidos a favor de terceros (clientes/Usuarios Intermedios) como es el caso de los arbitrios municipales, donde el obligado a asumir directamente	Al respecto, cabe indicar que la cláusula propuesta por LAP está referida a un eventual escenario de modificación o mejora de las áreas, aspecto que quedaría sujeto al régimen de mejoras previsto en la cláusula décimo sexta del proyecto de Mandato de Acceso, en cuyo numeral 16.11 se establecen las reglas que se aplicarían a la terminación del mandato, en caso LAP decida mantener las mejoras -según lo acordado con el Usuario Intermedio al autorizarse la incorporación de la mejora- o decida ordenar que sean retiradas. En ese sentido, en línea con lo indicado en el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN, tratándose de un escenario

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		este costo es el que usufructúa el espacio arrendado (clientes/Usuarios Intermedios). En el caso del impuesto predial, LAP siempre ha venido pagando la retribución al Estado sobre este concepto en base a un pronunciamiento que el mismo OSITRAN emitió hace varios años atrás y sobre el cual alegó que este concepto facturado era calificado como un ingreso para LAP y por tanto sujeto al pago de la retribución. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta recogida en el numeral 9.2.	eventual que, además, demandaría un acuerdo específico entre LAP y el Usuario Intermedio, se considera pertinente no establecer de manera previa a quien corresponderá asumir el impuesto predial; de esta manera, las partes lo determinarían al establecer las condiciones aplicables a cada mejora que se pretenda incorporar. De otro lado, en aquellos casos que el Usuario Intermedio tenga que asumir el pago del impuesto predial por las mejoras, por haberlo acordado así con LAP; el tratamiento que corresponda otorgar a tales ingresos respecto de la retribución al Estado se encuentra estipulado en el Contrato de Concesión, lo cual es independiente de la relación de acceso. En efecto, de acuerdo con lo señalado en la Ley de Tributación Municipal – Decreto Legislativo N° 776, los titulares de las concesiones otorgadas son sujetos pasivos del impuesto predial, durante el tiempo de vigencia del Contrato de Concesión, como es el caso de LAP. Asimismo, el numeral 4.1 del Contrato de Concesión establece la obligación del Concesionario de pagar una Retribución al Estado en función a los Ingresos Brutos definidos en el numeral 1.26 de dicho contrato. Por tanto, no resulta razonable trasladar el pago de una obligación contractual como la Retribución al Estado a los Usuarios Intermedios. En tal sentido, no se acepta el párrafo propuesto por LAP.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio 12.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine.	Sin comentarios	1. Según los RTM del Anexo 14 del Contrato de Concesión, la infraestructura integral del aeropuerto debe mantenerse como nueva (tanto interna como externamente). Así lo establece el numeral 2.2 de dicho Anexo en el cual se prevé que las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". 2. Por otro lado, el numeral 5.11 del Contrato de Concesión estipula lo siguiente: <i>"5.11 Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada Año de Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el Aeropuerto y el estado de las obras de importancia en relación con cualquier Mejora, así como las estadísticas que reflejen la operación del Aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que OSITRAN le pueda efectuar al Concesionario".</i> Bajo este contexto, se puede ver que, según lo explicado en el punto (1), el Contrato de Concesión exige a LAP que toda la infraestructura debe estar en perfecto estado y conforme se detalla en el punto (2), el Regulador solicita informes trimestrales a LAP sobre las operaciones, incluyendo los mantenimientos realizados en la infraestructura aeroportuaria. Por tanto, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, LAP realiza el mantenimiento a todas las áreas comunes del aeropuerto y solicita a los Usuarios Intermedios que asimismo brinden el correcto mantenimiento de la infraestructura de las áreas que	Al respecto, se verificó lo señalado por LAP respecto a las observaciones efectuadas por el OSITRAN sobre las áreas de mantenimiento, las cuales tenían un alcance sobre el interior y exterior de los contenedores, requiriéndoles además, que se incluya en el Plan Integral de Mantenimiento Anual 2021 y 2022 la incorporación del mantenimiento de áreas reguladas, tales como los contenedores de oficinas de mantenimiento de Aerolíneas así como los contenedores para el equipaje rezagado, bajo el argumento que el costo por las actividades de mantenimiento han sido considerados para la determinación de los respectivos cargos de acceso y serán materia de supervisión por parte de OSITRAN. Sin embargo, la propuesta de cláusula planteada por LAP implica que el Usuario Intermedio deba de presentar los siguientes documentos: • Plan anual de mantenimiento • Informes trimestrales de cumplimiento del plan anual • Planes de trabajo para realizar los mantenimientos. Considerando que LAP debe de presentar a Ositrán en su Plan Integral de Mantenimiento Anual el mantenimiento de los Contenedores de Equipaje Rezagado y Contenedores de Oficinas de Mantenimiento de Aerolíneas se acepta en parte la propuesta de LAP,

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		ocupan, según lo indicado en los contratos de acceso que son aprobados por el Regulador En ese sentido, LAP requiere solicitar los planes de mantenimiento a los Usuarios Intermedios con la finalidad de asegurarnos de que la infraestructura se encuentre en óptimas condiciones tal como nos lo exige el Contrato de Concesión. Por otro lado, es importante señalar que según los antecedentes tales como el Oficio 9637-2021-GSF-OSITRAN y el Oficio 10756-2021-GSF-OSITRAN (adjuntos como Anexo No. 3), el OSITRAN ha solicitado que se incluya en el Plan Integral de Mantenimiento Anual 2021, la incorporación de áreas reguladas, tales como Contenedores de Oficinas de Mantenimiento de Aerolíneas. Por ello, la propuesta de LAP en esta cláusula es completamente razonable pues garantiza que se cumpla oportunamente con los planes de supervisión del OSITRAN y el Manual HUMO, cuya finalidad es dar correcto uso y mantenimiento a las instalaciones del AIJC; además se tratará de informes simples que solo serán presentados cuatro (4) veces al año. En caso de no cumplimiento con las observaciones del OSITRAN, LAP podría ser inclusive sancionada, motivo por el cual esta inclusión es necesaria para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de conservación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión.	quedando redactado de la siguiente manera: <i>“12.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso.”</i> Respecto al cumplimiento del Manual Humo, el numeral 12.2 del proyecto de mandato de acceso establece dentro de las obligaciones de los Usuarios Intermedios, el cumplimiento estricto de lo dispuesto en las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP, dentro de las que se encuentra el Manual Humo, por tanto, no resulta necesaria su precisión en esta cláusula.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		Por último, es necesario mencionar que LAP ha demostrado al Regulador, mediante el Anexo N°9 de la Carta C-LAP-GSC-2022-0050, remitida el 29.04.22, las evidencias en las cuales se verifican los casos en los que LAP reitera, frente al incumplimiento de algunos Usuarios Intermedios y conforme a lo establecido en los Contratos de Acceso, que procedan con la subsanación de observaciones de Mantenimiento a la Infraestructura de sus respectivas áreas. Adjuntamos nuevamente las referidas evidencias mediante Anexo No. 4 de la presente comunicación que demuestran la necesidad y la razonabilidad de que se acepte esta propuesta de LAP. En ese sentido, por lo antes expuesto, solicitamos que se mantenga la citada propuesta de LAP en el Mandato de acceso por esta Facilidad Esencial	
<u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u> 12.13 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a tomar las medidas necesarias para poder prestar servicio de primeros auxilios y atención de urgencia a sus trabajadores, funcionarios, directivos, personal en general destacado en el Aeropuerto y clientes que puedan hacer uso de la(s) Área(s) (texto no aceptado)	Sin comentarios	La modificación a la NTC de “Servicios Médicos en los Aeródromos” ha sido pre-publicada en la web de la DGAC y LAP ha brindado sus comentarios. Ante ello y existiendo una propuesta de modificación de norma aún en revisión, sugerimos a OSITRAN que traslade dicha consulta a DGAC para tener precisión sobre el alcance de la NTC respecto a la atención médica de los pasajeros y usuarios del aeropuerto. Dado que todavía no se cuenta aprobada la nueva versión de la NTC, sugerimos el siguiente párrafo general en reemplazo de la cláusula anterior: <i>“12.13 El Explotador del Aeródromo brindará atención médica de las personas que se encuentran dentro de la infraestructura</i>	Respecto a los comentarios expuestos por LAP con relación a la pre-publicación de una modificación a la NTC, la actuación del Regulador se sustenta bajo el marco normativo vigente, y es la NTC “Servicios Médicos en los Aeródromos” aprobado por Resolución Directoral N° 410-2013-MTC/12. Asimismo, el párrafo propuesto por LAP en la etapa de comentarios hace precisión a la obligación que tiene el Concesionario respecto a la atención médica que debe de brindar a las personas que se encuentran dentro del Aeropuerto en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión y asimismo, precisan la obligación del Usuario Intermedio de cumplir con lo establecido

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<i>aeroportuaria dentro del marco del Contrato de Concesión. Asimismo, el aeródromo cuenta con los servicios de Sanidad Aérea Internacional cuyo objetivo es prestar atención médica a las personas que ingresan, salen o están en tránsito en el país. Sin perjuicio de lo anterior, el Usuario Intermedio es responsable ante su personal de cumplir con lo establecido en la Ley de SST y su Reglamento, D.S. N° 005-2012-TR (Art. 83). referido a adoptar las disposiciones necesarias para prevenir y dar respuesta ante situaciones de emergencia y accidentes de trabajo de todas las personas que se encuentren en el lugar de trabajo.”</i>	en la legislación en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. En tal sentido, existen instrumentos normativos y contractuales donde cada una de las partes tiene establecidas sus obligaciones; por tanto, no se considera pertinente incorporar en el mandato que regirá la relación de acceso, obligaciones que ya se encuentran previstas en el marco normativo de manera independiente.
<u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u> <i>12.17 El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio – de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso.</i> <i>Para ello, deberá haber cursado una comunicación al ARRENDATARIO solicitando el cumplimiento del pago con mínimo cinco (05) Días Hábiles de anticipación y dando aviso del corte futuro del servicio. La facultad descrita en el</i>	Sin comentarios	LAP se encuentra de acuerdo de manera parcial, pues aceptamos la eliminación del concepto de retribución ya que, de acuerdo con los últimos cambios en el Contrato de Concesión, estos servicios básicos y de mantenimiento no están afectos a dicho cargo. Sin embargo, en el caso del aporte por regulación, LAP no está de acuerdo, ni acepta la eliminación de este concepto, ya que este concepto se paga sobre el total de la facturación que realiza LAP a sus clientes (incluyendo la facturación por el traslado del costo de los servicios básicos y de mantenimiento), por lo cual este sobre costo debe ser recuperado en la facturación que realiza a los clientes.	Respecto a lo señalado por LAP, respecto al Aporte por Regulación, la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, establece en su artículo 10.- Aporte por Regulación, que “Los Organismos Reguladores recaudarán de las empresas y entidades bajo su ámbito, un aporte por regulación, el cual no podrá exceder del 1% (uno por ciento) del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, de las empresas bajo su ámbito.” Cabe precisar que el concepto de pago “Aporte por Regulación” que el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán, es por el cumplimiento de las funciones supervisora, reguladora y normativa que presta el Regulador a la Entidad Prestadora, por tanto, siendo una obligación exclusiva del

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>presente párrafo es sin perjuicio del derecho de LAP de aplicar las penalidades y/o intereses respectivos y de optar por la resolución del Contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s) adeudado(s) y los intereses correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP.</i> (...)			Concesionario, no es aceptable que se traslade este pago a los Usuarios Intermedios. No se acepta la propuesta de LAP y se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso. <i>“12.17 El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio –de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso.</i> <i>Para ello, deberá haber cursado una comunicación al ARRENDATARIO solicitando el cumplimiento del pago con mínimo cinco (05) Días Hábiles de anticipación y dando aviso del corte futuro del servicio. La facultad descrita en el presente párrafo es sin perjuicio del derecho de LAP de aplicar las penalidades y/o intereses respectivos y de optar por la resolución del Contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s)</i>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<i>adeudado(s) y los intereses correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP.</i> (...)
<u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio</u> <i>“12.22 Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las áreas arrendadas, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Contrato. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP una copia de dicha Licencia dentro de los cinco 5 Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable.”</i>	Sin comentarios	LAP mantiene su propuesta del Proyecto de Mandato, toda vez que, a estas áreas, le correspondería, además de la licencia de funcionamiento, el certificado ITSE (inspección técnica en seguridad de edificaciones otorgado por defensa civil). Asimismo, si durante la vigencia del Mandato, se emitiera alguna norma legal que exigiera alguna autorización o licencia que sea aplicable a esta área, en razón de las actividades que desarrolla el Usuario Intermedio en la misma, deberá gestionarla ante la Autoridad competente.	Sobre el particular, en el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN se sustentó que era razonable exigir obtener y mantener vigente la licencia de funcionamiento que afecta directamente a la facilidad esencial, en la medida que se encuentran acotadas las actividades que los Usuarios Intermedios puedan realizar en ella. Ahora bien, ello no implica que la Licencia de Funcionamiento sea la única autorización que requieran obtener los Usuarios Intermedios. En efecto, si el marco normativo los obliga a contar con cualquier permiso u otra autorización para realizar sus actividades, por mandato legal debe ser cumplido. En el caso en cuestión, la decisión versa sobre la necesidad de incorporar dicha obligación en el Mandato de Acceso, lo cual trae como consecuencia que LAP pueda aplicar penalidades por su incumplimiento. Bajo ese marco, se consideró pertinente que solo estuvieran sujetas a dicha consecuencia la obligación de los Usuarios Intermedios de obtener y mantener vigente al Licencia de Funcionamiento. En tal sentido, no se acepta el comentario formulado por LAP.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<u>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio</u> 12.38 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 (texto no aceptado)	Sin comentarios	LAP insiste en que se pueda incorporar esta obligación, toda vez que se enviaron los sustentos correspondientes de las demoras de los Usuarios Intermedios para remitir los contratos de acceso suscritos, dando como resultado un promedio de diez (10) meses de demora. No es razonable que el OSITRAN desestime esta solicitud debido a que LAP no remitió casos de contratos de acceso referidos a esta facilidad esencial, puesto que esta situación se aplica para todos los mandatos de acceso vigentes. El objetivo de incluir esta obligación en los mandatos de acceso de todas las facilidades es prevenir que la situación, que se ha demostrado se presente en otras facilidades, se repita en esta facilidad. Ello toda vez que en el supuesto que durante la vigencia de este nuevo Mandato de Acceso se den casos como estos, con lo que ello implica, LAP tendría que esperar las negociaciones de un nuevo mandato para plantear el incumplimiento. Asimismo, es importante reiterar que existen casos de Usuarios Intermedios que vienen ocupando áreas y/o haciendo uso de facilidades esenciales tales como la del HBS, equipaje rezagado, entre otros, que a la fecha no envían sus contratos suscritos ni tampoco entregan las cartas fianzas o pólizas correspondientes. Es necesario tener en cuenta que el no contar con contratos suscritos no permite que LAP pueda hacer efectivo el cumplimiento de las obligaciones contractuales, tales como las relativas a los pagos que deben efectuar los Usuarios	Al respecto, Ositrán rechazó la propuesta de LAP respecto a la obligación de cumplir con la presentación y suscripción de documentos relacionados al mandato de acceso, bajo el argumento de que los propios usuarios intermedios tienen todos los incentivos para cumplir con presentar todos los documentos necesarios para iniciar sus operaciones lo antes posible. Sin embargo, visto la casuística presentada por LAP se observa que no se estaría cumpliendo el supuesto expresado por Ositrán como argumento en el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN, dado que los usuarios intermedios en las renovaciones de la relación de acceso están presentando demoras excesivas en la presentación y suscripción de los documentos relacionados al Mandato de Acceso. Esta demora se da en el supuesto que el Usuario Intermedio ya se encuentra brindando el respectivo servicio, por tanto, no tiene el incentivo necesario para cumplir con la presentación de los documentos debidamente suscritos por tanto, no asumen ningún riesgo operativo ni la posibilidad de retrasar el inicio de sus operaciones. En tal sentido, a fin de incentivar a los Usuarios Intermedios a cumplir con la presentación de los documentos requeridos para la suscripción de los respectivos contratos, se acepta la cláusula propuesta por LAP con una

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		Intermedios a LAP, condiciones relativas a las áreas arrendadas, procedimientos que el Usuario Intermedio debe cumplir, entre otros (aspectos que no están contenidos en el REA de LAP), ni tampoco LAP puede aplicar penalidades por los eventuales incumplimientos. Adicionalmente a lo antes indicado, es necesario recordar que para que LAP remita al OSITRAN los contratos de acceso para la respectiva aprobación y consecuente entrada en vigencia de estos, se requiere que previamente los Usuarios Intermedios hayan remitido a LAP los contratos con sus anexos debidamente suscritos. Bajo ese contexto, LAP requiere contar con un mecanismo u herramienta que realmente incentive a los Usuarios Intermedios a cumplir con remitir los documentos firmados para que finalmente sean aprobados por el Regulador, puesto que algo que a la fecha se ha evidenciado que no viene cumpliéndose y genera un impacto negativo en LAP, ya que no se puede culminar la entrega de las áreas por hechos que son imputables a los usuarios intermedios y en tanto se presentan tales dilaciones, se mantienen áreas que no son ocupadas ni pueden ser ofrecidas en arrendamiento, generándonos pérdidas financieras. Por último, queremos mencionar el caso puntual de AEROMÉXICO, quien a la fecha (agosto 2022) no ha remitido a LAP el contrato correspondiente a la facilidad de HBS suscrito y recientemente ha remitido, luego de 2 años y 7 meses desde que fuera enviado para su suscripción, el Contrato	precisión respecto al plazo para la presentación, el cual será máximo hasta treinta (30) días hábiles de recibido la notificación por parte de LAP. <i>12.38 En caso de renovación de la relación de acceso, cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos necesarios para la formalización de dicha renovación dentro del plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de recibida la notificación de LAP. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.</i>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		correspondiente a la facilidad de Equipaje rezagado, pese a que estos documentos le fueron remitidos en abril 2020 y enero 2020 respectivamente. Ello fue evidenciado en el Anexo N°7, mediante el Informe enviado al OSITRAN, a través de la carta C-LAP-GCC-2022-0048. A continuación, se remiten los detalles del caso de Aeroméxico: • Con fecha 16 de abril de 2020 mediante carta C-LAP-GSA-2020-0110 se envió a suscripción del Usuario Intermedio el Contrato de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección de Equipaje de Bodega) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” – Contrato 40000990. • Con fecha 23 de enero de 2020 mediante carta C-LAP-GSA-2020-0023 se envió a suscripción del Usuario Intermedio el Contrato de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” – Contrato 4000643. • El 15 de noviembre de 2020, el Usuario Intermedio envió el contrato de HBS suscrito, el mismo que fue enviado a aprobación del OSITRAN. • El 29 de abril de 2021, el Usuario Intermedio nos informó que la dirección consignada en el contrato de equipaje rezagado había variado por lo que nos solicitan volver a enviarles el contrato con el cambio de dirección.	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		▪ El 28 de mayo de 2021, el Usuario Intermedio remitió las vigencias de poder de sus representantes legales para el contrato de HBS, sin embargo, estas vigencias no correspondían a los firmantes del contrato. ▪ El 21 de octubre de 2021, el Usuario Intermedio nos solicitó volver a cambiar los nombres de los representantes legales en los contratos. ▪ El 29 de octubre de 2021 remitimos nuevamente los contratos a suscripción del Usuario Intermedio. ▪ El 29 de diciembre de 2021, representantes del Usuario Intermedio en México nos requirieron las vigencias de poder de los representantes legales de LAP, así como el REA LAP y el REMA del OSITRAN. Asimismo, efectuaron algunas consultas sobre la carta fianza, pólizas de seguro y sobre la fecha de vigencia del Mandato. Adicionalmente, solicitaron realizar cambios respecto de los correos electrónicos consignados en el Contrato. ▪ El 03 de enero de 2022 LAP volvió a remitir el contrato de acceso de equipaje rezagado con el cambio solicitado en la sección de comunicaciones, mientras que el 10 de enero 2022 remitimos nuevamente a suscripción el contrato de HBS. ▪ El 27 de abril de 2022, el Usuario Intermedio nos vuelve a remitir una consulta de su área legal sobre el mandato de acceso. ▪ El 10 de mayo de 2022, LAP atendió la consulta efectuada por el Usuario Intermedio. ▪ El 26 de mayo de 2022, LAP consultó al Usuario Intermedio por el estatus de la suscripción de los contratos.	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		▪ El 09 de junio de 2022, LAP volvió a consultar por el estatus de suscripción de los documentos. ▪ El 10 de junio de 2022, el Usuario Intermedio volvió a solicitar el cambio de representantes legales en los contratos. ▪ El 27 de junio de 2022, LAP remitió la versión 5 de los contratos para la suscripción del Usuario Intermedio, a través de la carta C-LAP-GSC-2022-0057 con copia al OSITRAN. ▪ El 05 de julio de 2022, LAP solicitó consultó al Usuario Intermedio el estado de la suscripción de los contratos, siendo que este respondió que se encontraban en la última revisión de su equipo legal. ▪ El 19 de julio de 2022, LAP volvió consultar el estatus de suscripción indicándoles que el tema era urgente debido al tiempo transcurrido desde que se les emitió la primera versión de los contratos. ▪ El 02 de agosto de 2022, el Usuario Intermedio remitió el contrato de acceso de equipaje rezagado suscrito por sus representantes legales (2 años y 6 meses después de remitida la primera versión del Contrato de Acceso). ▪ A la fecha se encuentra pendiente que Aeroméxico remita toda la documentación solicitada para pasar el contrato a firmas LAP, así como remitir el contrato de HBS suscrito por los últimos representantes legales que indicaron. Remitimos, como Anexo No. 5 de la presente comunicación, el Excel con los tiempos de demora actualizados para presentar los documentos suscritos, así como la carta C-LAP-GSC-2022-0057 remitida a Aeroméxico con versión 5 de los Contratos de acceso.	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		Por los motivos expuestos, solicitamos que esta cláusula sea reconsiderada pues la situación descrita viene afectando el derecho de LAP de poder realizar el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión con normalidad.	
<u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u> 12.32 No emitir comunicados o Notas de Prensa que se deriven de la relación contractual existente en virtud del presente Mandato, sin previa comunicación al correo del Área de Reputación de LAP a través del correo electrónico comunicaciones@lima-airport.com	Sin comentarios	Tal como lo mencionamos en las reuniones de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP no quiere restringir el derecho de la libertad de expresión; lo que se busca es mantenerse informada sobre cuándo y qué contenido publica el Usuario Intermedio para que así, LAP pueda monitorear dicha información en sus canales de comunicación y trabajar de manera coordinada. A efectos de lograr un consenso en el presente Mandato, proponemos la siguiente redacción: <i>“12.32 Se sugiere que toda comunicación que se derive de la relación contractual existente en virtud del presente Contrato sea previamente comunicada con el área de Comunicaciones de LAP para tomar conocimiento de esta y poder gestionar cualquier requerimiento.”</i>	Reiteramos lo señalado mediante Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN, en el sentido que los comunicados de prensa es un tema de gestión interna del Concesionario, de los Usuarios Intermedios y demás empresas que operan en el AIJC. Asimismo, es responsabilidad de LAP gestionar y hacer seguimiento de los comunicados que realicen las empresas que operan en el AIJC, sin necesidad de establecerles vía este mandato de acceso la obligación a que éstas sean informadas a LAP previo a la publicación. Por tanto, no se acepta la propuesta.
<u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u> 12.34 Contratar a la empresa autorizada por LAP a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto y/o líquidos (no recuperables, peligrosos y otros), así como los de sus proveedores y/o subcontratistas	Sin comentarios	Efectivamente, como lo indica el OSITRAN, toda vez que LAP es responsable de los aspectos medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, está facultada a seleccionar a la EO-RS, mediante la cual se gestionarán todos los residuos generados en el Aeropuerto, independientemente de quienes sean los generadores de los residuos. En ese sentido, al haber seleccionado LAP a la EO-RS que prestará el servicio de manejo y disposición de residuos a todas las empresas que operan	Como se mencionó en el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN, LAP está facultado para designar a la empresa que considere adecuada para brindar el servicio de manejo de residuos sólidos dentro del aeropuerto, asegurándose así que se cumplan las disposiciones legales vigentes en la materia. La relación contractual que se origine entre los Usuarios Intermedios y la empresa designada por LAP por la

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		en el Aeropuerto, esta EO-RS es constantemente evaluada por LAP a fin de verificar el cumplimiento de todas las disposiciones que la Ley exige (autorizaciones, procedimientos, etc.). En el contexto antes descrito, un incumplimiento en el pago que las empresas que operan en el Aeropuerto deben realizar a la EO-RS seleccionada por LAP, por la prestación del servicio antes mencionado, generaría la suspensión del servicio y/o podría afectar económicamente a la EO-RS, siendo que dicha afectación, a su vez, pueda impactar en la calidad del servicio prestado; afectando ello el cumplimiento de la obligación de LAP establecida en el Contrato de Concesión, así como pudiendo impactar negativamente en el medio ambiente (contaminación cruzada, inadecuada disposición de residuos en el supuesto que la EO-RS suspenda el servicio por falta de pago, entre otros). Es necesario tener en cuenta que LAP ha demostrado que, a la fecha, los Usuarios Intermedios vienen teniendo retrasos con los pagos por el servicio prestado a la EO-RS, tal como se evidenció en el Anexo No. 7, remitido en la carta C-LAP-GCC-2022-0050, el cual remitimos nuevamente, como Anexo No. 6 de la presente comunicación, actualizado con las deudas de los Usuarios Intermedios al 31.07.2022. Por los argumentos antes descritos, LAP considera que debe mantenerse su propuesta original a fin de garantizar con el pago oportuno a la EO-RS, una no	prestación del servicio antes señalado, es de naturaleza comercial y no se encuentra relacionada con la prestación del Servicio Esencial. Por tanto, las obligaciones del Usuario Intermedio frente a la empresa deberán estar regulados en el contrato comercial por la prestación del servicio y no, en la relación de acceso que pueda surgir con la emisión del Mandato de Acceso. Asimismo, el numeral 13.2 del proyecto de mandato establece como obligación del Usuario Intermedio de subsanar las observaciones encontradas por el Regulador en los plazos indicados por el mismo. Finalmente, el numeral 24.5 del proyecto de mandato establece que cualquier incumplimiento de las obligaciones del Usuario Intermedio referidas al medio ambiente, serán sujeto de penalidad, de conformidad con lo establecido en la cláusula vigésima segunda del proyecto de mandato. En tal sentido, se mantiene el texto propuesto en el proyecto de mandato de acceso: <i>“12.34 Contratar a la empresa autorizada por LAP a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto y/o líquidos (no recuperables, peligrosos y otros), así como los de sus proveedores y/o subcontratistas”.</i>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		afectación al servicio prestado en el Aeropuerto.	
<u>Cláusula Décimo Tercera.- Subsanación de incumplimientos por parte del Usuario Intermedio.</u> <i>“13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación.</i> <i>En caso el usuario intermedio no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la penalidad establecida en la cláusula Vigésimo Primera, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la cláusula Vigésimo Cuarta del presente Mandato.”</i>	Sin comentarios	Requerimos que se incluya en la cláusula la opción de solicitar la subsanación de observaciones de urgencia dentro del plazo de 24 horas de notificada la comunicación, ya que puede tratarse de observaciones que afecten la seguridad y operación aeroportuaria. Siendo algunos ejemplos, los casos de cerraduras en mal estado que no permitan un adecuado control de acceso, filtraciones, fallas eléctricas, abandono de equipos y/o materiales en áreas distintas a las Áreas entregadas en virtud del Contrato, que podrían generar posibles operativos UDEX, entre otros. En ese sentido, proponemos que el texto sea de la siguiente manera: <i>“13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación. Quedan exceptuados del plazo antes previsto la subsanación de las obligaciones que a criterio exclusivo de LAP deban ser subsanadas dada la relevancia e impacto en la operación aeroportuaria en un plazo de 24 horas, contados desde el día siguiente de dicha comunicación.</i> <i>En caso el Usuario Intermedio no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la penalidad</i>	Respecto a los comentarios expuestos por LAP referidos al plazo de 24 horas para el levantamiento de las observaciones, manifestó que existen ciertas obligaciones que su incumplimiento podrían tener un impacto en las operaciones, y, por tanto, el plazo de 24 horas para su atención se considera aceptable, siempre y cuando se muestre evidencia real de que el incumplimiento del Usuario Intermedio respecto a determinada obligación pondría en riesgo la operación. Cabe precisar que, en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP es responsable ante las autoridades competentes por la seguridad operacional y por garantizar la continuidad de las operaciones, por tanto, es el indicado para determinar qué tipo de eventos por incumplimientos ponen en riesgo las operaciones en el AIJC. En tal sentido, se acepta en parte la propuesta de cláusula de LAP con la precisión de que solo podrá aplicar un plazo menor en el supuesto que el incumplimiento ponga en riesgo la seguridad operacional y la continuidad de las operaciones aeroportuarias, lo cual debe ser determinado razonablemente. La cláusula quedaría de la siguiente manera:

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		establecida en la cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la cláusula Vigésimo Sexta del presente Mandato.”	“13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación. Excepcionalmente, LAP otorgará un plazo menor cuando determine razonablemente que por dicho incumplimiento existe el riesgo de afectar la seguridad y las operaciones en el AJJC. En caso el Usuario Intermedio no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la penalidad establecida en la cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la cláusula Vigésimo Sexta del presente Mandato.”
Cláusula Vigésima.- Garantía de Fiel Cumplimiento.- “20.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a entregar a LAP a la firma del presente Mandato, como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones asumidas en virtud del presente Mandato, una carta fianza bancaria de acuerdo con lo establecido en el REA de LAP. Dicha Carta Fianza deberá otorgarse por entidades bancarias de primer nivel, con una vigencia igual a la del presente Mandato más treinta (30) Días calendarios adicionales. La carta fianza (incluyendo sus	En cuanto a la cláusula vigésima del proyecto de mandato de acceso, el OSITRAN no aceptó las observaciones realizadas por los Usuarios Intermedios. Así pues, por un lado, nos encontramos en desacuerdo con los términos del numeral 20.7 de la cláusula, relativo al plazo en el que los Usuarios Intermedios debería proceder con la ejecución de la carta fianza. Conforme hemos señalado en los actuados anteriores del presente proceso de negociación, proponemos como plazo para la ejecución de la garantía treinta (30) días calendario,	Sin comentarios	Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2022-CD-OSITRAN, de fecha 27 de julio de 2022, el Regulador aprobó la modificación del Reglamento de Acceso de LAP, siendo uno de los puntos a modificar, la incorporación de la presentación de depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento. En tal sentido, se procede a incorporar donde corresponda en el mandato de acceso, los depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
renovaciones) será incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión, y de ejecución automática al sólo requerimiento de LAP.” 20.7 En caso de ejecución total o parcial de la carta fianza, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento ejecutada por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de quince (15) Días calendario de comunicada la ejecución.	pues el plazo indicado en la propuesta de quince (15) días hábiles no es suficiente para poder cumplir con ejecutar la carta fianza. Al respecto, el plazo que se maneja internamente en la compañía para la ejecución de cartas fianzas es de 30 días hábiles. En ese sentido, imponer un plazo menor, constituiría una limitación al acceso a la facilidad esencial, y por ende una barrera burocrática, conforme señalamos líneas arriba. Por otro lado, de acuerdo indicamos en nuestra solicitud de mandato de acceso, consideramos pertinente incluir en la cláusula vigésima, una disposición que faculte a los usuarios intermedios a cumplir con presentar la garantía de fiel cumplimiento sea mediante una carta fianza o por medio de un depósito en efectivo. Al respecto, en el Informe el OSITRAN rechazó nuestra propuesta en base a que, en dicha fecha, el REA LAP no prevé dicha posibilidad. Sin embargo, debe tomarse en consideración que el pasado 03 de agosto de 2022, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2022-CD-OSITRAN a través del cual se modifica el REA de LAP. En ese sentido, el REA de LAP ahora permite que se cumpla con la garantía de fiel cumplimiento por medio de una carta		“Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento. – 20.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a entregar a LAP a la firma del presente Mandato, como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones asumidas en virtud del presente Mandato, una <u>carta fianza bancaria o un depósito en efectivo</u> de acuerdo a lo establecido en el REA de LAP. En caso se opte por lo primero, dicha Carta Fianza deberá otorgarse por entidades bancarias de primer nivel, con una vigencia igual a la del presente Mandato más treinta (30) Días calendarios adicionales. La carta fianza (incluyendo sus renovaciones) será incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión, y de ejecución automática al sólo requerimiento de LAP. Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios con relación al plazo para la restitución⁶ de la Carta Fianza, el cual consideran que no es suficiente para la restitución de la misma en el supuesto de que esta haya sido ejecutada por incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Asimismo, manifiestan que el plazo que manejan internamente para la restitución de la garantía es de 30 días. Cabe precisar que, lo propuesto por los Usuarios Intermedios implica que el área

⁶ En sus escritos, las aerolíneas hacen referencia a la **ejecución** de las cartas fianza, pero el numeral 20.7 hace referencia al plazo para la **restitución** de la carta fianza, dado que el mandato de acceso no regula un plazo para la ejecución de dichas fianzas.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	fianza o con un depósito en efectivo. De esta manera, el argumento indicado por el OSITRAN para rechazar nuestra propuesta de cláusula ya no se encuentra vigente, y a fin de mantener la coherencia en las normas del sector, se deberá prever la posibilidad de garantizar las obligaciones por ambas vías. <i>“Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento. –</i> <i>20.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a entregar a LAP a la firma del presente Mandato, como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones asumidas en virtud del presente Mandato, <u>una carta fianza bancaria o un depósito en efectivo</u> de acuerdo a lo establecido en el REA de LAP. En caso se opte por lo primero, dicha Carta Fianza deberá otorgarse por entidades bancarias de primer nivel, con una vigencia igual a la del presente Mandato más treinta (30) Días calendarios adicionales. La carta fianza (incluyendo sus renovaciones) será incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión, y de ejecución automática al sólo requerimiento de LAP.</i> <i>(...)</i> <i>20.6 En caso de ejecución total o parcial de la carta fianza, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento ejecutada por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de treinta (30) Días calendario de comunicada la ejecución (...).”</i>		arrendada quede desprotegida por un periodo de treinta (30) días por otros posibles incumplimientos por parte de los mismos usuarios, lo cual no resulta razonable. Asimismo, el numeral 20.6 del proyecto señala que la ejecución de la carta fianza será debidamente informada y acreditada ante el USUARIO INTERMEDIO, es decir, el Usuario Intermedio tendrá conocimiento previo de la ejecución de la carta fianza, por lo que siendo así, puede iniciar las gestiones de su restitución con antelación a la notificación. Por tanto, se considera que el plazo de 15 días calendario contados a partir de que se comunica la ejecución de la Carta Fianza es tiempo suficiente para que los Usuarios Intermedios efectúen la restitución de la misma. Se mantiene la redacción del proyecto de mandato de acceso, siendo el siguiente: <i>“20.7 En caso de ejecución total o parcial de la carta fianza, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento ejecutada por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de quince (15) Días calendario de comunicada la ejecución.”</i>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<u>Cláusula Vigésima.- Garantía de Fiel Cumplimiento.-</u> 20.9 Asimismo, en la medida que el OSITRAN, apruebe la propuesta de modificación del REA LAP en la que se incluya la posibilidad de presentar un depósito en garantía como garantía de fiel cumplimiento como parte de los requisitos especiales aplicados a los servicios esenciales recogidos en dicho documento, el USUARIO INTERMEDIO podrá presenta como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones: 20.9.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituido. 20.9.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la deuda al USUARIO INTERMEDIO. LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá	Sin comentarios	Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2022-CD-OSITRAN, de fecha 27 de julio de 2022, el OSITRAN aprobó la modificación al REA LAP, de tal manera que el artículo 6 del REA LAP actualmente ya permite que la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Acceso pueda ser una carta fianza de fiel cumplimiento o depósito bancario, con la finalidad de respaldar el cabal cumplimiento de las obligaciones contractuales. Por lo expuesto, solicitamos al OSITRAN que reconsidere y acepte la propuesta de LAP.	Considerando que las partes están de acuerdo con la incorporación de los depósitos bancarios como garantía de fiel cumplimiento y que la misma, se encuentra regulada en el REA de LAP, corresponde, establecer en el mandato el procedimiento y las condiciones de su aplicación. Cabe indicar que, LAP en su proyecto de mandato de acceso, estableció lo que serían las condiciones de aplicación de los depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento del Mandato de Acceso. Dentro de su propuesta, LAP precisó lo siguiente: • La cuenta bancaria para efectuar el depósito. • El procedimiento de ejecución del Depósito en Garantía. • En caso de ejecución, el plazo para la restitución del depósito hasta el 100% del monto inicial. • Condiciones para su ejecución. • El plazo para la devolución del depósito al Usuario Intermedio. No obstante, hay aspectos en la propuesta de LAP que se tienen que modificar a fin de ser consecuente con las propias exigencias que tienen los Usuarios Intermedios respecto a la Garantía de Fiel Cumplimiento, como el plazo para la devolución del importe de la garantía, o la utilización de la misma sobre incumplimientos que no tengan relación con el mandato.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial). En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad. 20.9.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Contrato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable. 20.9.4 Si al finalizar el vencimiento del Contrato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO o cualquiera de sus sucursales mantuvieran deudas por pagar a favor de LAP en virtud de otras relaciones contractuales, se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas. 20.9.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución			En tal sentido, la numeral 20.9 de la cláusula vigésima del mandato quedaría redactada de la siguiente manera: <i>“20.9 El USUARIO INTERMEDIO podrá presentar como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones:</i> <i>20.9.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituído.</i> <i>20.9.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la deuda al USUARIO INTERMEDIO.</i> <i>LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta</i>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por vencimiento del Contrato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes ,LAP - en un periodo de quince (15) días hábiles contados desde el vencimiento o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá regirse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial. Las partes reconocen que lo dispuesto por el REA LAP, aprobado por el Ositran, prevalece sobre otras disposiciones”. (TEXTO NO ACEPTADO)			<i>ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial).</i> <i>En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad.</i> <i>20.9.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Contrato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable.</i> <i>20.9.4 Si al finalizar el vencimiento del Contrato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO mantuvieran deudas por pagar a favor de LAP, se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas.</i> <i>20.9.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por</i>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			vencimiento del Contrato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes ,LAP - en un periodo de quince (15) días calendario contados desde el vencimiento o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá regirse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial.”

<u>Cláusula Vigésimo Segunda.- Penalidad por incumplimiento.-</u> 22.1 En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones previstas en el presente Mandato, previo apercibimiento de LAP conforme a lo señalado en el numeral 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera, éste estará obligado a abonar el importe de US \$ 250,00 (doscientos cincuenta y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América). La Penalidad antes mencionada será de aplicación hasta que el USUARIO INTERMEDIO subsane su conducta y/o proceda con la devolución del (de las) Área(s) en los casos que corresponda, lo que suceda primero.	Sin comentarios	Consideramos necesario que, para esta facilidad esencial, también se incluya y aplique un ajuste al texto planteado por el OSITRAN en su Informe Conjunto N°00060-2022-IC-OSITRAN recibido el 08.06.2022 para la Facilidad Esencial de Mantenimiento Preventivo. Es importante tomar en cuenta que luego de haber notificado LAP el incumplimiento en los términos previstos en el Contrato y aplicado la penalidad correspondiente, se concede un nuevo plazo al Usuario Intermedio para que efectúe tal cumplimiento, siendo que si este volviera a incumplir la obligación en el nuevo plazo previsto por LAP, corresponde que nuevamente LAP aplique la penalidad por este nuevo evento de incumplimiento, de tal manera que sea posible garantizar el cumplimiento de la obligación de manera efectiva. Contrariamente, la propuesta del OSITRAN da a entender que solo se permite aplicar la respectiva penalidad por única vez ante un evento de incumplimiento. Bajo esta figura, se estaría permitiendo que el Usuario Intermedio permanezca sin subsanar la obligación a su cargo de manera indefinida y en esta situación no asumiría ninguna consecuencia. Es necesario señalar que no necesariamente sería una alternativa la ejecución de la carta fianza por el incumplimiento reiterativo, toda vez que como hemos demostrado, los principales incumplimientos que tienen los Usuarios Intermedios, en las distintas facilidades esenciales, corresponden a la presentación, renovación y/o restitución de la carta fianza. En ese sentido, LAP no cuenta con las herramientas que efectivamente permitan desincentivar el incumplimiento de las obligaciones a los Usuarios Intermedios, tal como se ha evidenciado en los documentos	Respecto a lo señalado por LAP, efectivamente, el objetivo de una cláusula de penalidades es disuadir el posible incumplimiento de obligaciones contractuales. En el caso específico, el numeral 22.1 del proyecto de mandato señala en la parte final del primer párrafo, que la penalidad será de aplicación por cada evento de incumplimiento, lo cual no implica que, una vez que se dio el incumplimiento por parte del Usuario Intermedio, este no pueda ser penalizable nuevamente en caso exista un nuevo incumplimiento detectado. Por el contrario, lo planteado por LAP en sus comentarios implicaría que, luego de aplicada una penalidad inicial, exista un apercibimiento para que se cumpla con la obligación en aquellos casos en que el Usuario Intermedio persiste en el incumplimiento. Lo cual constituye una propuesta nueva en la que sería necesario definir, por ejemplo, el plazo para efectuar el apercibimiento por parte de LAP y el plazo que debe ser otorgado al Usuario Intermedio, de manera que no quede a criterio unilateral la penalización aplicable. Al respecto, cabe recordar que las reglas que se pretendan aplicar a la relación de acceso deben ser propuestas durante el periodo de negociación del contrato, toda vez que la regulación prevista en el REMA privilegia la negociación entre las partes, donde la intervención del Regulador se ciñe a los aspectos en los que no se han arribado a acuerdos.
---	------------------------	--	---

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		enviados en la carta C-LAP-GCC-2022-0050, los cuales volvemos a remitir en el presente documento como Anexo No.7. Por otro lado, como es de conocimiento del OSITRAN, producto de las inspecciones comerciales, la remisión de los certificados de la renovación de las cartas fianzas de los Usuarios Intermedios que no habían cumplido con dicha obligación frente a LAP, ha sido materia de observación y requerimiento a LAP siendo que nuestra Representada debe atender tales observaciones en los plazos que determina el Organismo Regulador. Se adjunta como evidencia el Acta de inspección N° 00066-2022-JCA-GSF-OSITRAN/LAP, como anexo No. 8. Como se puede evidenciar, LAP podría ser pasible del inicio de un procedimiento sancionador por parte del OSITRAN por un incumplimiento de los Usuarios Intermedios, respecto del cual es necesario establecer medidas eficientes que permitan disuadir de los incumplimientos. Respecto al sustento técnico por el cual se presentó el incremento del monto de penalidad de US\$ 250 a US\$ 500, el origen proviene del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del OSITRAN, específicamente en el capítulo IX (Infracciones relativas a la información y documentación). En dicho capítulo se detallan las infracciones que podría cometer LAP como consecuencia del incumplimiento de los Usuarios Intermedios. Estas infracciones implicarían una multa mínima de 6.3 UIT en caso de ser leve y una máxima de 12.89 UIT (12.59 + 0.3), en caso de ser grave y reiterativa. Debido a que en el año	En tal sentido, la propuesta de LAP respecto al mecanismo de aplicación ya no diaria sino por cada vez que el Usuario vuelva a incumplir una obligación, así como la metodología para determinar el incremento de la penalidad, constituyen planteamientos nuevos no abordado en el periodo de negociaciones y, consecuentemente, no corresponde ser incorporado en el mandato de acuerdo con lo establecido en el artículo 43 del REMA.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		2021, se han registrado cincuenta y cuatro (54) ocurrencias de incumplimiento por parte de los Usuarios Intermedios (tales como incumplimientos por no realizar los mantenimientos a las áreas arrendadas, por no remitir cartas fianzas y pólizas, así como por demoras en remitir suscritos los Contratos de Acceso, entre otros), es posible determinar una probabilidad de incumplimiento del 14.79% (54 ocurrencias / 365 días). Tomando como referencia la multa mínima y la multa máxima, es posible calcular la penalidad por incumplimiento para los Usuarios Intermedios, la cual resulta en una multa mínima de US\$ 1,128 (US\$ 7,626 x 14.79%) y US\$ 2,255 (US\$ 15,241 x 14.79%). Debido a que la penalidad por incumplimiento es de US\$ 250 en la actualidad, resulta evidente concluir que dicho importe debe ser mayor. En el contexto antes descrito, proponemos el siguiente texto: <i>"22.1 En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones previstas en el presente Contrato, previo apercibimiento de LAP conforme a lo señalado en el numeral 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar el importe de US \$ 500.00 (quinientos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), por cada evento de incumplimiento. En el supuesto de que el USUARIO INTERMEDIO persista con el cumplimiento, previo apercibimiento de LAP, se aplicará nuevamente la penalidad</i>	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<i>antes indicada. La Penalidad antes mencionada será de aplicación por cada incumplimiento atribuible al Usuario Intermedio."</i>	
<u>Cláusula Vigésimo Sexta: Resolución del Contrato</u> 26.1 i) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial del INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.	Al respecto, según se puede apreciar de una lectura en conjunto de las causales de resolución del contrato expuestas en la cláusula vigésimo sexta, la finalidad de establecer un hecho como causal de resolución es que la parte que la alegue, pueda prevenir una situación de riesgo en caso persista el contrato. En ese sentido, en el caso del inciso j) el riesgo únicamente se presentaría cuando un tercero solicite la reestructuración patrimonial o su declaratoria de insolvencia, pues ante dicho escenario podría producirse un cambio de control en la compañía o la quiebra. En el supuesto que la compañía se someta voluntariamente a un proceso de reestructuración, dicho riesgo no existiría, por lo que no tendría sentido mantener la cláusula en dichos términos. Consideramos incorrecto que la cláusula se mantenga redactada en dichos términos, pues facultaría a que LAP alegue la resolución sin que materialmente exista algún riesgo. Nuevamente, ello implicaría admitir una situación de desequilibrio contractual en perjuicio de las aerolíneas. Ahora bien, el OSITRAN indicó en el Informe como sustento para mantener la cláusula redactada en dichos términos, que en el mandato de acceso vigente dictado por la Resolución de Consejo	Sin comentarios	Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, cabe precisar que, el Concesionario, a través del contrato de concesión adquirió el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión, asimismo, LAP es el responsable de la operación del aeropuerto y de la prestación de servicios aeroportuarios y de aeronavegación a su cargo, entre otros. Siendo así, y dado que es una Concesión del tipo autosostenible, el Concesionario tiene los incentivos necesarios para buscar incrementar las operaciones aeroportuarias a través del incremento de los vuelos y de las operaciones aeroportuarias, por tanto, la resolución de contratos o mandatos de acceso para la prestación de servicios esenciales necesarios para completar la cadena logística de transporte en una relación origen – destino y vinculados a una retribución económica sin razón justificada, no sería razonable desde un punto de vista empresarial. Por otro lado, tal como señala el Usuario Intermedio, un proceso de reestructuración patrimonial es una herramienta legal que permite evitar perder el control de la compañía y que le permita continuar con sus actividades y giro del negocio, y, por lo tanto, mantenerse en el mercado. Sin embargo,

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN se prevé ambos escenarios como causales de resolución al contrato. Sin embargo, consideramos que ello no es una motivación suficiente, ya que la regulación de servicios públicos debe ir actualizándose de forma tal que su regulación sea la más adecuada para el bienestar de los consumidores. Sobre todo, hay que considerar que a raíz de la propagación de la Covid-19 y la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional, tenemos un panorama distinto en el mercado de aviación comercial. En ese sentido, la posibilidad de que una aerolínea solicite someterse voluntariamente a un proceso de reestructuración ya no es una posibilidad remota. Y ello no implica un riesgo para LAP, pues precisamente, es una herramienta legal para evitar perder el control de la compañía, o que la misma quiebre. En ese sentido, consideramos que el inciso i) del numeral 26.1 de la cláusula vigésimo cuarta del mandato de acceso deberá estar redactada en los siguientes términos: <i>“i) Sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él”.</i>		el inicio de este procedimiento es el reflejo de la situación financiera de una empresa e implica que exista riesgo de incumplimiento de sus obligaciones contractuales e incluso en la prestación del servicio. Asimismo, el texto del encabezado de la cláusula vigésimo sexta establece que, de darse los supuestos señalados, LAP podrá resolver el Mandato, es decir, es facultativo del Concesionario analizar si en un proceso de Reestructuración Patrimonial específico existe o no un riesgo de incumplimiento por parte del usuario intermedio en los pagos de las facturas e incluso en el incumplimiento de la prestación del servicio, y según el análisis efectuado, tomar la decisión de resolver la relación de acceso establecida a través del mandato. Por lo antes expuesto, se mantiene la redacción del proyecto de mandato de acceso.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	En todo caso, debería preverse que la causal no podrá ser alegada salvo que la aerolínea pierda el control de la compañía, o la misma sea declarada en quiebra.		
<u>Cláusula Trigésimo Cuarta: Allanamiento a futuro</u> 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	Sin comentarios	Si bien se trata de una norma procesal, la finalidad de ésta es garantizar que el arrendatario no se quede ocupando el área arrendada a pesar de que no venga efectuando el pago del cargo de acceso, situación en la cual LAP resultaría sumamente perjudicada y en una situación de desventaja y perjuicio financiero	Al respecto, reiteramos los argumentos expuestos en el Informe N° 00066-2022-IC-OSITRAN, respecto a la propuesta de de LAP de incorporar la cláusula de Allanamiento a futuro en el Mandato de Acceso para prestar el servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, en el sentido que se trata de un aspecto procesal que, si bien puede ser válidamente pactada en el marco de la libre voluntad de las partes en un contrato, el Regulador no tendría fundamentos para imponer acuerdos previos en materia procesal a quien hará las veces de arrendatario en un mandato. Por tanto, no se acepta la propuesta de LAP.

- 4.12. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso y su aplicación durante el periodo de vigencia del mandato, se adjunta al presente informe, los términos y condiciones del Proyecto de 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 por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- 5.2. Las condiciones de Acceso que integran en su conjunto el Mandato de Acceso se presentan en el Anexo I, y 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 por la facilidad esencial de Oficinas Operativas para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00089-2022-GRE-OSITRAN es de USD 36.49 por m2, sin IGV, los cuales tendrán una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

VI. RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo de OSITRAN el presente informe para que, de estimarlo pertinente, apruebe el proyecto de Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios, a fin de que éstos accedan a la facilidad esencial de Oficinas Operativas para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos descritos en el Anexo I adjunto, que recogen las consideraciones contenidas en el presente informe.

Atentamente,

MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

GLORIA CADILLO ANGELES
Gerente de Asesoría Jurídica

Elaborado por: Cristian Ortiz/Martha Zamora
N.T.: 2022106233.

INFORME N° 00089-2022-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022
12:37:12 -0500



Para : **MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ**
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

Asunto : Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial (oficinas operativas) para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN de fecha 11 de julio de 2022

Fecha : 12 de octubre de 2022

I. OBJETO

1. Analizar los comentarios recibidos respecto de la formulación y propuesta de Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial (oficinas operativas) para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), contenida en el documento de la referencia, en el marco de lo previsto en el artículo 100 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del Ositrán.

II. ANTECEDENTES

2. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN¹ de fecha 20 de febrero de 2017, se dictó Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) para la utilización del AIJCh con el fin de que pueda prestarse el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de oficinas operativas), estableciendo las condiciones y cargo de acceso aplicables; cuyo plazo de vigencia fue ampliado por la Resolución de Consejo Directivo N° 0051-2020-CD-OSITRAN.
3. El 03 de mayo de 2022, mediante el Memorando N° 00788-2022-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes² de emisión de Mandato de Acceso presentadas por en atención a las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las líneas aéreas PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A. – Sucursal del Perú, AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. de C.V. – Sucursal del Perú, LATAM AIRLINES PERÚ S.A., UNITED AIRLINES INC – Sucursal del Perú y SKY AIRLINE PERÚ S.A.C. (en adelante, los Usuarios Intermedios), para la utilización de las Facilidades Esenciales que les permitan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (arrendamiento de oficinas operativas) en el AIJCh, así como copia de la Carta C-LAP-GCC-2022-0050 remitida por el Concesionario; con la finalidad de que esta Gerencia, de acuerdo con su competencia y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
4. Mediante Carta S/N recibida el 12 de mayo de 2022, LATAM -en respuesta al Oficio N° 04159-2022-GSF-OSITRAN- remitió el archivo MS Excel que sustenta el Cargo de Acceso propuesto por este.
5. El 19 de mayo de 2022, se realizó una visita de inspección al AIJCh con el fin de poder ver, entre otras, las áreas que ocupan las oficinas operativas. Al finalizar la visita, se levantó un acta entre los representantes de LAP y el Ositrán.

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/10/2022 08:57:06 -0500

¹ Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 025-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP.

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022 10:51:07 -0500

² Cartas S/N de fechas 30-03-2022, 05-04-2022, 07-04-2022, 07-04-2022 y 18-04-2022, remitidas por Plus Ultra, Aeroméxico, Latam, United Airlines y Sky Airlines, respectivamente.

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE
Arie FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022 10:43:42 -0500

6. El 20 de mayo de 2022, mediante el Oficio N° 00103-2022-GRE-OSITRAN, se formularon algunas observaciones al Concesionario con respecto a la información de demanda, costos de operación e inversiones remitida por este, solicitándole el sustento respectivo para lo cual se le otorgó un plazo de tres (03) días hábiles.
7. El 24 de mayo de 2022, mediante la Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0071, el Concesionario solicitó que se le otorgue un plazo de diez (10) días hábiles a fin de atender el requerimiento de información efectuado por el Regulador. Dicha ampliación de plazo fue otorgada mediante el Oficio N° 00106-2022-GRE-OSITRAN.
8. El 25 de mayo de 2022, mediante Memorando N° 00101-2022-GRE-OSITRAN, se indicó a la GSF que, a fin de poder contar con un plazo prudencial que permita procesar y evaluar la información requerida al Concesionario y así culminar el análisis correspondiente a la formulación de los cargos de acceso -incluyendo, entre otros, el de oficinas operativas-, esta dispusiera una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso.
9. El 06 de junio de 2022, mediante la Carta C-LAP-GSC-2022-0028, LAP dio respuesta al Oficio N° 00101-2022-GRE-OSITRAN, adjuntando el Memo N° M-GPF-GRAP-2022-0031, así como la información de sustento solicitada.
10. El 10 de junio de 2022, mediante el Memorando N° 0113-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que informe, de acuerdo con sus competencias, determinados aspectos con relación a las inversiones presentadas por el Concesionario.
11. El 22 de junio de 2022, mediante el Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN, la GSF remitió los resultados de la verificación de las inversiones presentadas por LAP, en atención a la consulta efectuada por esta Gerencia.
12. El 11 de julio de 2022, mediante el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales (oficinas operativas) en el AIJCh.
13. El 20 de julio de 2022, mediante el Acuerdo N° 2450-770-22-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso para el uso de las Facilidades Esenciales (oficinas operativas) para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJCh a favor del Usuario Intermedio (en adelante, el Proyecto de Mandato de Acceso), sustentado en el Informe Conjunto N° 00066-2022-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN.
14. El 24 de agosto de 2022, mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0109, el Concesionario remitió como Anexo 1 el Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0043 a través del cual presenta sus comentarios con respecto al Cargo de Acceso establecido en el Proyecto de Mandato de Acceso.
15. El 31 de agosto de 2022, mediante Carta S/N, LATAM remitió como Anexo 1 el documento denominado "Comentarios al Cargo de Acceso del servicio de alquiler de oficinas operativas en el AIJCh" elaborado por el Economista Benjamín de la Torre Lastarria. Asimismo, adjuntó los Anexos 2 y 3 con los respectivos archivos Excel que sustentan su postura.
16. El 1 de setiembre de 2022, mediante Carta S/N, United Airlines remitió como Anexo 1 el documento denominado "Comentarios al Cargo de Acceso del servicio de alquiler de oficinas operativas en el AIJCh" elaborado por el Economista Benjamín de la Torre Lastarria. Asimismo, como Anexos 2 y 3 remitió los respectivos archivos Excel que sustentan su postura.
17. El 1 de setiembre de 2022, mediante Carta S/N, Sky Airline remitió sus comentarios al Cargo de Acceso establecido en el Proyecto de Mandato de Acceso, proponiendo un cargo

de acceso menor e indicando que los argumentos y sustentos de dicho monto se encuentran contenidos en los Anexos 1, 2 y 3; no obstante, no se advierten dichos anexos de la documentación recibida.

18. El 12 de setiembre de 2022, mediante Carta S/N, Plus Ultra Líneas Aéreas remitió sus comentarios al Cargo de Acceso establecido en el Proyecto de Mandato de Acceso, proponiendo un cargo de acceso menor e indicando que los argumentos y sustentos de dicho monto se encuentran contenidos en los Anexos 1, 2 y 3. Dichos anexos fueron remitidos mediante Carta S/N de fecha 13 de setiembre.
19. El 14 de setiembre de 2022, mediante Carta S/N, Sky Airline remitió los Anexos 1, 2 y 3 omitidos en su comunicación del 1 de setiembre.
20. El 19 de setiembre de 2022, mediante Carta S/N, Aerovías de México remitió sus comentarios al Cargo de Acceso establecido en el Proyecto de Mandato de Acceso, proponiendo un cargo de acceso menor y adjuntando como sustento de dicho monto los Anexos 1, 2 y 3.

III. PROPUESTAS DE LAS PARTES

III.1. Proceso de negociación

21. De acuerdo con lo informado por los Usuarios Intermedios, a través de las Cartas S/N remitidas a la GSF entre el 30 de marzo y el 18 de abril de 2022, el proceso de negociación se llevó a cabo en tres reuniones. La primera sostenida el 21 de setiembre de 2021; la segunda, los días 19 y 27 de octubre de 2021; y la tercera, el 20 de diciembre de 2021.
22. En dichas reuniones se revisaron las propuestas de modificaciones planteadas por LAP al Mandato de Acceso emitido mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN, así como la propuesta de Cargo de Acceso. De esta manera, se negociaron las condiciones y el Cargo de Acceso del proyecto de Contrato de Acceso, arribándose a acuerdos en algunas propuestas y desacuerdos en otras. Así, a través de comunicaciones notariales remitidas a LAP entre el 16 de febrero y el 10 de marzo de 2022, los Usuarios Intermedios le indicaron su disconformidad, entre otros, con el Cargo de Acceso propuesto por este, poniendo fin a las negociaciones destinadas a la renovación de los respectivos Contratos de Acceso.
23. Al respecto, de la revisión del Anexo F a la comunicación de LATAM (Anexo 1 de las comunicaciones de los demás Usuarios Intermedios), el cual contiene el detalle de los acuerdos y discrepancias de cada cláusula propuesta por LAP, se advierte que el texto de la cláusula referida al Cargo de Acceso se encontró en los siguientes términos:

*“5.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de **US \$ 37.74** (Treinta y Siete y 74/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por m² al mes sin IGV.”*

24. Asimismo, de acuerdo con el Anexo G de la comunicación de LATAM (Anexo 5 de las comunicaciones de los demás Usuarios Intermedios), que contiene la Propuesta de Cargo de Acceso de AETAI a noviembre de 2021, se advierte que el Cargo de Acceso propuesto por los Usuarios Intermedios para las oficinas operativas fue de **USD 23,70 por m² al mes**.
25. Cabe agregar que, a través de la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0050, el Concesionario remitió el Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0021 como Anexo 1, con el sustento correspondiente al cálculo del Cargo de Acceso, señalando que este es “*en base a las condiciones que fueron materia de negociación con los Usuarios Intermedios*”, así como el archivo Excel denominado “Anexo II_FC Of Operativas V2” que contiene el cálculo del Cargo de Acceso; indicando que dicha información fue proporcionada a los Usuarios Intermedios en fechas 24 de setiembre y 18 de octubre de 2021. De ambos documentos,

se desprende que el Concesionario replanteó su propuesta de Cargo de Acceso, el cual asciende a **USD 37,13 por m²** al mes.

26. No obstante, LAP señaló que dicho monto cuenta con información actualizada, principalmente, por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2021 en la estimación de los costos operativos, actualización del WACC propuesto por LAP para el 2021 (actualización de betas hasta diciembre de 2021) y la estimación de que el nuevo cargo aplicaría en agosto de 2022, lo cual implica considerar siete meses el cargo actual y cinco meses el cargo propuesto en el flujo de caja de dicho año.
27. Por tanto, se tiene que los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación son los siguientes³:

Tabla 1 Límites propuestos por las partes para el Cargo de Acceso

Unidad de cobro	Propuesta LAP	Propuesta AETAI
USD por m ²	37,74	23,70

28. En cuanto al plazo de vigencia del Contrato de Acceso, de la revisión del Anexo F de la comunicación de LATAM, se advierte que la cláusula propuesta por LAP, inicialmente, se encontró en los siguientes términos: *“El presente Contrato estará vigente desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Contrato respectivo por parte del OSITRAN hasta el 30 de setiembre de 2023. (...)”* [El énfasis es nuestro]
29. Luego de las negociaciones y las observaciones efectuadas por los Usuarios Intermedios, LAP presentó la siguiente contrapropuesta:

“El presente Contrato estará vigente desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Contrato respectivo por parte del OSITRAN hasta el 30 de noviembre de 2024. Dicho plazo podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. En el supuesto antes mencionado, es obligación del Usuario Intermedio continuar ejecutando todas las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Contrato.”

[El énfasis es nuestro]

30. No obstante, las partes tampoco llegaron a un acuerdo con respecto a la vigencia del contrato de acceso.

III.2. Propuesta de LAP

31. Conforme ha sido señalado en el acápite precedente, la propuesta del Concesionario se encuentra contenida en el Memorando N° M-GPF-GRAP-2022-0021 y el archivo Excel denominado “Anexo II_FC Of Operativas V2”, remitidos al Ositrán como Anexos 1 y 2 de la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0050. A continuación, se describen los principales supuestos y consideraciones detrás del Cargo de Acceso propuesto por el Concesionario.

a) Horizonte temporal

32. LAP plantea que el Cargo de Acceso propuesto por este sea aplicable durante el periodo 2022-2024. No obstante, para calcularlo, emplea un flujo de caja con un horizonte temporal que comprende desde el año 2022 hasta el 2031.

b) Proyecciones de demanda e ingresos

33. LAP señala que el área total destinada para el alquiler de oficinas operativas se encuentra en las áreas denominadas “Mezanine”, “Back office” y “Concourse”, y que hasta el año

³ Al respecto, cabe señalar que el artículo 99 del REMA dispone, entre otros, 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.”

2020 se tenía una oferta total de 1 633 m²; sin embargo, en junio de 2021 se alquiló una oficina operativa a Sky Airlines Perú de 78 m² (antes administrativa), y que, en ese mismo año, otra oficina operativa de 79,73 m² pasó a ser considerada como área de mantenimiento. En consecuencia, actualmente, la oferta total comprende un área de 1 631 m² para oficinas operativas, la cual -según lo manifestado por el Concesionario- se espera mantener constante durante los siguientes años.

34. Asimismo, LAP refiere que el factor de ocupación⁴ registrado entre los años 2019 y 2021 fue de 94% para mezanine, 96% para *back office* y 97% para *concourse*; por lo que, para efectos de su propuesta de Cargo de Acceso, consideró en el flujo de caja que el factor de ocupación se mantiene a lo largo del periodo. De esta manera, para cada año desde el 2022 hasta el 2031 considera una demanda mensual de 1 549,52 m², tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 2 LAP: Proyección de demanda mensual de oficinas operativas (m²)

Demanda estimada (m2)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Mezanine	759.79	759.79	759.79	759.79	759.79	759.79	759.79	759.79	759.79	759.79
Back Office	375.23	375.23	375.23	375.23	375.23	375.23	375.23	375.23	375.23	375.23
Concourse	414.50	414.50	414.50	414.50	414.50	414.50	414.50	414.50	414.50	414.50
TOTAL	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52	1,549.52

Fuente y elaboración: LAP.

35. En ese orden, la estimación de los ingresos considerados en el flujo de caja para los años 2022-2031, es el producto de la proyección anual de área demandada multiplicada por los cargos de acceso del modelo. Así, para el año 2022, LAP considera un Cargo de Acceso promedio del cargo vigente (USD 27,91) y el cargo propuesto (USD 37,13) ponderado por el número de meses en que cada uno se encuentre vigente (siete y cinco meses, respectivamente). En la siguiente tabla se muestra la proyección de ingresos efectuada por LAP.

Tabla 3 LAP: Proyección de ingresos brutos, 2022-2031

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos Brutos (USD)	590,434	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490
Áreas demandadas - m2		1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550
Cargo de Acceso (USD/m2)	37.13	31.75	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13

Fuente y elaboración: LAP.

c) Proyección de costos de operación y mantenimiento

36. LAP señala que para la estimación de los costos de operación y mantenimiento siguió los criterios aplicados por el Ositrán para la determinación del cargo de acceso vigente; es decir, el Concesionario tomó como fuente de información, principalmente, la Contabilidad Regulatoria (CR) de los ejercicios 2019, 2020 y 2021; identificando los costos directos e indirectos⁵ que se imputaron al arrendamiento de oficinas operativas, así como los costos no imputables⁶. De esta manera, LAP indica que:
- i) De acuerdo con la CR 2019, los costos directos, sin incluir depreciación ni amortización de intangibles, imputados a la presente Facilidad Esencial ascienden a USD 85 000; mientras que los costos indirectos y los no imputables ascienden a USD 151 000 y USD 45 000, respectivamente.

⁴ Ratio entre los m² demandados y los m² totales ofertados para cada año.

⁵ Los costos indirectos son aquellos costos comunes que se asignan al servicio mediante un direccionador de costos (*cost driver*).

⁶ Los costos no imputables constituyen los gastos de administración en los que incurre LAP para la prestación de los servicios en el aeropuerto. Por tanto, estos gastos son recuperados por todos los servicios, siendo que el criterio de asignación a cada servicio contemplado en la CR está en función de los costos directos e indirectos, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP.

- ii) De acuerdo con la CR 2020, los costos directos, sin incluir depreciación ni amortización de intangibles, imputados a la presente Facilidad Esencial ascienden a USD 33 000; mientras que los costos indirectos y no imputables ascienden a USD 121 000 y USD 36 000, respectivamente.
- iii) De acuerdo con la CR 2021, los costos directos, sin incluir depreciación ni amortización de intangibles, imputados a la presente Facilidad Esencial ascienden a USD 36 000; mientras que los costos indirectos y no imputables ascienden a USD 116 000 y USD 40 000, respectivamente.
37. Así, para determinar la base del gasto 2021, LAP promedió los montos registrados en la CR de los tres años mencionados (ajustados por inflación).
38. A su vez, LAP indica que, del total de costos directos, para la estimación del Cargo de Acceso, ha considerado los conceptos de: limpieza, seguros y fee del operador, en concordancia con el criterio establecido por el Ositrán. Cabe indicar que, en el caso de limpieza, LAP considera la cotización actualizada del proveedor Limtek sobre la limpieza de áreas comunes en la zona de oficinas operativas. Adicionalmente, incluye dentro de los costos directos, el concepto de mantenimiento de equipos y sistemas, que en los estados financieros regulatorios se encuentra registrado como costo indirecto, indicando que esto lo hace manteniendo el lineamiento empleado en la determinación del cargo de acceso vigente. En consecuencia, estima que **los costos directos en el año 2021 ascienden a USD 59 585**.
39. Por su parte, los costos indirectos para el año 2021 ascienden a USD 116 385; de estos, LAP excluye tres conceptos: el costo de mantenimiento de sistemas electromecánicos (al ser considerado como costo directo), participación de trabajadores (dado que está incluido en el WACC) y consumo de electricidad, dando un total de USD 103 804. Un procedimiento similar aplica para estimar los costos indirectos de los años 2020 y 2019; y ajusta dichos montos por inflación hasta el año 2021. Finalmente, a partir de estos tres montos, calcula el promedio para determinar **el costo indirecto del año base 2021, el cual resulta en USD 115 849**.
40. En cuanto a los **costos no imputables**, para el año 2021, se identifica un monto de **USD 39 800**, el cual se obtiene como un porcentaje de los costos directos e indirectos previamente identificados, equivalente a 22,69%. Dicho porcentaje se obtiene como el promedio de las proporciones que representaron los costos no imputables -sin considerar participación de trabajadores- de la suma de costos directos y costos indirectos -excluyendo también la participación de los trabajadores- correspondientes a los años 2019, 2020 y 2021.
41. Finalmente, para la proyección de los costos de operación y mantenimiento de los años 2022-2031, la propuesta de LAP considera que los costos del año base se ajustan por inflación, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 4 LAP: Proyección de costos de operación y mantenimiento, 2022-2031 (USD)

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
% crec	5.15%	2.64%	2.64%	2.55%	2.43%	2.24%	2.24%	2.24%	2.24%	2.24%	2.24%
Mantenimiento de Equipos y Sistem	9,200	9,443	9,692	9,940	10,181	10,409	10,642	10,880	11,124	11,373	11,627
Limpieza	38,679	39,699	40,747	41,788	42,804	43,762	44,742	45,743	46,767	47,813	48,884
Seguros	10,794	11,078	11,371	11,661	11,945	12,212	12,486	12,765	13,051	13,343	13,641
Fee del Operador	913	937	961	986	1,010	1,033	1,056	1,079	1,103	1,128	1,153
Opex Directo	59,585	61,157	62,772	64,375	65,941	67,416	68,925	70,468	72,045	73,657	75,305
Opex Indirecto	115,849	118,906	122,046	125,163	128,207	131,076	134,009	137,008	140,075	143,210	146,415
Opex No Imputable	39,800	40,850	41,929	43,000	44,045	45,031	46,039	47,069	48,123	49,200	50,301
Total OPEX	215,234	220,914	226,746	232,537	238,192	243,523	248,973	254,545	260,242	266,066	272,021

Fuente y elaboración: LAP.

d) Retribución al Estado y régimen tributario

42. De acuerdo con el Contrato de Concesión, LAP se encuentra obligado a pagar una tasa de Retribución al Estado por el derecho a la explotación del AIJCh, la cual asciende a 46,511% de los ingresos brutos. Adicionalmente, LAP paga al Ositrán el 1,0% de sus ingresos por concepto de tasa regulatoria. Ambos costos son incorporados en el flujo de caja para estimar el Cargo de Acceso.
43. Asimismo, la propuesta del Concesionario considera el flujo de pago (oportunidad de pago) del Impuesto General a las Ventas (IGV). Así, en línea con el criterio empleado por Ositrán en el último procedimiento de determinación del Cargo de Acceso, LAP considera como crédito del IGV el 100% de los costos directos, así como el 75% de los costos indirectos (solo aquellos costos que se gravan con el IGV, excluyendo, por ejemplo, los gastos de personal) y de la inversión efectuada, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 5 LAP: Estimación del pago del IGV, 2022-2031 (USD)

PAGO DE IGV	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Crédito Fiscal Inicial	0	-3,195	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Net IGV	-3,195	73,703	89,005	89,243	89,165	88,379	87,575	86,754	85,913	85,055	84,177
IGV Ingresos	0	106,278	124,288	124,288	124,288	124,288	124,288	124,288	124,288	124,288	124,288
IGV Egresos 75%	-3,195	-32,575	-35,283	-35,045	-35,123	-35,909	-36,713	-37,535	-38,375	-39,233	-40,112
Crédito Fiscal Final	-3,195	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pago IGV	0	70,508	89,005	89,243	89,165	88,379	87,575	86,754	85,913	85,055	84,177

Fuente y elaboración: LAP.

44. De otro lado, siguiendo también el criterio empleado por Ositrán para la determinación del Cargo de Acceso vigente, la propuesta de LAP considera que las tasas de Impuesto a la Renta (IR) y participación de trabajadores son 22% y 5%, respectivamente, lo que implica que la tasa impositiva promedio asciende a 25,9%⁷. La estimación del pago por impuesto a la renta se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 6 LAP: Estimación del pago por impuesto a la renta, 2022-2031 (USD)

P&L	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos Brutos	590,434	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490
Retribución al Estado	-280,521	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059
Gastos Operativos	-61,157	-62,772	-64,375	-65,941	-67,416	-68,925	-70,468	-72,045	-73,657	-75,305	-76,967
Costos Indirectos	-159,757	-163,974	-168,162	-172,252	-176,107	-180,048	-184,078	-188,197	-192,409	-196,715	-201,021
Depreciación	-23,457	-23,457	-24,074	-24,494	-24,494	-24,196	-24,196	-23,839	-23,839	-23,385	-22,931
Utilidad Neta	65,543	112,228	105,820	99,745	94,414	89,262	83,690	78,350	72,526	67,025	61,524
Pago de IR	16,976	29,067	27,407	25,834	24,453	23,119	21,676	20,293	18,784	17,360	15,947

Fuente y elaboración: LAP.

e) Estimación de la inversión

45. LAP señala que, al cierre de 2018, se tenía una inversión bruta de USD 2 651 844 y una depreciación acumulada de USD 1 448 576, que da como resultado una inversión neta de USD 1 203 268.
46. Asimismo, indica que, en la última revisión de cargo de acceso, se estimó una oferta de 2 296,37 m², similar a la oferta que se tenía en ese momento; sin embargo, dicha oferta se redujo en el 2019 a 1 633,08 m² (71% de los metros cuadrados anteriores); y, en el 2021 se redujo por segunda vez a 1 631,35 m² (95% de los metros cuadrados anteriores).
47. En ese contexto, debido a que las inversiones consideradas en la formulación del cargo de acceso vigente estaban analizadas para un área de 2 296,37 m² y que actualmente la oferta es menor, el Concesionario ajusta la inversión neta con los porcentajes antes

⁷ La exclusión de la participación de trabajadores (5%) implica que la tasa de IR quede en 22%, de acuerdo con la aclaración del Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF) que sostiene que la participación de utilidades de los trabajadores se debe reclasificar como parte de los gastos operativos.

mencionados para cada año en que se produce la reducción; es decir, se disminuye la inversión y la depreciación acumulada tanto en el 2019 como en el 2021. En ese orden, LAP señala que las inversiones del 2012 al 2018 se estiman en función a 2 296 m², las inversiones del 2019 al 2020 se estiman en función a 1 633 m² y las del 2021 en adelante, en función a 1 631,35 m².

48. En resumen, LAP estima las nuevas inversiones en función del área que se tenía en cada año; y, posteriormente, tanto la inversión como la depreciación acumulada se van ajustando en función a la reducción de áreas. Así, al cierre del 2022, estima una inversión bruta de USD 1 838 907 y una depreciación acumulada de USD 1 050 628, lo cual da como resultado una inversión neta de USD 788 279.
49. Cabe indicar que el Concesionario señala que la mayoría de las inversiones no están directamente relacionadas con las oficinas operativas, sino que corresponden a inversiones dentro del terminal. Textualmente, señala lo siguiente: *“Es necesario indicar que la mayoría de las inversiones mostradas son indirectas. Es decir, son inversiones que LAP ha realizado en el terminal y que benefician a todos los servicios que se brindan. Es decir, beneficia de manera indirecta a este servicio y a su personal.”*
50. Así, LAP agrega que la única inversión específica de las oficinas operativas es la habilitación de oficinas operativas realizada en el año 2016 por un monto de USD 62 854. Para todas las demás, calcula un factor de distribución (en función de los m²) a fin de asignar las inversiones en el terminal a este tipo de oficinas. En la siguiente tabla se muestra la estimación de las inversiones ejecutadas durante el periodo 2015-2021 que han sido asignadas a las oficinas operativas.

Tabla 7 LAP: Inversiones ejecutadas asignadas a oficinas operativas, 2015-2021 (USD)

Descripción	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Reforzamiento del Terminal	5,329	1,332	12,849	0	0	0	0
Cambio tecnología de sensores en terminal	0	0	0	0	0	0	0
Seguridad del Terminal	0	3,526	7,937	0	3,040	0	0
Implementación de interconexión en paralelo de los bancos de condensadores en las t	0	0	0	5,613	0	0	0
Suministro y montaje de 3 equipos rooftop	0	14,481	0	0	0	0	0
Upgrade de 05 equipos rooftop	0	0	0	12,169	0	0	0
Reemplazo de 04 equipos rooftop	0	0	0	0	0	9,474	0
Upgrade de 6 equipos rooftops	0	0	0	0	0	3,388	1,749
Mejoras en el sistema HVAC	0	0	0	0	0	0	0
Purificadores de aire para el terminal	0	0	0	0	0	1,237	665
Señalética de evacuación y seguridad humana	0	0	0	0	1,475	0	589
Mejoras en el sistema sanitario	0	0	0	0	2,386	2,868	-4
Modificaciones en señalética operacional (Integración de señales del Terminal)	0	0	0	0	4,293	0	2,121
Reemplazo de tubería troncal de agua potable	0	0	0	0	0	0	0
Habilitación oficinas mezzanine (aerolíneas)	0	62,854	0	0	0	0	0
Otros Varios	0	0	0	0	0	291	12,628
Total	5,329	82,193	20,786	17,781	11,195	17,258	17,748

Fuente y elaboración: LAP.

51. De manera similar, para los años 2023 y 2024, LAP estima unas inversiones que corresponden a una fracción de las inversiones proyectadas para todo el terminal, las cuales se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 8 LAP: Proyección de inversiones asignadas a oficinas operativas, 2022-2024 (USD)

Descripción	2022	2023	2024
Reforzamiento del Terminal	0	0	0
Cambio tecnología de sensores en terminal	0	0	0
Seguridad del Terminal	0	0	0
Implementación de interconexión en paralelo de los bancos de condensadores en las	0	0	0
Suministro y montaje de 3 equipos rooftop	0	0	0
Upgrade de 05 equipos rooftop	0	0	0
Reemplazo de 04 equipos rooftop	0	0	0
Upgrade de 6 equipos rooftops	0	0	0
Mejoras en el sistema HVAC	0	1,050	4,199
Purificadores de aire para el terminal	0	0	0
Señalética de evacuación y seguridad humana	0	0	0
Mejoras en el sistema sanitario	0	0	0
Modificaciones en señalética operacional (Integración de señales del Terminal)	0	0	0
Reemplazo de tubería troncal de agua potable	0	0	0
Habilitación oficinas mezzanine (aerolíneas)	0	0	0
Otros Varios	0	9,217	0
Total	0	10,266	4,199

Fuente y elaboración: LAP.

f) Estimación del costo de capital (WACC)

52. De acuerdo con la propuesta de LAP, la tasa de descuento empleada para traer a valor presente el flujo de caja, corresponde al costo promedio ponderado del capital (WACC por sus siglas en inglés), la cual ha sido estimada en **9,27%** con base en los siguientes supuestos:

Tabla 9 LAP: Estimación del WACC

Parámetro	Valor	Periodo
Tasa libre de riesgo	5,11%	1928-2021
Prima de riesgo de mercado (ERP)	6,71%	1928-2021
Riesgo país	1,69%	ene 2020 - dic 2021
Beta Desapalancada	0,75	01/01/2017 - 31/12/2021
Ratio D/E	2,333	
Impuesto (Tasa efectiva)	25,9%	
Beta apalancada	2,039	
Costo de capital propio (USD)	20,49%	
% Capital propio	30,0%	
Costo de deuda	6,02%	
Costo de deuda después de impuestos	4,46%	
% Deuda	70,0%	
WACC (USD)	9,27%	

Fuente y elaboración: LAP.

g) Cargo de acceso propuesto

53. De acuerdo con la propuesta de LAP, el cargo de acceso se estima aplicando la metodología del flujo de caja, para lo cual se descuentan los flujos futuros (ingresos - egresos) a la tasa del costo de capital, de tal forma que el Valor Actual Neto (VAN) sea igual a cero. En la siguiente tabla se presenta el flujo de caja formulado por el Concesionario.

Tabla 10 LAP: Flujo de caja del alquiler de oficinas operativas terminadas en el AIJCh (USD)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos Brutos (USD)		590,434	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490	690,490
Áreas demandadas - m2		1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550
Cargo de Acceso (USD/m2)	37.13	31.75	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13	37.13
Retribución al Estado	47.511%	-280,521	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059	-328,059
Ingresos Netos		309,913	362,431	362,431	362,431	362,431	362,431	362,431	362,431	362,431	362,431
Egresos		-3,195	-234,695	-255,813	-259,945	-264,026	-267,976	-272,092	-276,221	-280,535	-284,850
Gastos Operativos		-61,157	-62,772	-64,375	-65,941	-67,416	-68,925	-70,468	-72,045	-73,657	-75,305
Costos Indirectos		-159,757	-163,974	-168,162	-172,252	-176,107	-180,048	-184,078	-188,197	-192,409	-196,715
Net IGv		-3,195	73,703	89,005	89,243	89,165	88,379	87,575	86,754	85,913	85,055
Pago de IGv		0	-70,508	-89,005	-89,243	-89,165	-88,379	-87,575	-86,754	-85,913	-85,055
Pago de IR	25.9%	0	-16,976	-29,067	-27,407	-25,834	-24,453	-23,119	-21,676	-20,293	-18,784
Flujo de Caja Operativo		-3,195	75,218	106,618	102,487	98,405	94,455	90,339	86,210	81,897	77,581
Inversiones existentes		-770,531									
Plan de Inversiones		-17,748	0	-10,266	-4,199	0	0	0	0	0	0
Recuperación de la inversión											563,315
Flujo de Caja Económico		-791,473	75,218	96,352	98,288	98,405	94,455	90,339	86,210	81,897	77,581
WACC											9.27%
VAN											-

Fuente y elaboración: LAP.

54. Considerando el flujo de caja mostrado en la tabla precedente, LAP propuso un cargo de acceso mensual equivalente a **USD 37,13 por m²** (sin IGv), el cual tendría una vigencia hasta el año 2024.

III.2.1. Propuesta de los Usuarios Intermedios

55. La propuesta de los Usuarios Intermedios se encuentra contenida en el documento denominado “*Propuesta de Cargo de Acceso de Oficinas Operativas en el AIJCH*”, presentado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) en noviembre de 2021 y remitido al Ositrán mediante las Cartas S/N recibidas entre el 30 de marzo y el 18 de abril de 2022, así como en el archivo Excel denominado “*ANX 2 OFICINAS OPERATIVAS – SUSTENTO DE CÁLCULO DE CARGO DE ACCESO*”, remitido por LATAM al Ositrán mediante la Carta S/N recibida el 12 de mayo de 2022. A continuación, se describen los principales aspectos de su propuesta.

a) Horizonte temporal

56. AETAI estima el Cargo de Acceso propuesto empleando un flujo de caja con un horizonte temporal que abarca desde el año 2022 hasta el 2030.

b) Proyección de demanda e ingresos

57. AETAI señala que la demanda coincide con la propuesta realizada por LAP. De esta manera, considera una demanda anual de 18 594 m² para el periodo 2022-2030, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 11 Usuarios Intermedios: Proyección de demanda, 2022-2030

	UNIDAD	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Oferta mensual de áreas para oficinas operativas	M2	1,631	1,631	1,631	1,631	1,631	1,631	1,631	1,631	1,631
Oferta anual de áreas para oficinas operativas	M2	19,576	19,576	19,576	19,576	19,576	19,576	19,576	19,576	19,576
Factor de Ocupación objetivo (%)	%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
Demanda Anual de áreas oficinas Operativas	M2	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594

Fuente y elaboración: AETAI.

c) Proyección de costos operativos

58. Para proyectar los costos de operación de las oficinas operativas, al igual que LAP, AETAI determina los costos directos, costos indirectos y costos no imputables; considerando dentro de los costos directos los rubros: mantenimiento de sistemas electromecánicos,

limpieza, seguros y fee del operador. Con esta finalidad, toma en cuenta la información de costos históricos correspondientes a los años 2013-2020.

59. En el caso de los costos directos de mantenimiento de sistemas electromecánicos, limpieza y fee del operador, se calcula para cada año un costo por metro cuadrado. Así, con el promedio de los ocho años (2013-2020), se estima el costo unitario del año 2021 y, a partir del 2022 en adelante, dicho costo base es ajustado por la tasa de inflación de los Estados Unidos de América. Un procedimiento similar es seguido para estimar el costo de seguros, con la salvedad que el promedio es calculado tomando en consideración los años 2015 al 2020; además, para cada año se determina un valor en función de los ingresos totales. En la siguiente tabla, se muestra la estimación de los costos directos.

Tabla 12 Usuarios Intermedios: Proyección de costos directos, 2022-2030 (USD)

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
M2 TOTAL	48,496									
DEMANDA OF OPERATIVAS M2	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594
INFLACIÓN FMI (USA)		2.10%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%
Opex Directo										
Mantenimiento de Sistemas Electromecánicos	0.30	0.31	0.31	0.32	0.33	0.34	0.34	0.35	0.36	0.37
Limpieza	1.21	1.23	1.26	1.29	1.32	1.34	1.37	1.40	1.44	1.47
Fee del Operador	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Seguros										
Costo Total de los Seguros	1,682,216									
Ingresos Totales LAP	155,383,200									
Ingresos por Servicio de Oficina Operativa	325,459									
Monto de los Seguros que corresponde a Oficina Operativa	3,523									
*Seguros (CR)	0.18	0.19	0.19	0.20	0.20	0.20	0.21	0.21	0.22	0.22

Fuente y elaboración: AETAI.

60. De otro lado, la propuesta de AETAI contempla que los costos indirectos se encuentran conformados por los gastos de personal, servicios prestados por terceros, mantenimiento de activos, *outsourcing* y otros costos. En el caso de los gastos de personal, se descuenta la participación de trabajadores; y, además, se descuenta el costo de mantenimiento de equipo y sistema (considerado dentro de los costos directos). Asimismo, al igual que en la estimación de los costos directos, en este caso se calcula también para cada año el costo por metro cuadrado teniendo en cuenta el área arrendada. De esta manera, se calcula el costo promedio de los años 2013-2020, el cual es considerado como el costo base del 2021, y a partir del año 2022 en adelante, dicho monto aumenta a una tasa de crecimiento de costos, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 13 Usuarios Intermedios: Proyección de costos indirectos, 2022-2030 (USD)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Costos indirectos de Contabilidad Regulatoria	117,371	121,317	115,319	188,712	261,097	135,706	150,849	119,841
Gasto de personal	46,764	47,765	50,276	93,159	161,555	79,135	94,778	65,068
Participación de los trabajadores	8,042	8,773	11,303	22,373	31,374	18,966	22,128	676
Otros rubros	38,722	38,992	38,973	70,786	130,181	60,169	72,650	64,393
Servicios prestados por terceros	23,935	23,858	17,460	22,765	26,015	14,886	15,489	14,882
Mantenimiento de Activos	37,000	38,519	35,383	51,304	48,137	23,940	27,577	28,839
Mantenimiento de Equipos y Sistemas	15,409	18,513	19,100	22,766	21,109	7,725	11,290	7,053
Otros rubros	21,591	20,006	16,283	28,538	27,028	16,215	16,287	21,786
Outsourcing	234	1,191	1,108	1,869	3,548	2,205	2,258	1,718
Otros costos	9,438	9,984	11,091	19,615	21,842	15,539	10,747	9,335
Descuento por reajuste de Driver "Servicio Aviación"						25,759	0	0
Valor del Driver						4.19%	4.19%	4.19%
Costo Indirecto con reajuste de Driver	117,371	121,317	115,319	188,712	261,097	109,947	150,849	119,841
Participación de Trabajadores con Reajuste de Driver	8,042	8,773	11,303	22,373	31,374	13,978	22,128	676
Costo Indirecto sin Participación de Trabajadores	109,329	112,544	104,016	166,339	229,723	95,969	128,721	119,165
Mantenimiento Equipo y Sistema Aire Acondicionado	7,093	10,130	7,064	9,667	9,072	4,663	5,414	2,621
Costos Indirectos de Alquiler de Oficinas Operativas para flujo de caja	102,236	102,414	96,952	156,672	220,651	91,305	123,307	116,545
Consumo de Electricidad						195	256	219
Costos Indirectos de Alquiler de Oficinas Operativas para flujo de caja	102,236	102,414	96,952	156,672	220,651	91,110	123,051	116,326
Área de Oficinas Operativas en M2 (Oferta)	27,556	27,556	27,556	27,556	27,556	27,556	19,597	19,597
Costo Promedio Indirecto	2.71	2.72	2.52	4.69	7.01	2.31	5.29	4.95
Costo Promedio Indirecto								4.02

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tasa de Crecimiento				2.10%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%	2.20%
Costo Promedio Indirecto (en USD)	5.29	4.95	4.02	4.11	4.20	4.29	4.39	4.48	4.58	4.68	4.78	4.89
Área de Oficinas Operativas Proyectadas Anuales en M2	20,815	11,661	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594
Proyecciones de Costos Indirectos (en USD)	110,156	57,688	74,819	76,390	78,071	79,788	81,544	83,338	85,171	87,045	88,960	90,917

Fuente y elaboración: AETAI.

61. En cuanto a los costos no imputables, estos han sido estimados considerando un porcentaje sobre la suma de los costos directos e indirectos. Dicho porcentaje es calculado como el promedio de los porcentajes de los años 2018 al 2020, los cuales constituyen la proporción que representan los costos no imputables sobre la suma de los costos directos más costos indirectos, tal como se muestra a continuación.

Tabla 14 Usuarios Intermedios: Estimación del porcentaje de costos no imputables respecto de la suma de costos directos e indirectos (USD)

	2018	2019	2020
Costos Directos	83 596	85 367	32 863
Costos Indirectos Totales	116 740	128 721	120 083
Costos No Imputables	35 111	39 682	35 509
% Costos No Imputables/Cost. Direc. + Cost Indi.	18%	19%	23%
Promedio Histórico			19,76%

Fuente y elaboración: AETAI.

62. De esta manera, en la siguiente tabla se muestra la estimación de costos por parte de los Usuarios Intermedios.

Tabla 15 Usuarios Intermedios: Proyección de costos operativos, 2022-2030 (USD)

Año	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	-32,943	-33,668	-34,409	-35,166	-35,939	-36,730	-37,538	-38,364	-39,208
Mantenimiento de Sistemas Electrom.	-5,728	-5,854	-5,983	-6,115	-6,249	-6,387	-6,527	-6,671	-6,817
Limpieza	-22,923	-23,427	-23,942	-24,469	-25,007	-25,557	-26,120	-26,694	-27,282
Seguros	-3,477	-3,553	-3,632	-3,712	-3,793	-3,877	-3,962	-4,049	-4,138
Fee operador	-816	-834	-852	-871	-890	-909	-929	-950	-971
Costo Indirecto	-76,390	-78,071	-79,788	-81,544	-83,338	-85,171	-87,045	-88,960	-90,917
Costo No Imputable	-21,604	-22,079	-22,565	-23,061	-23,568	-24,087	-24,617	-25,158	-25,712
Total Costos de Operación	-130,937	-133,818	-136,762	-139,770	-142,845	-145,988	-149,200	-152,482	-155,837

Fuente y elaboración: AETAI.

d) Estimación de las inversiones

63. La propuesta de AETAI se basa en la información proporcionada por LAP, con la salvedad que considera la inversión en Mejoras en el Sistema HVAC en el año 2020 y un mayor monto de inversión en "Otros Varios" en el año 2021; además, incluye una inversión en "Otros División por tableros eléctricos" no contemplada por LAP, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 16 Usuarios Intermedios: Estimación de inversiones en oficinas operativas, 2012-2021 (USD)

Descripción	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Reforzamiento Terminal	12,280	9,110	13,181	5,329	1,332	12,849	0	0	0	0
Cambio tecnología de sensores en terminal	0	0	15,089	0	0	0	0	0	0	0
Seguridad del Terminal	0	2,120	0	0	3,526	7,937	0	3,040	0	0
Implementación de interconexión en paralelo de los bancos de condensadores en las SE del terminal	0	0	0	0	0	0	5,613	0	0	0
Ingeniería de suministro de respaldo en 230V	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Suministro y montaje de 3 equipos rooftop	0	0	0	0	14,481	0	0	0	0	0
Upgrade de 05 equipos rooftop	0	0	0	0	0	0	12,169	0	0	0
Reemplazo de 04 equipos rooftop	0	0	0	0	0	0	0	9,474	0	0
Upgrade de 6 equipos rooftops	0	0	0	0	0	0	0	3,388	1,749	0
Mejoras en el sistema HVAC	0	0	0	0	0	0	0	1,051	4,199	0
Purificadores de aire para el terminal	0	0	0	0	0	0	0	1,237	665	0
Señalética de evacuación y seguridad humana	0	0	0	0	0	0	1,475	0	589	0
Mejoras en el sistema sanitario	0	0	0	0	0	0	2,386	2,868	-6	0
Habilitación de una oficina backoffice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mejoras en los SSHH de mezanine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Modificaciones en señalética operacional (Integración de señales del Terminal)	0	0	0	0	0	0	4,293	0	2,121	0
Señalización en el servicios higiénicos del terminal	0	0	0	0	0	0	0	0	553	0
Reemplazo de tubería troncal de agua potable	5,497	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Habilitación oficinas aerolínea mezanine	0	0	0	0	62,854	0	0	0	0	0
Otros Varios	0	0	0	0	0	0	0	291	21,863	0
Otros División por tableros eléctricos	0	0	0	0	0	0	0	0	47,383	0
Total	17,778	11,230	28,270	5,329	82,193	20,786	17,781	11,195	18,309	79,116

Fuente y elaboración: AETAI.

e) Estimación del costo de capital

64. AETAI estima una tasa de descuento de 6,83%, considerando las siguientes variables:

Tabla 17 Usuarios Intermedios: Estimación del Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

		Fuente	Período
Costo de Capital	10.20%		
Riesgo País	1.63%	BCRP	oct 19/sep 21
Tasa Libre de Riesgo	2.25%	Damodaran	1928 -2020
Prima de Riesgo de Mercado	6.43%	Damodaran	1929 -2020
Beta LAP	0.98	Blomberg -EEFF LAP	05/11/2021
Costo de la Deuda	3.02%	EE FF LAP	2020
E/E+D	0.58	EE FF LAP	2020
D/E+D	0.42	EE FF LAP	2020
Tasa Impuesto Efectiva	25.90%	EE FF LAP	2020
WACC	6.83%		

Fuente y elaboración: AETAI.

f) Cargo de Acceso propuesto

65. A partir de lo expuesto en los acápites precedentes, en la siguiente tabla se muestra el flujo de caja elaborado por AETAI.

Tabla 18 Usuarios Intermedios: Flujo de caja del alquiler de oficinas operativas terminadas en el AIJCh (USD)

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m ²		18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594	18,594
Cargo de acceso mensual, USD	23.70									
Ingresos Brutos		519,040	453,807	440,761	440,761	440,761	440,761	440,761	440,761	440,761
Ingresos Extraordinarios por redondeo - Cargo 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos Brutos total	-	519,040	453,807	440,761	440,761	440,761	440,761	440,761	440,761	440,761
Retribución al Estado 46.51%		-241,411	-211,070	-205,002	-205,002	-205,002	-205,002	-205,002	-205,002	-205,002
Aporte por Regulación 1.00%		-5,190	-4,538	-4,408	-4,408	-4,408	-4,408	-4,408	-4,408	-4,408
Retribución/Aporte - Cargo 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos Netos	-	272,439	238,199	231,351	231,351	231,351	231,351	231,351	231,351	231,351
Costo Directo		-32,943	-33,668	-34,409	-35,166	-35,939	-36,730	-37,538	-38,364	-39,208
Mantenimiento de Sistemas Electromecánicos		-5,728	-5,854	-5,983	-6,115	-6,249	-6,387	-6,527	-6,671	-6,817
Limpieza		-22,923	-23,427	-23,942	-24,469	-25,007	-25,557	-26,120	-26,694	-27,282
Seguros		-3,477	-3,553	-3,632	-3,712	-3,793	-3,877	-3,962	-4,049	-4,138
Fee operador		-816	-834	-852	-871	-890	-909	-929	-950	-971
Costo Indirecto		-76,390	-78,071	-79,788	-81,544	-83,338	-85,171	-87,045	-88,960	-90,917
Costo No Imputable		-21,604	-22,079	-22,565	-23,061	-23,568	-24,087	-24,617	-25,158	-25,712
Total Costos de Operación	0	-130,937	-133,818	-136,762	-139,770	-142,845	-145,988	-149,200	-152,482	-155,837
Net IGV	-14,241	74,268	62,105	59,326	58,886	58,436	57,976	57,506	57,026	56,535
Pago de IGV 18%	0	-60,027	-62,105	-59,326	-58,886	-58,436	-57,976	-57,506	-57,026	-56,535
Pago de IR 26%	0	-29,716	-20,102	-17,565	-16,786	-15,990	-15,253	-14,421	-13,663	-12,794
Egresos - Cargo 2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujo de Caja Operativo	(14,241)	126,027	84,280	77,024	74,794	72,516	70,110	67,730	65,206	62,720
Inversión realizada	-771,497									
Plan de Inversiones	-79,116	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recuperación de la Inversión										611,597
Inversiones No realizadas - Cargo 2013		0	0	0	0	0				
Flujo de Caja Económico	(884,854)	126,027	84,280	77,024	74,794	72,516	70,110	67,730	65,206	674,317
WACC	6.83%									
VAN	0									

Fuente y elaboración: AETAI.

66. Considerando el flujo de caja mostrado en la tabla precedente, los Usuarios Intermedios propusieron un cargo de acceso mensual ascendente a **USD 23,70 por m²**.

IV. ANÁLISIS

IV.1. Marco regulatorio aplicable

67. De acuerdo con el artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
68. Asimismo, 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 las oficinas operativas en el AIJCh. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán 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 Ositrán para la determinación del Cargo de Acceso

69. 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 el Ositrán 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*).
70. Dadas las características económicas del alquiler de oficinas operativas, la metodología que ha sido empleada para la formulación de los cargos de acceso contenidos en los Mandatos de Acceso emitidos en los años 2013 y 2017⁸, ha sido la de costos completamente distribuidos. En línea con ello, en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, a través del cual se ha formulado la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales (oficinas operativas) en el AIJCh, se consideró pertinente mantener dicha metodología. Al respecto, 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).”
71. Asimismo, existen costos operativos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse durante el periodo que se encuentre vigente el Cargo de Acceso, por lo que la metodología elegida se implementa mediante un flujo de caja descontado. Para ello, se considera un horizonte que comprende desde el año 2022 hasta el año 2024, teniendo en cuenta que en enero de 2025 es el plazo máximo para que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros.
72. A continuación, se detalla el análisis efectuado en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN con relación a cada una de las variables consideradas en el flujo de caja.

i) Proyección de demanda

73. De la revisión de la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario a este Regulador⁹, se advirtió que, en el año 2022, el área arrendada hasta el mes de mayo fue de 1 495 m². Teniendo en cuenta ello, para efectos de la formulación del Cargo de Acceso, se ha asumido que esta cantidad demandada se mantiene para todo el horizonte temporal. Por tanto, se ha considerado una demanda anual de 17 940 m², tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 19 Proyección de demanda de oficinas operativas, 2022-2024 (m²)

	2022	2023	2024
Demanda mensual de áreas	1 495	1 495	1 495
Demanda anual de áreas	17 939	17 939	17 939

Fuente: Formato de Declaración Estadística N° A.0.1. FCantidades LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

⁸ Mediante las Resoluciones de Consejo Directivo N° 032-2013-CD-OSITRAN y 007-2017-CD-OSITRAN de fechas 10 de junio de 2013 y 20 de febrero de 2017, respectivamente.

⁹ En setiembre de 2013, en ejercicio de la función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, el Ositrán dispuso que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación, conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados, al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe.

ii) Proyección de costos operativos

74. Los costos operativos se componen de costos directos, costos indirectos y costos no imputables. En el caso de los costos directos, se han considerado los rubros de gastos de limpieza, seguros y *Fee* del operador. Para la estimación de estos dos últimos, LAP se basó en la información contenida en los Estados Financieros Regulatorios; mientras que, en el caso de los gastos de limpieza, efectuó una estimación a partir de una cotización de su proveedor, siguiendo la metodología empleada en la formulación del Cargo de Acceso vigente.
75. En el presente caso, para la estimación de los costos directos de seguros y *Fee* del operador, se ha calculado el costo promedio anual de dichos rubros considerando la información registrada en los Estados Financieros Regulatorios de los ejercicios 2016 al 2021, teniendo en cuenta que dichos años corresponden al último periodo regulatorio; mientras que el costo directo de limpieza ha sido estimado a partir de la cotización presentada por LAP, toda vez que esta se ajusta de mejor manera al principio económico de eficiencia productiva que rige la determinación de los cargos de acceso, de acuerdo con el REMA. El resultado se muestra en las siguientes tablas.

Tabla 20 Estimación de costos directos de seguros y *fee* del operador (USD)

Partida de gasto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	PROMEDIO
Seguros	11 531	9 521	8 837	8 883	10 729	11 615	10 186
Fee del Operador	1 021	1 074	521	595	992	1 060	877

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de LAP 2016-2021.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Tabla 21 Estimación de costos directos de limpieza

Partida de gasto	2022
Gasto de limpieza mensual (S/)	30 125
Gasto de limpieza anual (S/)	361 500
Factor de distribución:	41,70%
Áreas Totales (m2)	3 912,12
Áreas Oficinas operativas (m2)	1 631,35
Gasto de limpieza anual - Oficinas operativas (S/)	150 745
Tipo de Cambio promedio mensual - Enero-Junio (S/)	3,78
Gasto de limpieza anual - Oficina operativas (USD)	39 912

Fuente: LAP, SBS.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

76. A partir de estos resultados, se han proyectado los costos para los años 2022 al 2024 considerando la inflación de los Estados Unidos de América, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 22 Proyección de costos directos, 2022-2024 (USD)

Año	2021	2022	2023	2024
Tasa de crecimiento (Inflación USA)		5,33%	2,34%	2,10%
Opex Directo		51 565	52 770	53 876
Limpieza		39 912	40 845	41 701
Seguros	10 186	10 729	10 979	11 209
Fee operador	877	924	945	965

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de LAP, FMI abril 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

77. Cabe indicar que, dentro de los costos directos, LAP incluyó el rubro de mantenimiento de equipos y sistemas, señalando que esto lo ha hecho manteniendo el lineamiento empleado en la determinación del cargo de acceso vigente. Al respecto, en el Informe N° 044-16-

GRE-OSITRAN se consideró la propuesta de LAP de trasladar el monto correspondiente a este rubro del costo indirecto al costo directo, indicándose que dicho gasto se encontraba asociado al mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado, lo cual se vincularía directamente con la infraestructura de las oficinas operativas; por lo que, para efectos del cálculo del cargo de acceso, correspondía considerar dicho gasto como parte de los costos directos.¹⁰

78. Sobre el particular, se ha tenido en cuenta que, de acuerdo con lo expresado por el propio Concesionario en el Memorando N° M-GPF-GRAP-2022-0021, los activos correspondientes a los sistemas de ventilación y aire acondicionado (HVAC por sus siglas en inglés) no se vinculan directamente a las oficinas operativas sino a todo el terminal, beneficiando a todos los servicios que se prestan en este; es decir, beneficia de manera indirecta a las oficinas operativas. En esa misma línea, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se pronunció a través del Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN, señalando que dicho sistema corresponde a climatización en todo el terminal de pasajeros.
79. En vista de ello, en el presente procedimiento se ha considerado que los costos de mantenimiento de equipos y sistemas deben mantenerse como parte de los costos indirectos, de acuerdo con la asignación establecida en los Estados Financieros Regulatorios auditados.
80. Para la estimación de los **costos indirectos**, se ha considerado también la información registrada en los Reportes de Contabilidad Regulatoria del 2016 al 2021, a fin de obtener el promedio de dichos años. Estos costos incluyen los rubros: Gastos de Personal, Servicios prestados por Terceros, Mantenimiento de Activos, *Outsourcing*, y Otros Costos. Al respecto, cabe indicar lo siguiente:
 - De la partida de Gastos de Personal se han excluido los montos correspondientes a la *Participación de Trabajadores* debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa efectiva de impuesto a la renta.
 - Del mismo modo, de la partida Servicios prestados por Terceros se han excluido los costos de electricidad debido a que este servicio es pagado por el Usuario Intermedio en adición al Cargo de Acceso.¹¹
81. En ese orden, el costo promedio hallado ha sido considerado el costo base del año 2021, el cual es proyectado para los años 2022 al 2024 empleando la tasa de inflación americana, de acuerdo con las proyecciones del Índice de Precios al Consumidor (CPI por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos de América, estimada por el Fondo Monetario Internacional.
82. De manera similar, para la estimación de los **costos no imputables**, se ha considerado también la información registrada en los Reportes de Contabilidad Regulatoria de los ejercicios 2016 al 2021, a partir de la cual se ha calculado para cada año el ratio de costos no imputables / (costos directos + costos indirectos), neto del rubro de "*Participación de trabajadores*", a fin de obtener el promedio anual, el cual asciende a 20,39%, tal como se muestra en la Tabla 23. Así, a partir de dicho ratio promedio han sido estimados los costos no imputables de los años 2022 al 2024.

¹⁰ Con relación a ello, en el Informe N° 044-16-GRE-OSITRAN se señala textualmente lo siguiente:

"a. Se transfiere del costo indirecto al costo directo USD 7 064 correspondiente al **mantenimiento de los sistemas de HVAC (aire acondicionado)**. El Concesionario señala que la reclasificación de dicho gasto no afecta el valor del cargo propuesto. Así, en la estimación de los costos aplicados al servicio, el gasto de mantenimiento de sistemas de aire acondicionado se deduce del total de costos indirectos."

[El énfasis es nuestro.]

¹¹ Igualmente, de la partida Otros Costos, se excluyen los montos correspondientes a las cuentas: donaciones, IGV, premios y obsequios, suscripciones a revistas y diarios, y sanciones administrativas.

Tabla 23 Promedio de ratio de costos no imputables, 2016-2021

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	PROMEDIO (2016-2021)
Ratio de costos no imputables, CR	17,57%	19,15%	17,53%	18,54%	23,24%	26,33%	20,39%

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

83. En la siguiente tabla se presentan las proyecciones de los costos operativos correspondientes al alquiler de oficinas operativas para el periodo 2022-2024.

Tabla 24 Proyección de costos operativos, 2022-2024 (USD)

	2021	2022	2023	2024
Tasa de crecimiento (Inflación USA)		5,33%	2,34%	2,10%
Costo Directo (a)		51 565	52 770	53 876
Limpieza		39 912	40 845	41 701
Seguros	10 186	10 729	10 979	11 209
Fee operador	877	924	945	965
Costo Indirecto (b)	145 053	152 783	156 353	159 630
Ratio de costos no imputables (c)		20,39%	20,39%	20,39%
Costo no imputable (a+b)*c		41 673	42 646	43 540
Costos Operativos Total		246 020	251 769	257 046

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de LAP, FMI abril 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

iii) Estimación de inversiones

84. De acuerdo con lo establecido en el 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. En ese marco, las inversiones consideradas para la formulación del Cargo de Acceso en el presente caso comprenden el valor neto de depreciación correspondiente a la adquisición e instalación de los activos disponibles para el alquiler de las oficinas operativas desde el año 2006. Asimismo, se evaluaron las inversiones presentadas por LAP para los años 2016 en adelante, teniendo en cuenta que estas corresponden al último periodo regulatorio.
85. Cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado por LAP en el Memorando M-GPF-GRAP-2022-0022 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0051, las inversiones consideradas en su propuesta de Cargo de Acceso no están directamente relacionadas con las oficinas operativas, sino que corresponden a inversiones dentro del terminal; por lo que calcula un factor de distribución para asignarlas a este tipo de oficinas. Textualmente, señala lo siguiente: *“Es necesario indicar que la mayoría de las inversiones mostradas son indirectas. Es decir, son inversiones que LAP ha realizado en el terminal y que benefician a todos los servicios que se brindan. Es decir, beneficia de manera indirecta a este servicio y a su personal.”*
86. Al respecto, conforme a lo señalado en el marco normativo aplicable, uno de los principios económicos que rigen y deben observarse en la determinación de los cargos de acceso es **evitar que estos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales**¹². En ese sentido, mediante el Memorando N° 0113-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que, en el marco de sus competencias, nos informe -entre otros- *“si alguna de las inversiones señaladas por el Concesionario se encuentra dentro del alcance de sus obligaciones contractuales de Climatización y/o Señalización que se remuneran con la TUUA que pagan los usuarios (pasajeros).”*

¹² Literal g) del artículo 26 del REMA.

87. Sobre ello, es preciso señalar que, conforme al Anexo 5 del Contrato de Concesión, la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) “tiene la finalidad de cubrir los costos por los servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de **cargo único y exclusivo del Concesionario**”, encontrándose dentro de estos el de Climatización, y señalización vertical y horizontal¹³.
88. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN, la GSF remitió el Cuadro 1 donde se detalla para cada una de las inversiones presentadas por LAP, cuáles se remuneran con la TUUA que pagan los pasajeros. Acorde con ello, para la formulación del Cargo de Acceso, se han excluido del flujo de caja los montos provenientes de las siguientes inversiones:

Tabla 25 Inversiones en el Terminal remuneradas por la TUUA (en USD)

DESCRIPCIÓN	PAQUETE	2016	2021
Seguridad del terminal	Señalética de seguridad en el edificio terminal	22 159	
	Señalética operacional terminal	5 025	
Otros varios	CCA 556 PCR 914 Adicionales		3 061

Fuente: Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN.

89. Asimismo, en línea con el criterio establecido en Ositrán (2019)¹⁴ y seguido en Ositrán (2020)¹⁵, mediante el Memorando N° 0113-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que también, en el marco de sus competencias, indique si los montos de inversión presentados por LAP hasta el año 2021 habían sido aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión¹⁶.

¹³ Apéndice 1 del Anexo 5.-

“1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

Instalaciones y servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

Embarque/Desembarque de Pasajeros

(...)

Climatización

(...)

Orientación

(...)

Señalización vertical

Señalización horizontal

(...)

(...)

Seguridad Aeroportuaria

(...)

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

¹⁴ Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJCh.

¹⁵ Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

¹⁶ Cabe resaltar que el numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán 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**. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos **al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.**

90. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN, la GSF remitió el Cuadro 1 donde se detalla para cada una de las inversiones presentadas por LAP, cuáles de estas cuentan con la Etapa de Desarrollo 6 aprobada; precisando además que, en estos casos, dichas inversiones en Mejoras se encuentran contenidas en el Plan de Diseño y de Trabajo – Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) conforme a lo dispuesto en la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión. No obstante, con respecto a la Etapa de Desarrollo 8 indicó lo siguiente:

*“Asimismo, **el Concesionario deberá presentar un cuadro resumen señalando el número de la documentación (oficio o resolución) con la cual ha dado cumplimiento al numeral 5.7 y numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, es decir el cumplimiento del reconocimiento de inversiones en Mejoras y de la presentación y aprobación de las Etapas de Desarrollo 5, 7, 8, 9 y 10 de las Mejoras que están siendo incluidas en el presente Cargo de Acceso.**”*

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

91. Al respecto, cabe indicar que, mediante el Oficio N° 00103-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó al Concesionario que, para cada monto de inversión presentado, acredite que este ha sido reconocido como inversión en Mejoras conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, debiendo indicar la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización respectiva. Sin embargo, el Concesionario únicamente presentó documentación referida a la aprobación de la Etapa de Desarrollo 6, mas no acreditó que dichos montos hayan sido reconocidos por el Regulador como inversiones en Mejoras (Etapa de Desarrollo 8).
92. En ese orden, teniendo en cuenta que LAP no acreditó el reconocimiento de los montos ejecutados entre los años 2016 y 2021 como inversiones en Mejoras ni la aprobación de las Etapas de Desarrollo, estos no fueron considerados para la formulación del Cargo de Acceso, en concordancia con el criterio aplicado por Ositrán (2019) y Ositrán (2020), mediante el cual se determinó que no basta con que LAP alegue que ha invertido, sino que también evidencie que ha cumplido con las disposiciones establecidas en las cláusulas 5.7, 5.10 y el Anexo 14 del Contrato de Concesión.¹⁷
93. De otro lado, con respecto a la proyección de inversiones para los años 2023 y 2024 presentada por LAP, mediante el Memorando N° 0113-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que, en el marco de sus competencias, indique si dichas inversiones previstas se encuentran técnicamente sustentadas, de manera que puedan considerarse para la determinación del Cargo de Acceso. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN, la GSF señaló lo siguiente:

“Las inversiones en Mejoras en el AIJC, durante el periodo remanente de la concesión, se programan y presentan anualmente en el Plan de Diseño y de Trabajo – Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI), correspondiendo presentar en noviembre 2022 lo previsto en el PDT-PPI 2023, en el marco de lo establecido en el “Procedimiento para la Gestión del Plan de Diseño y de Trabajo – Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, aprobado mediante RCD N 073-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.

¹⁷ Ello con excepción de los proyectos que representan montos de inversión menores de USD 50 000, toda vez que la “Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC” aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, establece con relación a las Etapas de Desarrollo lo siguiente:

“1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la “Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC” vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán **aquellos cuyos montos de ejecución sean iguales o mayores a US\$ 50 000.00 (Cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América.)**”

En estos casos, los montos alegados por LAP que se encuentran sustentados con la documentación correspondiente (órdenes de compra), sí han sido considerados en la formulación del Cargo de Acceso.

Por otro lado, tenemos que el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión contempla como requisito técnico mínimo lo siguiente:

Ventilación y aire acondicionado (HVAC)
En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores.
Parámetro para el diseño del sistema. Condiciones internas:
Temperatura: entre 22° y 26°.
Humedad relativa: 20% - 60%.

En ese sentido, corresponde al Concesionario implementar las inversiones que considere necesarias para garantizar el cumplimiento de la citada obligación en la etapa de operación, sin que para ello se requiera previa autorización o requerimiento del Regulador.

Por otro lado, con Oficio N° 5098-2022-GSF-OSITRAN e Informe N° 0919-2022-JCA-GSF-OSITRAN, esta Gerencia realizó la supervisión de gabinete al Informe Trimestral 2022-I (presentado por LAP) en el cual se supervisa, entre otros, los registros de temperaturas en el terminal de pasajeros y el cumplimiento del Plan Anual de Mantenimiento del Año 2022, de estos se desprende:

- Numerales 3.2.4, 3.2.5 y Anexo 1: evidencian que en el primer trimestre del 2022 se registraron valores de temperatura superior a los especificados (16°C).
- Cuadro N° 1: con el cual se verifica las actividades del Plan Anual de Mantenimiento del Año 2022, se observa que, en el mes de marzo, 24 de 25 equipos Rooftop (ítem 32.00.00) se encontraban en observación.

Por lo tanto, **en vista de la performance que vienen teniendo los equipos del sistema de climatización, se concluye que se requiere que LAP ejecute inversiones en el más breve plazo, a fin de garantizar el cumplimiento del RTM 1.18.**

[El énfasis y subrayado son nuestros]

- En tal sentido, para la formulación del Cargo de Acceso, se consideraron las proyecciones de inversión presentadas por LAP para los años 2023 y 2024, las cuales corresponden a Mejoras en el Sistema HVAC y Mejoras en aislamiento de ductos y 05 rooftops.
- Considerando lo anterior, en la siguiente tabla se muestran las inversiones que fueron incluidas en el flujo de caja.

Tabla 26 Estimación de inversiones asignadas al alquiler de oficinas operativas, 2016-2024 (USD)

Descripción	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Seguridad del Terminal	-	-	-	3 040	-	-	-	-	-
Implementación de interconexión en paralelo de los bancos de condensadores en las SE del terminal	-	-	5 613	-	-	-	-	-	-
Mejoras en el sistema HVAC	-	-	-	-	-	-	-	1 050	4 199
Señalética de evacuación y seguridad humana	-	-	-	1 475	-	-	-	-	-
Modificaciones en señalética operacional (Integración de señales del Terminal)	-	-	-	4 293	-	-	-	-	-
Otros Varios	-	-	-	-	291	1 494	-	9 217	-
Total	-	-	5 613	8 809	291	1 494	-	10 266	4 199

Fuente: LAP, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

- Para el cálculo de la depreciación, se consideró que hasta el cierre del año 2017 la vida útil de los activos se encuentra dentro del plazo original de vigencia de la Concesión (año 2031), de acuerdo con lo establecido en la Ley N° 27156¹⁸; y partir del año 2018, se consideró la extensión del plazo de vigencia de la Concesión hasta el año 2041, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017.

¹⁸ Al respecto, la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), en su artículo único, establece que “[El concesionario.] *alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el período que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.*”

97. Asimismo, se ha considerado una reducción de la inversión total en los años 2019 y 2021, producto de la devolución de áreas arrendadas. Ello, toda vez que el total de inversiones en el terminal son asignadas a oficinas operativas en función de los metros cuadrados que ocupa el área arrendada.
98. Considerando lo anterior, al término del año 2024 se obtuvo un valor neto de los activos de USD 662 350. En la siguiente tabla se muestran las inversiones estimadas para el periodo 2016-2024.

Tabla 27 Valor de la inversión neta de depreciación correspondiente al alquiler de oficinas operativas, 2016-2024 (USD)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inversión Anual	-	-	5 613	8 809	291	1 494	-	10 266	4 199
Inversión Total	2 528 696	2 528 696	2 534 309	1 811 391	1 811 682	1 724 726	1 724 726	1 734 993	1 739 192
Depreciación Anual	89 222	82 720	49 042	26 587	23 723	20 332	20 332	20 332	20 332
Depreciación Acumulada	1 268 973	1 351 693	1 400 735	1 022 890	1 046 613	1 015 847	1 036 179	1 056 510	1 076 842
Valor Neto de Inversión	1 259 723	1 177 003	1 133 574	788 501	765 069	708 879	688 548	678 483	662 350

Fuente: LAP, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

iv) Impuesto a la renta

99. Para calcular el gasto por impuesto a la renta, es preciso aplicar la tasa impositiva efectiva sobre las utilidades antes de impuestos. Dicha tasa efectiva resulta de combinar la tasa de Impuesto a la Renta para LAP (22,0%) y la participación de los trabajadores (5,0%), lo cual da como resultado 25,90%¹⁹.
100. Considerando los ingresos brutos, la retribución al Estado y la tasa regulatoria, los costos operativos y la depreciación, se obtiene la utilidad neta a la que se ha aplicado la tasa efectiva de 25,90%, tal como se muestra a continuación.

Tabla 28 Impuesto a la renta efectivo, 2022-2024 (USD)

	2022	2023	2024
Ingresos Brutos	549 023	645 713	645 713
Gastos Operativos + Retribución	-506 866	-558 554	-563 831
Depreciación y Amortización	-20 332	-20 332	-20 332
Utilidad Neta	21 825	66 827	61 550
Pago de IR	-5 653	-17 308	-15 942

Fuente: Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

v) Impacto del IGV

101. Para calcular el efecto neto del Impuesto General a las Ventas (IGV), se aplica la tasa de 18% sobre el total de los ingresos brutos, los costos directos y el plan de inversiones. En el caso de los costos indirectos y los costos no imputables, se asume una base imponible de 75%.
102. El efecto del IGV en el flujo de caja es la suma de IGV neto (la diferencia entre el IGV recaudado y el IGV pagado) más el desembolso pagado del IGV (o cero si es que el Concesionario cuenta con crédito por IGV), tal como se muestra en la siguiente tabla.

¹⁹ Esto es, $22\% + 5\% \times (100\% - 22\%) = 25,9\%$.

Tabla 29 Efecto del IGV en el Flujo de Caja, 2022-2024 (USD)

PAGO DE IGV	2022	2023	2024
Crédito Fiscal Inicial	-	-	-
Net IGV	70 475	85 369	85 853
IGV Ingresos	98 824	116 228	116 228
IGV Egresos - OPEX	-28 349	-29 011	-29 619
IGV Egresos - CAPEX	-	-1 848	-756
Crédito Fiscal Final	-	-	-
Pago IGV	70 475	85 369	85 853

Fuente: LAP, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

vi) Costo promedio ponderado del capital o WACC

103. Para descontar el flujo de caja se ha considerado un WACC en dólares de 10,05%, el cual ha sido estimado considerando las siguientes variables.²⁰

Tabla 30 Estimación del WACC

Parámetro	Valor	Notas	Fuente
Tasa libre de riesgo	5,11%	T-bonds EE.UU. Promedio 1928-2021	Damodaran
Prima de riesgo de mercado (ERP)	6,71%	Mercados capitales EE.UU. Promedio 1928-2021	Damodaran
Riesgo país	1,69%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/20 - dic/21	BCRP
Beta Desapalancada	0,735	Benchmarking	Bloomberg
Ratio D/E	1,857	Objetivo	-
Impuesto (Tasa efectiva)	25,9%	Estados financieros auditados 2021	LAP
Beta apalancada	1,746	Cálculo	-
Costo de capital propio (USD)	18,52%	Cálculo	-
% Capital propio	35,0%	Objetivo	-
Costo de deuda	7,40%	Cálculo	-
Costo de deuda después de impuestos	5,49%	Cálculo	-
% Deuda	65,0%	Objetivo	-
WACC (USD)	10,05%		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

vii) Flujo de Caja Económico

104. En la Tabla 31 se muestra el flujo de caja económico obtenido como flujo de caja operativo menos las inversiones estimadas (considerando un valor de rescate positivo en el último año).
105. El flujo de caja operativo se obtiene de sustraer los ingresos netos menos los egresos. Los ingresos netos resultan de la diferencia entre los ingresos brutos (obtenidos del producto del área demandada en metros cuadrados por el cargo de acceso) menos la retribución al Estado y el pago al Ositrán por tasa de regulación. Por su parte, los egresos se obtienen de agregar los costos operativos, el IGV neto, el pago del IGV y el impuesto a la renta.
106. Las inversiones realizadas, por su parte, consideran el valor residual de los activos no depreciados durante el horizonte temporal considerado.
107. El flujo de caja se ha descontado utilizando el WACC, y se establece un valor del Cargo de Acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja sea cero.

²⁰ Para mayor detalle, ver Anexo I del presente informe.

Tabla 31 OSITRAN: Flujo de Caja Económico, periodo 2021-2024 (USD)

		2021	2022	2023	2024
Áreas demandadas anual, m²			17 939	17 939	17 939
Cargo de acceso mensual, USD	35,99				
Ingresos Brutos			549 023	645 713	645 713
Ingresos Brutos total		-	549 023	645 713	645 713
Retribución al Estado	46,511%		-255 356	-300 328	-300 328
Aporte por Regulación	1%		-5 490	-6 457	-6 457
Ingresos Netos		-	288 177	338 928	338 928
Costo Directo			-51 565	-52 770	-53 876
Seguros			-10 729	-10 979	-11 209
Fee operador			-924	-945	-965
Limpieza			-39 912	-40 845	-41 701
Costo Indirecto			-152 783	-156 353	-159 630
Costo No Imputable			-41 673	-42 646	-43 540
Total Costos de Operación		-	-246 020	-251 769	-257 046
Net IGV		-	70 475	85 369	85 853
Pago de IGV	18%	-	-70 475	-85 369	-85 853
Pago de IR	25,9%	-	-5 653	-17 308	-15 942
Flujo de Caja Operativo		-	36 504	69 851	65 940
Inversión realizada			-688 548		
Plan de Inversiones			-	-10 266	-4 199
Recuperación de la Inversión					662 350
Flujo de Caja Económico		-	(652 044)	59 584	724 091
WACC	10,05%				
VAN	0				

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

viii) Cargo propuesto

108. Considerando el flujo de caja descrito en el acápite precedente, se obtuvo un Cargo de Acceso por el alquiler de oficinas operativas en el AIJCh ascendente a USD 35,99 por m² al mes (sin IGV), el cual se asume que tendrá una vigencia hasta el año 2024. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 32 Propuestas de cargo de acceso para alquiler de oficinas operativas (USD)

LAP	AETAI	Ositrán
37,74	23,70	35,99

IV.3. Análisis de los comentarios recibidos

109. El artículo 100 del REMA dispone que, luego de notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, estas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días hábiles²¹; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para el Ositrán 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.
110. En el presente caso, el Concesionario, a través del Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0043 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0109 de fecha 24 de agosto de 2022, remitió dentro del plazo otorgado sus comentarios a la metodología propuesta por el Regulador en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso, los cuales se circunscriben a: i) los costos por el mantenimiento de equipos y sistemas, y ii) las inversiones.
111. Por otro lado, a través de las Cartas S/N remitidas por las líneas aéreas LATAM, United Airlines, Sky Airline, Plus Ultra y Aerovías de México, estas manifestaron su desacuerdo con el cargo propuesto por el Regulador, señalando que el mismo no es proporcional respecto de la facilidad esencial objeto de arrendamiento y adjuntando como Anexo 1 el Informe denominado “Comentarios al a propuesta de Cargo de Acceso de oficinas operativas” de agosto de 2022²², a través del cual presentan sus comentarios en torno a: i) el pago diferido de la Retribución al Estado, y ii) la estimación de los costos indirectos.
112. A continuación, se analizan cada uno de los comentarios recibidos de las partes.

a) Comentarios de LAP

a.1) Sobre los costos por el mantenimiento de equipos y sistemas

113. A diferencia de Ositrán, LAP sostiene que el costo por el mantenimiento de equipos y sistemas sí debería ser considerado como un costo directo para la determinación del cargo de acceso debido a que el beneficio del sistema de ventilación y aire acondicionado es exclusivo y directo para los Usuarios Intermedios que tienen arrendadas las oficinas operativas. Al respecto, indica que si bien es cierto que todo el sistema beneficia al terminal, existen ductos que son necesarios para brindar el servicio específico a la zona de oficinas operativas, la cual es cerrada y solo tienen acceso los usuarios.
114. Además, LAP alega que, al considerar dicho costo como indirecto, Ositrán cambiaría la metodología del cálculo del cargo de acceso vigente. Es decir, el criterio sobre el cual se determinó el cargo vigente (mediante la Resolución N° 007-17-CD-OSITRAN en la que se aprueba el Informe N° 018-17-GRE-OSITRAN) no sería respetado, lo cual generaría confusión sobre las metodologías que se seguirán en el futuro y si estas continuarían

²¹ Dicho plazo podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

²² Elaborado por el consultor Benjamín De la Torre Lastarria.

cambiándose.

115. Sobre el particular, conforme a las reglas de asignación y clasificación de costos establecidas en el Manual de Contabilidad Regulatoria del AIJCh (MCR)²³, los costos directos o costos directamente imputables constituyen aquellos costos que pueden ser directa e inequívocamente relacionados con los servicios (por ejemplo, el personal asignado a tiempo completo a los servicios de aterrizaje y despegue o puentes de embarque); mientras que los costos indirectos o indirectamente imputables están conformados por aquellos costos comunes que pueden asignarse a un servicio mediante un direccionador de costo apropiado o cost driver (por ejemplo, los costos de seguridad y vigilancia, logística, informática, entre otros).²⁴
116. Ahora bien, tal como se indicó en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, para la formulación del cargo de acceso vigente, el Regulador adoptó la propuesta de LAP de considerar el costo de mantenimiento como parte de los costos directos, asumiendo que dicho gasto se vinculaba directamente con la infraestructura de las oficinas operativas.²⁵
117. Sin embargo, en el presente caso, como se explicó en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, el propio Concesionario, a través del Memorando N° M-GPF-GRAP-2022-0021 adjunto a la Carta N° Carta N° C-LAP-GCC-2022-0050, ha manifestado que los activos correspondientes a los sistemas de ventilación y aire acondicionado (HVAC por sus siglas en inglés) **no se vinculan directamente a las oficinas operativas** sino a todo el terminal, beneficiando a todos los servicios que se prestan en este. De igual forma, a través del Cuadro 1 adjunto al Memorando N° 01098-2022-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha indicado que dicho sistema corresponde a climatización en todo el terminal de pasajeros.
118. Es por ello que, teniendo en cuenta el principio económico de eficiencia previsto en el REMA, en el presente caso se ha considerado apropiado mantener el costo por el mantenimiento de equipos y sistemas como parte de los costos indirectos, de conformidad con la información registrada en los Estados Financieros Regulatorios, la cual por lo demás ha sido auditada y no ha sido objeto de cuestionamiento por parte de LAP en la formulación de sus comentarios.
119. Asimismo, es preciso recordar que el principio de predictibilidad o de confianza legítima²⁶ previsto en el numeral 1.15 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG (norma aplicable al presente procedimiento administrativo, de conformidad con lo establecido en el Artículo II del Título Preliminar de dicha norma²⁷) establece que las autoridades

²³ Versión 2.0 – Diciembre 2007, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 061-2007-CD-OSITRAN.

²⁴ Cabe acotar que, la incidencia que tiene la clasificación de los costos en el Cargo de Acceso viene dada por el impacto del Impuesto General a las Ventas (IGV) en cada caso. Así, para calcular el efecto neto del IGV, se aplica la tasa de 18% sobre el total de los costos directos; mientras que, en el caso de los costos indirectos, se asume una base imponible de 75%.

²⁵ Textualmente, en el Informe N° 044-16-GRE-OSITRAN, que contiene la Propuesta de Cargo de Acceso del Regulador, se indicó lo siguiente:

“En el caso del gasto de Mantenimiento de sistemas electromecánicos, se considera la propuesta de LAP de trasladar este del costo indirecto al costo directo (USD 7 064 según la Contabilidad Regulatoria del año 2015), debido a que dicho gasto se encuentra asociado al mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado, lo cual se vincula directamente con la infraestructura de oficinas operativas. En tal sentido, correspondería considerar dicho gasto, para efectos del cálculo del cargo de acceso, como parte de los costos directos.”

²⁶ 1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.-

(...)

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

(...)

²⁷ Artículo II.- Contenido

La presente Ley contiene normas comunes para las actuaciones de la función administrativa del Estado y, regula todos los procedimientos administrativos desarrollados en las entidades, incluyendo los procedimientos especiales.

(...)

administrativas se encuentran facultadas para apartarse de los criterios aplicados en casos previos, precisando que en tales casos las autoridades deben motivar el cambio de criterio. Así, en ejercicio de esta facultad conferida legalmente, en el presente caso se ha considerado apropiado emplear un criterio distinto a aquel utilizado en la determinación del cargo de acceso vigente, habiéndose motivado dicho cambio de criterio en estricta observancia del principio de predictibilidad o de confianza legítima.

120. De otro lado, el Concesionario señala que la propuesta de los Usuarios Intermedios enviada al Ositrán, se encuentra en línea con su propuesta y con el cargo de acceso vigente, ya que en ambos casos se considera el costo por el mantenimiento de equipos y sistemas como costo directo. Además, indica que el REMA privilegia la negociación y acuerdo entre las partes de manera tal que la actuación del Regulador se justifica al no haber llegado a un acuerdo; por lo que se desprende que en los puntos en los que hay acuerdo entre las partes no se justifica una posición del Ositrán diferente a la acordada entre estas.
121. Al respecto, cabe remarcar que, si bien el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso; en el presente caso, la actuación del Regulador se justifica toda vez que estas no han llegado a un acuerdo durante la etapa de negociación, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial. Precisamente por esa razón, corresponde que en el presente caso, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán determine el Cargo de Acceso que forma parte de las condiciones del Mandato de Acceso, observando el marco normativo aplicable para dichos fines.
122. En ese orden, es preciso mencionar que, en el marco del procedimiento, de conformidad con el REMA y con base en la información disponible, el Regulador ha formulado y propuesto un cargo, que ha sido incluido en el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a las partes a fin de que puedan expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo estipulado.
123. Dichos comentarios –de acuerdo con el REMA- no tienen efectos vinculantes para el Ositrán, y en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto. De este modo, en virtud de lo señalado por el REMA, durante dicha etapa consultiva las partes pueden emitir sus comentarios u objeciones, entre otros aspectos, sobre el Cargo de Acceso propuesto por el Regulador, lo cual involucra aquellos criterios empleados por este para su formulación.
124. Es así como, el Regulador elabora el presente Informe a efectos de evaluar los comentarios recibidos de las partes en lo referente a la propuesta de Cargo de Acceso del Ositrán; destacándose que el criterio de considerar el costo por el mantenimiento de equipos y sistemas como un costo indirecto en el flujo de caja no ha sido materia de cuestionamiento por parte de los Usuarios Intermedios.
125. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario planteado por el Concesionario.**
 - a.2) Sobre las inversiones
126. Con respecto a los montos de inversión que no fueron incluidos en el flujo de caja debido a que no se encuentran reconocidos por Ositrán como inversiones en Mejoras conforme a los términos establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario señala que este presentó las órdenes de compra, así como la documentación técnica adicional como alcances de los trabajos, memorias descriptivas y planos por cada orden de compra con el objetivo de evidenciar que dichas inversiones fueron ejecutadas. Asimismo, indica que **LAP se encuentra en proceso de reconocimiento** de dichos montos de inversión, y que por tanto deberían ser considerados en el Cargo de Acceso.

127. Con relación a ello, debemos remarcar la importancia de observar el cumplimiento de las disposiciones contractuales para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, toda vez que, de acuerdo con el marco regulatorio, el criterio de valorización de costos para calcular el cargo de acceso debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos **eficientes** de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura.
128. En ese sentido, acorde con lo señalado en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, se reitera que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN²⁸, el Regulador determinó que no es suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos establecidos en las cláusulas 5.7 y 5.10, y el Anexo 14 del Contrato de Concesión.
129. Así, en virtud del principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General²⁹, el Regulador ha observado las obligaciones del Concesionario contenidas en las cláusulas 5.7 y 5.10, el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, al verificar que estas se encuentran alineadas con los principios económicos del REMA, conforme se detalla a continuación:
- De acuerdo con lo dispuesto en las cláusulas 5.7 y 5.10, es responsabilidad del Concesionario que el **diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora** (Obligatoria, Eventual y Complementaria) sean ejecutados de tal manera que esta sea **completa y adecuada para los propósitos**, cumpliendo con los planos, especificaciones y otros documentos relativos, establecidos en el Contrato de Concesión, así como los **Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)** y los Estándares Básicos estipulados en el mismo. Para tal efecto, el Concesionario debe presentar, cuando menos de forma anual, los planes de diseño y de trabajo, también denominados presupuesto y programa de inversiones, de dichas Mejoras al Ositrán, quien evalúa -entre otros- que las Mejoras sean completas y adecuadas para los propósitos de la Concesión.

De esta manera, se busca **maximizar la eficiencia productiva**, al mitigar el desperdicio de recursos; garantizando, a su vez, que la infraestructura por la cual los usuarios pagan una contraprestación cumple con todas las condiciones de calidad que exige el Contrato.

- Precisamente, con el fin de permitir la ejecución adecuada de programas de **aseguramiento y control de calidad**, el numeral 1.29 del Anexo 14 – REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS del Contrato de Concesión establece 10 Etapas de Desarrollo que el Concesionario debe cumplir durante la ejecución de las Mejoras, desde su planificación hasta la inspección final de las instalaciones; destacando que el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos correspondientes al final de cada etapa para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Es por ello que para este Regulador no resulta eficiente considerar en el Cargo de Acceso inversiones ejecutadas por el Concesionario que no cuentan con las Etapas de Desarrollo aprobadas de conformidad con dicha obligación contractual y que incluso podrían ser, eventualmente, desaprobadas.

- En esa línea, el Concesionario tiene la obligación de sustentar ante el órgano competente del Ositrán los montos derivados de la ejecución de las Mejoras, presentando las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios

²⁸ Que dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las líneas aéreas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines, para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJCh. Dicha Resolución fue confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN.

²⁹ Dicho principio dispone que las actuaciones de la autoridad administrativa deben ser congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos (como es el caso señalado en la nota a pie de página anterior).

correspondiente, para su respectiva **revisión y aprobación**, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.7.3 del Contrato de Concesión.

A tal efecto, en el marco de las cláusulas 5.7 y 5.10 del Contrato de Concesión, en ejercicio de sus facultades normativas -y contando con la participación y conformidad del Concesionario-, el Regulador emitió la “Directiva para el Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el AIJCh”³⁰, la cual resulta aplicable a todas las referidas inversiones en Mejoras que se generen durante el periodo de vigencia de la Concesión. Así, dicha Directiva establece, entre otros, los requisitos y el procedimiento para el reconocimiento de los Costos Directos (Inversiones Directas) y los Costos Indirectos (Inversiones Indirectas), que forman parte de las Inversiones en Mejoras efectuadas por LAP. En función de ello, el Regulador, en ejercicio de su función supervisora, podrá evaluar de manera adecuada los montos presentados por el Concesionario para su reconocimiento como inversiones en Mejoras.

130. En suma, observar el marco regulatorio y el cumplimiento de las disposiciones contractuales pertinentes, basándose en la supervisión realizada por el órgano competente, no solo constituye una práctica razonable y aceptada en los mercados regulados, sino que esta resulta fundamental para alcanzar el objetivo de la regulación de lograr la **eficiencia económica** en un mercado monopólico, como ocurriría en un contexto competitivo.
131. Visto lo anterior, el criterio aplicado en el presente procedimiento ratifica lo establecido previamente por el Regulador, el cual por lo demás, se encuentra debidamente motivado. Por tanto, habida cuenta que los montos alegados por el Concesionario no han sido reconocidos como inversiones en Mejoras ni cuentan con las Etapas de Desarrollo aprobadas por el Ositrán, conforme a lo que exige el Contrato de Concesión, debe desestimarse su comentario sobre este extremo.³¹
132. De otro lado, LAP señala que, mediante las Resoluciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 072 y 096-016-GSF-OSITRAN, se reconocieron los importes de USD 2 600 163,20 y USD 96 304,84; siendo que parte de dichos importes corresponden a la Orden de Compra 4400025592 por el concepto de Habilitación de oficinas mezanine (aerolíneas). En ese sentido, LAP solicita lo siguiente: *“Debido a que la inversión fue retirada del cargo de acceso por Ositrán, se solicita la inclusión de dicha inversión, ya que cumpliría con los requisitos mencionados por el regulador.”*
133. Al respecto, de acuerdo con la descripción detallada de la Orden de Compra N° 4400025592, esta corresponde a la habilitación de dos (02) oficinas para aerolíneas en mezanine sur y una (01) oficina en mezanine centro. Incluye demolición de infraestructura existente, obras civiles y arquitectura, instalaciones eléctricas, telecomunicaciones, entre otros.
134. En cuanto a los documentos señalados por el Concesionario, de la revisión de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 072-2016-GSF-OSITRAN de fecha 05 de agosto de 2016, se advierte que se reconoció como Inversión Directa en Mejoras, efectuadas por LAP en el AIJCh, el monto total de USD 2 600 163,20, sustentado con los siguientes Expedientes de Reconocimiento de Inversiones en Mejoras (ERM):

³⁰ Aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN de fecha 9 de setiembre de 2021.

³¹ Sin perjuicio de lo anterior, en línea con lo señalado en la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN -que dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de LATAM y Avianca Perú con el fin que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el AIJCh-, LAP podrá solicitar la revisión del cargo de acceso, antes del término de la vigencia del Mandato de Acceso, siempre que previamente haya obtenido la aprobación de las inversiones conforme a los términos establecidos en las cláusulas 5.7 y 5.10, y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

REG OSI	SUBPROYECTOS/FUNCIONALIDADES		ERM N°	MONTO
	Código	Nombre		
297	1030	Espigon	0716-CO-04C	83,960.43
	M&I04	Instalaciones Electromecanicas	0716-MI4-04C	293,990.00
	M&I07	Seguridad	0716-MI7-03C	31,800.00
	M&I08	Sistemas	0716-MI8-04C	39,512.32
	000	General	0716-000-02C	276,467.22
	200	Terminal de Pasajeros	0716-200-04C	313,586.37
	400	Instalaciones de Soportes de Aerolíneas	0716-400-03C	127,095.51
	500	Instalaciones Aeroportuarias Operacionales	0716-500-03C	659,365.32
	600	Sistemas de Alimentacion	0716-600-03C	681,205.27
	800	Equipos y Compras	0716-800-03C	93,180.76
TOTAL DE INVERSION EN MEJORAS A RECONOCER				2,600,163.20

135. Con respecto al código FUN-200: Terminal de Pasajeros, en el Informe N° 612-2016-JCA-GSF-OSITRAN, que sustenta la referida Resolución, se indica que, para la Orden de Compra **4400025592**, se presentaron dos facturas correspondientes a S/. 41 219,54 y S/. 123 658,63 (correspondientes a Val N° 1 y Val N° 2), los cuales fueron revisados y evaluados. Asimismo, se precisa que se realizó la revisión de los comprobantes de pago con su respectiva Orden de Servicio aprobada por LAP, la cual asciende a S/. 206 097,71; por lo que se consideró que los costos solicitados se encuentran debidamente sustentados, recomendando su reconocimiento.
136. De esta manera, en el referido informe, la GSF concluye que *“se ha analizado la solicitud de Reconocimiento de Inversiones Directas presentada por Lima Airport Partners S.R.L. en el AIJC, como consecuencia se indica que se encuentra conforme, debido a que han sido elaboradas en el marco del Contrato de Concesión, sus anexos y demás normas regulatorias vigentes.”* [El subrayado ha sido agregado.]
137. Asimismo, de la revisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 096-2016-GSF-OSITRAN de fecha 31 de octubre de 2016, se advierte que se reconoció como Inversión Directa en Mejoras, efectuadas por LAP en el AIJCh, el monto total de USD 96 304,84, sustentado con los siguientes Expedientes de Reconocimiento de Inversiones en Mejoras (ERM):

REG OSI	SUB PROYECTOS / FUNCIONALIDAD		ERM N°	MONTO
	Código	Nombre		
300	200	Terminal de Pasajeros	1016-200-07C	28,139.78
	400	Instalaciones de Soportes de Aerolíneas	1016-400-05C	5,931.85
	500	Instalaciones Aeroportuarias Operacionales	1016-500-05C	32,699.53
	600	Sistemas	1016-600-05C	29,533.68
TOTAL DE INVERSION EN MEJORAS A RECONOCER				96,304.84

138. Con respecto al código FUN-200: Terminal de Pasajeros, en el Informe N° 926-2016-JCA-GSF-OSITRAN, que sustenta la referida Resolución, se indica que, para la Orden de Compra **4400025592**, se presentó una factura por el importe de S/. 41 219,54, la cual fue revisada y evaluada. Asimismo, se precisa que se realizó la revisión del comprobante de pago con su respectiva Orden de Servicio aprobada por LAP, y se verificó el tipo de cambio

adoptado para la conversión de soles a dólares; por lo que se consideró que el costo solicitado se encuentra debidamente sustentado, recomendando su reconocimiento.

139. De esta manera, en el referido informe, la GSF concluye que “se ha analizado la solicitud de Reconocimiento de Inversiones Directas presentada por Lima Airport Partners S.R.L. en el AIJC, así como la Nota N° 003-2016-LABA-OSITRAN emitido por el Coordinador In Situ del AIJC, como consecuencia se indica que se encuentra conforme, debido a que han sido elaboradas en el marco del Contrato de Concesión, sus anexos y demás normas regulatorias vigentes.” [El subrayado ha sido agregado.]
140. Además, mediante correo electrónico recibido el 27 de setiembre de 2022, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informó que se encuentran aprobadas las Etapas de Desarrollo del proyecto, tal como se detalla a continuación:

Tabla 33 Habilitación de Oficinas para aerolíneas en mezanine Centro y Sur – Pago N° 01

Etapas de Desarrollo	Documento de Aprobación
Etapas 1	Se encuentra incluido en el PDT-PPI 2016
Etapas 2	Se encuentra incluido en el PDT-PPI 2016
Etapas 3	No aplica
Etapas 4	No aplica
Etapas 5	Oficio N° 1281-2019-GSF-OSITRAN
Etapas 6	Oficio N° 376-2016-JCA-GSF-OSITRAN
Etapas 7	Oficio N° 10078-2017-GSF-OSITRAN
Etapas 8	Oficio N° 00028-2018-GSF-OSITRAN
Etapas 9	Oficio N° 4426-2019-GSF-OSITRAN
Etapas 10	Oficio N° 4426-2019-GSF-OSITRAN

Fuente: Correo electrónico de la GSF recibido el 27 de setiembre de 2022.

141. Considerando lo anterior, se ha incluido el monto de inversión de USD 61 950 en el año 2016³²; por lo que se estima que, al término del año 2024, el valor neto de los activos ascenderá a USD 690 081, de acuerdo con el detalle que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 34 Valor actualizado de la inversión neta de depreciación correspondiente al alquiler de oficinas operativas, 2016-2024 (USD)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inversión Anual	61 950	-	5 613	8 809	291	1 494	-	10 266	4 199
Inversión Total	2 590 647	2 590 647	2 596 259	1 855 455	1 855 746	1 766 639	1 766 639	1 776 905	1 781 104
Depreciación Anual	89 222	86 850	51 451	28 218	25 355	21 861	21 911	21 911	22 297
Depreciación Acumulada	1 268 973	1 355 823	1 407 274	1 029 172	1 054 527	1 024 904	1 046 815	1 068 726	1 091 023
Valor Neto de Inversión	1 321 673	1 234 823	1 188 985	826 282	801 218	741 735	719 824	708 179	690 081

Fuente: LAP, Ositrán.

b) Comentarios de los Usuarios Intermedios

b.1) Sobre el pago diferido de la Retribución al Estado

³² Cabe indicar que, según la Resolución N° 072-016-GSF-OSITRAN, se reconoce para la orden de compra 4400025592 (Habilitación de oficinas mezanine) los montos correspondientes a S/41 219,54 y S/ 123 658,63 (correspondiente a Val N°1 y Val N°2), los cuales fueron revisados y aprobados considerando un tipo de cambio de 3,352 y 3,334 respectivamente, por ende, la conversión de los montos en mención a dólares es de **USD 12 297** y **USD 37 090,17** respectivamente. Igualmente, según la Resolución N°096-016-GSF-OSITRAN, para la orden de compra 4400025592 (Habilitación de oficinas mezanine) informan que el monto de S/ 41 219,54 se encuentra debidamente sustentado, y el tipo de cambio adoptado para la conversión fue de 3,281; teniendo en cuenta ello, la conversión del monto a dólares es de **USD 12 563,10**. Lo anterior da un total de USD 61 950,27.

142. Los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador no ha considerado el impacto y efecto que tiene en el presente caso el “Acta de Acuerdo de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor” suscrita el 5 de febrero de 2021 entre LAP y el MTC. Al respecto, adjuntan como Anexo 1 a su escrito el documento denominado “Comentarios al Cargo de Acceso del Servicio de Alquiler de Oficinas Operativas en el AIJCh” de agosto de 2022.
143. A través del referido documento, el Usuario Intermedio señala que la retribución diferida le permite a LAP generar un ingreso adicional producto de la postergación de los pagos de retribución correspondiente a los años 2020, 2021 y 2022 (primer y segundo semestre). En ese contexto, indica que dicha postergación debe ser incorporada en la determinación del Cargo de Acceso.
144. Con relación a ello, cabe precisar que, de acuerdo con la Cláusula Tercera del “Acta de Acuerdos de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor”, el acuerdo celebrado entre el Concedente y el Concesionario tiene como objeto cumplir con la obligación contractual del Concedente establecida en la Cláusula 13.3 del Contrato de Concesión frente al Concesionario, respecto al apoyo como consecuencia del Evento de Fuerza Mayor que le permita a este último garantizar la continuidad de la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo en el AIJCh y el cumplimiento de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje y del nuevo terminal.
145. En ese marco, las Partes acordaron diferir temporalmente el cumplimiento de la obligación de la oportunidad de pago de la Retribución al Estado, prevista en la Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión, que corresponde desde el primer trimestre de 2020 hasta el segundo trimestre de 2022, según el cronograma establecido en la referida Acta.
146. Sin perjuicio de dicho acuerdo, las Partes también pactaron que el Concesionario podrá pagar de manera anticipada los importes de las Retribuciones diferidas dentro de los plazos señalados en dicho cronograma. Ciertamente, mediante la citada Acta, LAP se obligó a continuar con su deber de declarar el importe recaudado conforme al procedimiento establecido en el Artículo 8 del Reglamento para el Pago de la Retribución al Estado de Ositrán.
147. Además, el Concesionario se comprometió a continuar haciendo sus mejores esfuerzos para brindar apoyo y/o facilidades a los operadores aéreos, como los detallados en el Anexo 2 de la referida Acta, durante la Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional como consecuencia de la pandemia COVID-19. En efecto, el Anexo N° 2 de la citada Acta detalla las facilidades otorgadas por el Concesionario a favor de los operadores aéreos, como consecuencia de la pandemia COVID-19 y el impacto de las disposiciones dictadas por el Gobierno Nacional, las cuales incluyen:
- i. Descuento en la tarifa de parqueo de aeronaves;
 - ii. Descuento en la renta fija y el Monto Mínimo Garantizado de espacios comerciales;
 - iii. Descuento en la renta fija de oficinas comerciales;
 - iv. Descuento en la renta fija de oficinas reguladas.
148. En virtud de lo expuesto, no existen razones fundadas para adoptar el comentario planteado por el Usuario Intermedio de considerar la retribución diferida en la formulación del Cargo de Acceso, pues el Acta de Acuerdos en mención fue suscrita en el marco de una disposición establecida en el Contrato de Concesión con la finalidad de **garantizar la continuidad de la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo en el AIJCh**; destacándose que el Concesionario debe continuar declarando el importe recaudado conforme a la normativa aplicable. Por tanto, debe desestimarse su comentario.
- b.1) Sobre los costos indirectos
149. Para la estimación de los costos indirectos, en la Propuesta de Cargo de Acceso formulada por el Regulador se considera la información registrada en los Reportes de Contabilidad

Regulatoria, calculando el promedio de los años 2016 al 2021, el cual es tomado como costo base del año 2021, y a partir de este se proyectan los costos de los años 2022 al 2024. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que los costos indirectos durante dicho periodo (2016-2021) se presentan volátiles y no reflejan un comportamiento “costo eficiente”, por lo que distorsionan la proyección de los costos para los años 2022 al 2024. En particular, sostienen dicho comentario para los siguientes rubros: mantenimiento de activos, otros rubros, *outsourcing* y otros costos. Así, plantean que, en lugar de emplear el promedio, se considere el menor costo por m² de dicho periodo.

150. Sobre el particular, tal como se indicó en el Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, la propuesta de AETAI -presentada por los Usuarios Intermedios- contempla para cada año el costo por metro cuadrado teniendo en cuenta el área arrendada; y, de esta manera, calcula el costo promedio de los años 2013-2020, el cual fue considerado como el costo base del año 2021.
151. Sin embargo, en esta oportunidad, los Usuarios Intermedios alegan que los costos indirectos durante el periodo 2016-2021 empleados por el Regulador presentan una alta volatilidad, por lo que plantean considerar el costo unitario más bajo de dichos años y luego reestimar los costos indirectos de cada año en función de las áreas destinadas para oficinas operativas. Así, para cada rubro que conforma los costos indirectos, contemplan la información de costos indirectos unitarios de diferentes años, tal como se detalla a continuación:

Costo Indirecto (por m²)	Año
Mantenimiento de Activos	2021
Otros rubros	2019
<i>Outsourcing</i>	2016
Otros costos	2019

152. Al respecto, debe tenerse presente que los años 2016 y 2019 reflejan información previa a la afectación experimentada por la actividad aeroportuaria a raíz de la pandemia por COVID-19; mientras que la información del 2021 corresponde a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria luego de dicha crisis. Es por ello que, en el presente caso, no se ha considerado pertinente estimar el costo indirecto tomando como base la información de un solo año, pues no permite establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En su lugar, se considera apropiado construir el año base a partir del promedio de la información histórica de costos registrada en los Estados Financieros Regulatorios auditados, correspondiente al último periodo regulatorio, es decir, 2016-2021. En tal sentido, debe desestimarse este comentario.

IV.4. Cargo de Acceso

153. En virtud del análisis realizado en la sección precedente, se han desestimado todos los comentarios efectuados por los Usuarios Intermedios, así como el comentario de LAP referido a los costos de operación y a la inclusión de las inversiones no reconocidas; mientras que se ha aceptado el comentario de LAP referido a la inclusión de la inversión correspondiente a la habilitación de las oficinas mezanine. En tal sentido, el Cargo de Acceso que hace que el valor actual neto del flujo de caja sea cero asciende a USD 36,49 por m²; tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 35 OSITRAN: Flujo de Caja Económico actualizado, periodo 2021-2024 (USD)

Año		2021	2022	2023	2024
Áreas demandadas anual, m ²			17 939	17 939	17 939
Cargo de acceso mensual, USD		36,49			
Ingresos Brutos			551 998	654 637	654 637
Ingresos Brutos total		-	551 998	654 637	654 637
Retribución al Estado	46,511%		-256 740	-304 478	-304 478
Aporte por Regulación	1%		-5 520	-6 546	-6 546
Ingresos Netos		-	289 738	343 612	343 612
Costo Directo			-51 565	-52 770	-53 876
Seguros			-10 729	-10 979	-11 209
Fee operador			-924	-945	-965
Limpieza			-39 912	-40 845	-41 701
Costo Indirecto			-152 783	-156 353	-159 630
Costo No Imputable			-41 673	-42 646	-43 540
Total Costos de Operación		-	-246 020	-251 769	-257 046
Net IGV		-	71 011	86 975	87 459
Pago de IGV	18%	-	-71 011	-86 975	-87 459
Pago de IR	25,9%	-	-5 648	-18 112	-16 646
Flujo de Caja Operativo		-	38 070	73 731	69 920
Inversión realizada			-719 824		
Plan de Inversiones			-	-10 266	-4 199
Recuperación de la Inversión					690 081
Flujo de Caja Económico		-	(681 753)	63 464	755 802
WACC		10,05%			
VAN		0			

V. CONCLUSIONES

- Ositrán ha cumplido con el procedimiento fijado en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas) en el AIJCh. Así, a través del Informe N° 00063-2022-GRE-OSITRAN, se formuló la propuesta de Cargo de Acceso con base en el análisis efectuado de la información remitida por ambas partes, la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario y la información de sus Estados Financieros Regulatorios auditados. Del mismo modo, se observó el cumplimiento de las cláusulas 5.7 y 5.10, y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, consistentemente con los principios económicos que rigen la determinación de los cargos de acceso establecidos en el marco regulatorio comprendido en el REMA; en congruencia con los criterios establecidos en procedimientos anteriores.
- Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios han formulado sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA. En el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso; desestimándose todos ellos, con excepción del comentario de LAP referido a la inversión ejecutada en la habilitación de las oficinas mezanine.
- Por tanto, del análisis efectuado a los comentarios recibidos, se concluye que el el Cargo de Acceso que hace que el valor actual neto del flujo de caja sea cero asciende a USD 36,49 por m² (sin IGV), por mes.

VI. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración del Consejo Directivo del Ositrán, en el que se propone un Cargo de Acceso aplicable al alquiler de Oficinas Operativas de USD 36,49 por m² al mes (sin IGV).

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2022106117

ANEXO I

WACC PROPUESTO POR OSITRÁN

I. Tasa libre riesgo

1. La tasa libre de riesgo es el rendimiento que puede obtener un activo libre de riesgo. Se entiende que un activo es libre de riesgo, si el rendimiento efectivo es siempre igual al esperado, es decir, no conlleva riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. Al respecto, durante las últimas décadas se ha considerado a los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (T-Bonds) como el principal activo seguro en todo el mundo. Por ello, siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, la variable proxy de la tasa libre de riesgo a emplear es el promedio de datos históricos del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
2. Con respecto al tipo de promedio a utilizar, es decir, el promedio aritmético o geométrico, no existe una regla específica que defina cuál de las dos alternativas es mejor. Sobre ello, autores como Ross et al. (2012)³³ y Brealey et al. (2010)³⁴ sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, debe emplearse el promedio aritmético y no el geométrico; de lo contrario, se corre el riesgo de subestimar la rentabilidad que un inversionista obtendría por su inversión.
3. En cuanto a la periodicidad de las variables, de acuerdo con Bravo (2008)³⁵, la periodicidad empleada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la periodicidad de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería viable que en la tasa libre de riesgo se utilice información mensual y en la prima de riesgo de mercado se emplee data anual.
4. En tal sentido, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años para el periodo comprendido desde 1928 hasta 2021, lo que da como resultado un 5,11%³⁶.

II. Prima por riesgo de mercado

5. De acuerdo con Damodaran (2014)³⁷, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. En otras palabras, la prima por riesgo de mercado refleja el retorno adicional que esperan los inversores como compensación debido al riesgo al que se exponen por invertir en acciones del mercado con un mayor riesgo que la tasa libre de riesgo.
6. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad de las empresas: el riesgo no sistemático (único o específico), que se relaciona con el riesgo específico de un tipo de negocio o mercado; y el riesgo sistemático, que se relaciona con los riesgos de la economía en general, los cuales afectan a todas las empresas. Así, si un inversionista tiene un portafolio diversificado de acciones, en promedio, el buen o mal desempeño de las compañías del portafolio se compensa, y el inversor puede eliminar el riesgo no sistemático por medio de la diversificación; sin embargo, no puede eliminar por completo el riesgo de mercado o

³³ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGraw-Hill.

³⁴ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

³⁵ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

³⁶ Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

³⁷ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

riesgo sistemático, ya que este afecta a todas las empresas. Este último es el que se ve reflejado mediante la prima por riesgo de mercado.

7. De esta manera, para calcular la prima por riesgo de mercado se utilizan índices compuestos por indicadores de varias industrias, a fin de que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso peruano, el índice bursátil más utilizado es el índice de Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)³⁸.
8. Considerando ello, en la siguiente tabla se muestra la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds emitidos por el gobierno de los EE.UU. a 10 años, ambos considerando el periodo 1928-2021.

Tabla A-1 Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2021

	Prom. 1928-2021
Rentabilidad del mercado (S&P 500)	11,82%
Tasa Libre de Riesgo (T-Bond)	5,11%
Prima por riesgo de mercado	6,71%

Fuente: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

III. Prima por riesgo país

9. Según López-Dumrauf (2010)³⁹, existen riesgos asociados a una inversión en un país en desarrollo o emergente, que difieren de aquellos riesgos asociados a una inversión similar en países desarrollados. En consecuencia, existe un riesgo adicional para las empresas situadas en determinados países, por lo cual la inclusión del riesgo país es un factor que debe considerarse en toda evaluación que se realice en un mercado emergente.
10. Al respecto, Sabal (2010)⁴⁰ señala que el riesgo país percibido por los inversionistas depende del grado de confianza que se produzca como resultado de la reputación del país. Es decir, en la medida en que más frecuentemente y más marcadamente un país haya sufrido convulsiones sociales y/o cambiado sus lineamientos de política (o dejado de cumplir sus compromisos), peor será su reputación. De esta forma, a mejor (peor) reputación, mayor (menor) confianza y menor (mayor) riesgo país percibido.
11. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en la elaboración de índices, que sistematizan información cualitativa y cuantitativa, como son las calificaciones de riesgo de las agencias calificadoras, tales como S&P, Moody's, Fitch Ratings, entre otras. Cabe señalar que la medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los retornos de los bonos emitidos por el país emergente y el retorno de un bono libre de riesgo (por ejemplo: bono emitido por el Gobierno de los EE.UU.). En el caso peruano, la fuente más usada en las valoraciones de empresas es el *Emerging Markets Bonds Index* de Perú (en adelante, EMBI), conocido también como EMBIG+ Perú, el cual es elaborado por el banco de inversión JP Morgan.
12. Asimismo, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar un horizonte de tiempo de dos años, siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de

³⁸ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

³⁹ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁴⁰ SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

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 Macroconsult (2007)⁴¹, 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.]

13. En ese orden, para el cálculo de la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBI para el periodo comprendido entre enero de 2020 y diciembre de 2021; obteniéndose como resultado una prima por riesgo país de 1,69%, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla A-2 Prima por riesgo país, 2020-2021

Mes	2020	2021
Enero	114	132
Febrero	122	138
Marzo	249	165
Abril	278	165
Mayo	222	164
Junio	180	169
Julio	169	170
Agosto	146	183
Setiembre	160	174
Octubre	150	172
Noviembre	147	179
Diciembre	143	174
Promedio	169	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV. Riesgo sistémico (β)

14. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la firma con respecto al riesgo de mercado. De acuerdo con la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción con respecto al mercado, sobre la base de los cambios en los precios históricos. Asimismo, el beta puede describirse como aquel riesgo que el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
15. Para la estimación de este parámetro, pueden utilizarse tres metodologías:
 - Si la empresa cotiza en la bolsa de valores, el beta se estimaría como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y el rendimiento del mercado. Es importante señalar que el periodo de tiempo debe ser lo suficientemente amplio, entre dos y cinco años, dependiendo si las cotizaciones son diarias, semanales, o mensuales, para así obtener una estimación adecuada del parámetro.
 - En el caso de que las acciones de la empresa no coticen en bolsa, una segunda metodología consiste en calcular el beta contable de la empresa, para lo cual se utiliza información de libros contables⁴². Es decir, se trata de evaluar los niveles de

⁴¹ MACROCONSULT (2007). “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

⁴² Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont.

sensibilidad de los retornos contables de la empresa, con respecto al retorno promedio de mercado.

- Una tercera metodología utilizada en la práctica regulatoria para aquellas empresas que, como LAP, no cotizan en bolsa, es la denominada beta de la empresa comparable (o *benchmarking*). Al respecto, existe un gran número de estudios que estandarizan los criterios para seleccionar las empresas comparables. En este punto, conviene destacar que los criterios utilizados en las finanzas corporativas no necesariamente coinciden con los que se emplean para el caso de las finanzas regulatorias.
16. Como parte de los criterios empleados para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, el Ositrán ha utilizado la metodología de *benchmarking* para la selección de las betas. Con relación a esta metodología, Alexander et al. (1999)⁴³ sostienen que son cinco los factores que deberían considerarse para homogenizar los riesgos que enfrentan las diferentes empresas y que inciden en el valor del beta: tipo de propiedad de la empresa, régimen regulatorio, nivel de competencia del mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.
17. Así, para la presente determinación de cargos de acceso se utilizará la metodología de *benchmarking* para la selección de los betas. Al respecto, la muestra utilizada para la estimación del beta considera los siguientes operadores aeroportuarios:

Tabla A-3 Muestra de operadores aeroportuarios

Empresa	Aeropuerto administrado	País	Símbolo
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 Copenhagen-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 del Ositrán.

18. A partir de esta muestra, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2021 a través del sistema *Bloomberg*. Para la obtención de dicho indicador se consideró un horizonte de tiempo de cinco (5) años, comprendido entre el 1 de enero del 2017 y el 31 de diciembre del 2021 (en periodicidad semanal), y se utilizó como índice de referencia al índice de la bolsa local representativa del país de cada empresa, en su respectiva moneda local⁴⁴.

Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

⁴³ ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

⁴⁴ 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, y en la determinación del cargo de acceso del servicio de alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado y el servicio de inspección de equipaje en bodega en el AIJCh del año 2019.

19. Adicionalmente, la práctica regulatoria indica que el beta estimado de cada elemento de la muestra debe ajustarse a través de una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a uno). Al respecto, dicho ajuste se obtuvo directamente de *Bloomberg* al considerar el *adjusted beta*⁴⁵ estimado por dicho sistema.
20. 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, considerando la información al 31 de diciembre de 2021, mediante la siguiente ecuación:

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

21. En la siguiente tabla se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, el cual asciende a 0,735.

Tabla A-4 Beta desapalancado estimado para LAP

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado ^{a/}	Impuesto efectivo ^{b/}	Ratio D/E ^{c/}	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,766	0,307	0,343	0,619
Grupo Aeroportuario del Pacífico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,462	0,228	1,367	0,711
København Lufthavn	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,668	0,211	3,276	0,186
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,225	0,213	0,302	0,990
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,375	0,253	0,705	0,901
Malta International Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,150	0,372	0,407	0,916
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,798	0,307	0,446	0,610
Auckland International	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,102	0,059	0,176	0,946
Promedio aritmético							0,735

Notas:

a/ Adjusted beta.

b/ Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

c/ Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V. Apalancamiento

22. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2021, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera bajo la denominación de “Deuda de Corto y Mediano Plazo”, la cual corresponde al contrato de préstamo celebrado entre LAP y KfW-IPEX Bank GMBH, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria New York Branch, el Banco de Nova Scotia y Sumitomo Mitsui Banking Corporation para financiar las inversiones Lado Aire y parte de Lado Tierra.

⁴⁵ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

$$Adj\ Beta = 0,67(Raw\ Beta) + 0,33$$

Disponible en: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pdfiles/cfovhd/BloombergBetapage.pdf> (último acceso: 9 de mayo de 2022).

23. Sobre el particular, en las Notas a los Estados Financieros se señala que el monto de dicho préstamo es de USD 450 millones, con un plazo de 729 días, habiéndose realizado un primer desembolso el 4 de noviembre de 2020, por un monto de USD 28 millones, y un segundo desembolso el 14 de octubre de 2021, por un monto de USD 42 millones. Asimismo, se señala que, una vez que el lado aire esté terminado, LAP planea obtener un crédito Mini-Perm para pagar dicho préstamo y financiar las obras de la fase del lado tierra del proyecto de expansión.
24. En efecto, de la revisión de la información contenida en el Balance General de LAP del año 2021, se observó que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP se encontró financiado por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda a corto plazo e ingresos diferidos) y por recursos propios (patrimonio neto), tal como se puede apreciar en la siguiente tabla. Cabe señalar que la deuda a corto plazo formó parte del Pasivo Corriente de LAP de dicho año.

Tabla A-5 Estructura del financiamiento del Activo Total, año 2021

Concepto	Miles de USD	Part%
Activo Total	793 864	100%
Cuentas por pagar	184 148	23,2%
Deuda a corto plazo	68 654	8,6%
Ingresos diferidos	3 405	0,4%
Patrimonio neto	537 657	67,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

25. Como se puede observar, al cierre del ejercicio 2021 la principal fuente de financiamiento de los Activos Totales de LAP fue el Patrimonio Neto (67,7%), mientras que la deuda financiera contraída representó una participación menor (8,6%), siendo esta en su totalidad de corto plazo.
26. Por tanto, dado que para el año 2021 la empresa registra deuda financiera, en línea con los criterios empleados por el Ositrán en anteriores procedimientos se calcula el apalancamiento como el ratio Deuda Financiera (esto es, la deuda de corto y largo plazo) sobre Patrimonio, obteniéndose un valor de 0,128, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla A-6 Apalancamiento de la empresa, año 2021

Concepto	Monto
Deuda Financiera (D)	68 654
Patrimonio (E)	537 657
D + E	606 311
<i>D / (D+E)</i>	<i>11,3%</i>
<i>E / (D+E)</i>	<i>88,7%</i>
Ratio D/E	0,128

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

27. Como se puede observar, el ratio deuda-patrimonio obtenido a partir de la información financiera de LAP del año 2021 es equivalente a 11/89, lo cual guarda relación con la estructura de financiamiento del Activo Total mencionada anteriormente.
28. No obstante, considerando que, por un lado, la totalidad de la deuda es de corto plazo, formando parte del Pasivo Corriente de LAP, y por otro lado, considerando que la metodología empleada para la determinación del cargo de acceso es de carácter prospectivo, y que una estructura de capital con una participación del patrimonio cercana al

100% no es eficiente debido a que encarece el costo de financiamiento⁴⁶; para efectos de la estimación del costo del capital en el presente caso, se considerará el uso de un ratio deuda-patrimonio (D/E) objetivo equivalente a 65/35, esto es, un valor de 1,857.

29. Sobre el particular, dicha estructura objetivo 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 (...)”

30. Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo equivalente a 70/30 indicando, por un lado, que este proviene del préstamo Mini-Perm que viene negociando en la actualidad, el cual considera un ratio deuda-patrimonio de 75/25⁴⁷, y por otro lado, que dicho ratio objetivo se enmarca en sus planes de largo plazo, en los que espera generar recursos propios tales que pueda alcanzar un nivel de *equity* de 30% de los activos. Al respecto, debemos indicar que, en la medida en que el préstamo Mini-Perm aún se encuentra en negociación por parte de LAP, el ratio deuda-patrimonio sugerido en el mismo podría encontrarse sujeto a variaciones, razón por la cual se considera pertinente mantener el criterio de emplear un ratio objetivo de 65/35 el cual, como se indicó previamente, se sustenta en la estructura establecida en los términos y condiciones del cierre financiero del segundo financiamiento de LAP.

VI. Costo de la deuda

31. Como se señaló anteriormente, teniendo presente el enfoque prospectivo de la metodología empleada en el presente procedimiento, y considerando que al cierre del ejercicio 2021 la empresa presentó deuda financiera bajo un contrato de préstamo de corto plazo para financiar las inversiones Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como aquella tasa que refleje los costos totales (*all in cost*) en los que incurre LAP con el contrato de préstamo suscrito. Dicha tasa se obtendrá a partir del flujo de caja de la deuda contraída por la empresa, el cual incluye tanto los desembolsos del principal como los pagos previstos por concepto de amortización, intereses y demás costos derivados de la operación de endeudamiento⁴⁸.
32. Al respecto, mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda contraída, de acuerdo al detalle mostrado en la siguiente tabla. Cabe señalar que los montos agregados de los años 2020 y 2021 han sido contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo de los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los montos correspondientes al año 2022 corresponden a las proyecciones de LAP respecto de la situación de su financiamiento para dicho año.

⁴⁶ Más aun teniendo en cuenta el proyecto de ampliación del aeropuerto que viene siendo desarrollado por el Concesionario.

⁴⁷ En su Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, LAP menciona que la definición que se maneja hasta el momento es: “*Debt-to-Equity Ratio. As of the relevant Disbursement Date, after taking into account the relevant Disbursement, the Debt-to-Equity Ratio does not exceed 75:25*”.

⁴⁸ Cabe señalar que similar metodología fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016.

Tabla A-7 Flujo neto de la deuda contraída por LAP (miles de USD)

Fecha	Desembolso de principal	Amortización	Pago de intereses	Costo de emisión de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2020	28 000	0	54	3 308	520	-24 119
31/03/2021	0	0	120	0	475	595
30/06/2021	0	0	120	0	485	606
30/09/2021	0	0	116	0	485	601
31/12/2021	42 000	0	230	0	447	-41 322
31/03/2022	50 000	0	440	0	389	-49 170
30/06/2022	150 000	0	610	0	372	-149 019
30/09/2022	50 000	320 000	1 443	0	174	271 617

Fuente: Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, del 30 de mayo de 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

33. Así, considerando dicha información, a partir del flujo neto trimestral de la deuda se determina la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral que garantiza que el valor presente de la diferencia entre los desembolsos y pagos de la deuda contraída, esto es, el Valor Actual Neto (VAN) de la deuda, sea cero, la cual asciende a 1,80%. Luego, convirtiendo dicha tasa trimestral a una tasa anual para efectos del cálculo del WACC, obtenemos el costo de la deuda de LAP para el presente caso equivalente a 7,40%.

VII. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

34. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 10,05%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla A-8 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2021

Componentes	2021
Tasa libre de riesgo	5,11%
Prima de riesgo de mercado	6,71%
Riesgo país	1,69%
Beta desapalancado	0,735
Ratio D/E objetivo	1,857
Impuesto objetivo	25,90%
Beta apalancada	1,746
Costo de Capital Propio	18,52%
% Capital Propio	35,0%
Costo de la deuda	7,40%
Costo de Deuda	5,49%
% Deuda	65,0%
WACC	10,05%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.