



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 0047-2022-CD-OSITRAN



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/10/2022
07:38:33 -0500

Lima, 19 de octubre de 2022

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00124-2022-IC-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Informe N° 00090-2022-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° 006-2017-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 que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de mostradores *check in*) 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, Jet Smart, Viva Colombia, 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 (mostradores *check in*) 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° 00124-2022-IC-OSITRAN;

Que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2451-770-22-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° 06960-2022-GSF-OSITRAN, N° 07510-2022-GSF-OSITRAN, N° 06961-2022-GSF-OSITRAN, 07512-2022-GSF-OSITRAN, N° 06959-2022-GSF-OSITRAN, N° 06955-2022-GSF-OSITRAN, N° 06953-2022-GSF-OSITRAN, N° 06956-

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 18:27:08 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 15:54:05 -0500

Visado por: CADILLO ANGELES
Gloria Zoila FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 12:39:34 -0500

Visado por: TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 20/10/2022 11:41:03 -0500



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° 00090-2022-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 incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00124-2022-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° 00124-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00090-2022-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 Jet Smart, Viva Colombia, 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 que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores *check in*); 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° 00124-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00090-2022-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° 00124-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00090-2022-GRE-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.ositran.gob.pe).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 5.- 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: 2022109038

INFORME CONJUNTO N° 00124-2022-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 (mostradores *check in*) 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 *counter* (mostradores *check in*) 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° 006-2017-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 mostradores *check in*) 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° 050-2020-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 mostradores *check in*) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-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 mostradores *check in*) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, por el plazo de hasta el 31 de julio de 2022, prorrogable previa autorización del OSITRAN.
- 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 *counter* (mostradores *check in*) 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:

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

ítem	N.T.	USUARIO INTERMEDIO	Fecha de solicitud
1	2022030256	JET SMART	30/03/2022
2	2022030122	VIVA COLOMBIA	30/03/2022
3	2022030227	PLUS ULTRA	30/03/2022
4	2022032726	AEROMEXICO	05/04/2022
5	2022033580	LATAM AIRLINES	07/04/2022
6	2022033660	UNITED AIRLINES	07/04/2022
7	2022036470	SKY AIRLINES	18/04/2022

Elaboración: GSF

- 2.5. Mediante Oficio N° 3406-2022-GSF-OSITRAN y N° 03628-2022-GSF-OSITRAN notificado el 13 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 Mandato de Acceso presentadas por las aerolíneas por la facilidad esencial de *counter* (mostradores *check in*), 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-2022-0048, 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 *counter* en el AIJC.
- 2.9. Mediante Memorandos N° 00788-2022-GSF-OSITRAN y N° 00796-2022-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 Memorandos N° 00792-2022-GSF-OSITRAN y N° 00798-2022-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° 00095-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 16 de mayo de 2022, la GRE solicitaron información complementaria a LAP respecto a la documentación presentada como sustento del cargo de acceso propuesto para la facilidad esencial de *counter* en el AIJC, otorgando un plazo de tres (03) días hábiles.
- 2.14. Mediante Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0065 recibido el 17 de mayo de 2022, LAP solicitó la ampliación de un plazo de diez (10) días hábiles.
- 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 debía 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° 0002-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 23 de mayo de 2022, se comunicó a los solicitantes y a LAP, la ampliación del plazo por quince (15) días para la notificación del Mandato de Acceso a *Counter*, 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 *counter*.
- 2.21. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2434-766-22-CD-OSITRAN de fecha 08 de junio de 2022, 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 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 *counter*, 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 *counter* 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 incorporarla en la evaluación para la emisión del Mandato de Acceso a *Counter*, según corresponda
- 2.26. Con fecha 13 de julio de 2022, la GRE emitió el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje mediante el Alquiler de Mostradores *Check In*, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.
- 2.27. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2451-770-22-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	JET SMART	N° 06960 y 07510-2022-GSF-OSITRAN	10/08/2022
2	VIVA COLOMBIA	N° 06961 y 07512-2022-GSF-OSITRAN	10/08/2022
3	PLUS ULTRA	N° 06959-2022-GSF-OSITRAN	12/08/2022
4	AEROMEXICO	N° 06955-2022-GSF-OSITRAN	12/08/2022
5	LATAM AIRLINES	N° 06953-2022-GSF-OSITRAN	01/08/2022
6	UNITED AIRLINES	N° 06956-2022-GSF-OSITRAN	05/08/2022
7	SKY AIRLINES	N° 06958-2022-GSF-OSITRAN	27/07/2022
8	COPA AIRLINES	N° 06957-2022-GSF-OSITRAN	25/07/2022
9	LAP	N° 06954-2022-GSF-OSITRAN	25/07/2022

- 2.28. Mediante escritos recibidos entre el 5 y el 23 de agosto de 2022, las partes solicitaron una ampliación del plazo para remitir sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso notificado. Cabe indicar que las ampliaciones solicitadas fueron concedidas mediante Oficios N° 08104, 08108, 08107, 07593, 07595, 07816 y 07372-2022-GSF-OSITRAN.
- 2.29. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0108 recibido el 24 de agosto de 2022, LAP remitió a OSITRAN sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.30. Mediante escrito recibido el 31 de agosto de 2022, LATAM AIRLINES remitió a OSITRAN sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.31. 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.
- 2.32. Mediante escritos recibidos el 12 de setiembre de 2022, las aerolíneas PLUS ULTRA, VIVA COLOMBIA y JET SMART, remitieron sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.33. Mediante escrito recibido el 13 de setiembre de 2022, las aerolíneas SKY AIRLINES, PLUS ULTRA, VIVA COLOMBIA y JET SMART adjuntaron los anexos a sus escritos remitidos de conformidad con el artículo 100 del REMA.
- 2.34. 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.

- 2.35. El 12 de octubre de 2022, la GRE emitió el Informe N° 00090-2022-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 (arrendamiento de mostradores *check in*), 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 OSITRAN 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 OSITRAN 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 de finalizarse 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.
- 4.6. De la revisión de los actuados en el presente procedimiento, se verifica que el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios entre el 25 de julio y el 12 de agosto de 2022; siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo venció entre el 10 y el 26 de agosto de 2022, respectivamente.
- 4.7. No obstante, LAP y las aerolíneas JET SMART, VIVA COLOMBIA, PLUS ULTRA, AEROMEXICO, LATAM AIRLINES y UNITED AIRLINES solicitaron una prórroga de diez (10)

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.”*

días adicionales establecida en el REMA para la remisión de sus comentarios, siendo los únicos en solicitarla.

- 4.8. 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	Fecha de notificación	Plazo ampliado para recepción de comentarios	Fecha de recepción de Comentarios
1	JET SMART	10/08/2022	12/09/2022	12/09/2022
2	VIVA COLOMBIA	10/08/2022	12/09/2022	12/09/2022
3	PLUS ULTRA	12/08/2022	13/09/2022	12/09/2022
4	AEROMEXICO	12/08/2022	13/09/2022	19/09/2022
5	LATAM AIRLINES	01/08/2022	31/08/2022	31/08/2022
6	UNITED AIRLINES	05/08/2022	02/09/2022	01/09/2022
7	SKY AIRLINES	27/07/2022	No aplica	01/09/2022
8	COPA AIRLINES	25/07/2022	No aplica	No aplica
9	LAP	25/07/2022	24/08/2022	24/08/2022

Elaboración: GSF

- 4.9. Como puede observarse, LAP y las aerolíneas LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, JET SMART, VIVA COLOMBIA y PLUS ULTRA presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA; no obstante, 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 AEROMÉXICO presentados fuera de plazo sean considerados en el marco del presente procedimiento.
- 4.10. 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 44² del REMA; periodo que cuenta con plazos y formas establecidas. En efecto, el artículo 70³ 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

² REMA:

“Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.

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

a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.

b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso.”

³ REMA:

“Artículo 70.- Periodo 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. (...)

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.

- 4.11. 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 45⁴ del REMA señala que el Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. En línea con ello, el artículo 97⁵ 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.
- 4.12. 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.
- 4.13. 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° 2451-770-22-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.

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.”

⁵ 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
<p>Cláusula Segunda.- Definiciones</p> <p>“Accidente”</p> <p>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</p> <p>“Incidente”</p> <p>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.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>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 eliminado la definición, lo cual por error se no se realizó. En ese sentido, reiteramos nuestra posición de eliminar las definiciones.</p> <p>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.</p>	<p>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></p> <p>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.</p> <p>Asimismo, la definición de “Incidente” del mandato vigente guarda relación directa con la de “Accidente”, señalando que es <u>“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”.</u></p> <p>En tal sentido, reiteramos la posición expuesta mediante Informe N° 00067-2022-IC-OSITRAN, respecto a mantener las definiciones de “Accidente” e “Incidente” en el mandato de acceso.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Tercera.- Objeto del Contrato</p> <p>(...)</p> <p><i>El Servicio esencial no incluye la reserva y/o venta de tickets aéreos, venta de servicios especiales, venta de ancillaries tales como: pagos por equipaje, asiento favorito, upgrades, etc (...)</i></p>	<p>Al respecto, consideramos que no es pertinente incluir el párrafo antes citado en el Mandato de Acceso, pues implica establecer un procedimiento perjudicial de cara a las condiciones de atención que recibirán los usuarios finales en el AIJCH. Así pues, según hemos indicado en la etapa de negociación, prohibir la reserva y/o venta de tickets aéreos, servicios especiales y ancillaries en los counters check-in, va a generar que el proceso de atención de tráfico de pasajeros y equipaje devenga en ineficiente, a comparación del flujo que se viene siguiendo a la fecha: Para acceder al servicio que se ha “prohibido” los pasajeros deberán dirigirse de los counters al Área de Mezzanine ubicada en el segundo piso (o incluso, a espacios comerciales que las aerolíneas nos veremos obligadas a contratar), y retornar al primer piso para terminar el proceso de registro; mientras que a la fecha todo el proceso se realiza en minutos en el mismo mostrador.</p> <p>En ese sentido, los pasajeros en lugar de poder seguir realizando dicho procedimiento en un solo paso y en como máximo cinco (05) minutos, deberán dirigirse a distintos lugares del AIJCH, lo cual tomará como menos veinte (20) minutos. Ello implicará que los pasajeros que busquen contratar la reserva y/o venta de tickets aéreos, servicios especiales y ancillaries tengan que estar en el AIJCH mucho tiempo antes, enfrenten mayores retrasos, e incluso se vean expuestos a perder sus vuelos, por culpa de un proceso que ha sido</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe N° 00067-2022-IC-OSITRAN que sustentó el proyecto de Mandato de Acceso, los mostradores para el <i>check in</i> son facilidades esenciales bajo el marco regulatorio de acceso de OSITRAN, las cuales tienen características de ser indispensables para la prestación del servicio de chequeo de pasajeros y, por tanto, afectos a un cargo de acceso regulado; siendo así, es importante establecer qué actividades están permitidas llevar a cabo en las áreas calificadas como esenciales. Cabe resaltar que estas actividades deben de tener las características necesarias para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.</p> <p>Asimismo, la incorporación de dicho párrafo en el objeto del mandato no debería ser algo nuevo, dado que el literal d) del REA de LAP establece que “<i>al interior de los counters únicamente se podrá llevar a cabo operaciones de check in (chequeo de pasajeros y su equipaje). Este servicio incluye la operación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS</i>”, entendiéndose que no está permitido realizar actividades comerciales en los counters como la venta de tickets aéreos u otras como las señaladas por las aerolíneas en sus escritos.</p> <p>Al respecto, la venta de ancillaries, la compra de asiento favorito, upgrades de cabina o venta de tickets aéreos no</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>diseñado de forma ineficiente. Incluso, este retraso en los procesos no sólo afectará a los pasajeros que deseen contratar la venta y/o reserva de los servicios indicados, pues el contraflujo afectará colateralmente la rapidez de la atención de los pasajeros que únicamente vayan a hacer el check-in en sus vuelos.</p> <p>Así pues, encontramos que esta disposición del proyecto de Mandato de Acceso no se condice con los fundamentos de la regulación de infraestructura para el transporte de uso público, la cual debe seguir estrictamente el OSITRAN.</p> <p>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.</p> <p>Sin embargo, haciendo un contraste entre el proceso vigente y el proceso que se propone para el Mandato de Acceso, es evidente que el segundo constituye una situación de retroceso e ineficiencia frente al flujo que se sigue a la fecha. Ello evidencia, que el OSITRAN no ha realizado una simulación de escenario competitivo en el mercado para determinar que la disposición cuestionada es admisible, faltando a su rol principal como regulador del sector.</p> <p>Se debe partir por considerar que toda regulación de competencia busca que el mercado se acerque, en la medida de lo</p>		<p>cumplen con las condiciones para ser calificados como esenciales en el marco del REMA ni requieren hacer uso de una facilidad esencial para ejecutar dichas actividades, los mismos que pueden llevarse a cabo vía online o al momento de la compra del ticket aéreo en los canales de venta de las aerolíneas. Asimismo, vale reiterar que dichas actividades forman parte de la estrategia comercial de cada aerolínea, las cuales no están bajo el alcance regulatorio de OSITRAN.</p> <p>Por otro lado, considerando que para llevar a cabo la facturación por exceso equipaje y que este sea embarcado en la aeronave, se requiere hacer uso de una infraestructura que se encuentra dentro del aeropuerto y es calificada como facilidad esencial, este sub servicio se encuentra dentro del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, y cumple con las características de indispensables para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros. Por tanto, se considera pertinente eliminar la restricción referida al exceso de equipaje en la propuesta de cláusula del mandato de acceso.</p> <p>En tal sentido se mantiene la propuesta de cláusula del proyecto de mandato de acceso con una modificación:</p> <p><i>“El Servicio esencial no incluye la reserva y/o venta de tickets aéreos, venta de</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 buscar reservar y/o comprar tickets aéreos, de servicios especiales y ancilliaros, tendrían un proceso más engorroso y que toma mayor tiempo. 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</p>		<p><i>servicios especiales, venta de ancilliaros tales como: asiento favorito, upgrades, etc.</i></p> <p>(...)</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>congestión en el AIJCH y etapas adicionales a un proceso que ya funcionaba de manera adecuada.</p> <p>Por el contrario, con el proceso vigente, en el que sí se permite realizar dichas actividades en el counter check-in, 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 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.</p> <p>Asimismo, más allá de la falta de sustento económico de la inclusión de dicha medida, es un hecho que la misma implicará un contraflujo en el AIJCH, aumentando la congestión y saturación en el tráfico, y por ende, molestias en los pasajeros. Incluso, podemos afirmar que se está sentando una práctica que no es admitida en los aeropuertos a través del mundo.</p> <p>Ahora bien, se debe tomar en consideración que prohibir una práctica que se viene realizando por la totalidad de operadores aéreos a nivel nacional e internacional, durante años, no tiene sentido, pues se está ignorando la evolución del sector y de las necesidades de los pasajeros. Al respecto, a la fecha la venta y/o reserva de tickets aéreos,</p>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>servicios especiales y ancillares se ha posicionado como parte de las actividades esenciales que deben realizar los operadores aéreos para brindar la totalidad del servicio de transporte aéreo de uso público en condiciones adecuadas a los usuarios finales.</p> <p>Desconocer esta actividad como regulada, implicaría desconocer que hay pasajeros que no han podido acceder a la compra de los servicios por vías electrónicas o han tenido que abordar un vuelo por razones de emergencia; es decir, implicaría negarle a cierto sector el acceso a un servicio esencial para el desarrollo de la ciudadanía. Así pues, la evolución del sector y el impacto económico en las aerolíneas tras la pandemia de la Covid-19, ha generado que la principal vía para la venta de estos servicios en lugares ajenos al AIJCH, sea por medios electrónicos. Y es una realidad que no todos los ciudadanos tienen acceso a dichos medios, y no todos los pasajeros tendrán un centro de ventas de LATAM próximo para poder realizar dichas compras.</p> <p>En caso se prohíba estas actividades, las aerolíneas igual no podríamos dejar de prestarlas, pues lo contrario implicaría brindar el servicio esencial de transporte aéreo de manera incompleta y que los pasajeros se encuentren insatisfechos. Ante esta consideración, tendríamos como únicas alternativas: (i) Brindar dicho servicio en las oficinas operativas ubicadas en el segundo piso del AIJCH; (ii) Arrendar espacios comerciales para</p>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>realizar la venta de los servicios, lo cual igualmente, no se encontraría en el mismo espacio de los counters check-in. Ambas alternativas representan un contraflujo, ya que los pasajeros tendrían que dejar el counter y retornar al mismo para continuar con el proceso de embarque, generando retrasos y demoras en el flujo.</p> <p>Así pues, entre los impactos negativos de esta medida en el flujo del AIJCH, tenemos los siguientes:</p> <p>i) Para acceder al servicio, los pasajeros terminarían realizando tres (03) filas para cumplir con el check-in: Primero en el counter, segundo al módulo de pago, y finalmente en el counter nuevamente para finalizar el check-in.</p> <p>ii) En cuanto al RTM, este proceso incrementaría los plazos de procesamiento de los pasajeros, con varias colas, generando incluso mayores aforos dentro del mismo terminal.</p> <p>iii) En el caso del arrendamiento de espacios comerciales, nos preguntamos si acaso LAP cuenta en el terminal con la disponibilidad de espacios suficientes para que cada aerolínea pueda realizar el cobro por separado.</p> <p>iv) Asimismo, en el caso del arrendamiento de espacios comerciales, se generarían mayores costos de alquileres y aumento de personal, lo cual se trasladaría al usuario final.</p> <p>Es decir, se trata de poner en completo detrimento la experiencia del viaje del pasajero, en los tiempos de</p>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>procesamiento y generar colas adicionales en el AIJCH. Incluso, el mismo concesionario se vería afectado negativamente, ya que LAP usualmente viene presionando a las aerolíneas para mejorar los tiempos de atención y no tener inconveniente con el OSITRAN por el incumplimiento de los RTM.</p> <p>Incluso, tampoco tenemos por cierto que el servicio se podría prestar en su totalidad en las oficinas operativas ubicadas en el segundo piso. Así pues, el proyecto de Mandato de Acceso para el arrendamiento de oficinas operativas en el AIJCH limita el objeto del mandato.</p> <p>Al respecto, de la revisión de las actividades listadas en el Objeto del Mandato de Oficinas Operativas, la venta de ancillares no podría ser realizada en las oficinas operativas, pues se trata de un listado de carácter taxativo. En ese sentido, las aerolíneas de una u otra forma, se verían forzadas a tener que arrendar espacios comerciales para el desarrollo de dicha actividad. Es decir, se trata de una inclusión que únicamente beneficia a LAP, pues de todas formas las aerolíneas tendrán que arrendar espacios comerciales que darán un ingreso extraordinario al concesionario.</p> <p>Asimismo, encontramos una contradicción con la cláusula cuestionada, ya que el literal l) de la cláusula tercera del proyecto de Mandato de Acceso para las oficinas operativas en el AIJCH indica que es posible facturar el exceso de equipaje</p>		

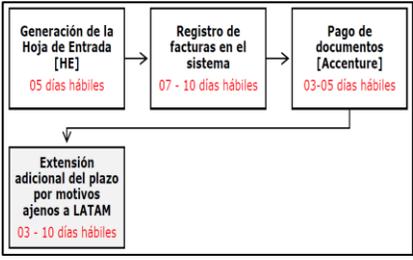
Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>cuando ello no sea posible en el counter. Es decir, pareciera que este segundo contrato sí permitirá realizar las actividades en el counter, a fin de continuar con el flujo de operación de forma eficiente. Sin embargo, ante ello el proyecto Mandato de Acceso de check-in prevé que LAP podrá convertir el espacio de regulado a comercial por incurrir en un incumplimiento. En ese sentido, nos encontramos ante una situación de incertidumbre, y ante ello, debería priorizarse el bienestar de los usuarios finales.</p> <p>Por tanto, dado el gran impacto en la calidad del servicio y en el flujo operativo que generará separar artificialmente los servicios que se brindan al pasajero en el counter y en las oficinas operativas, por una cuestión que pareciera motivarse en obligar a las aerolíneas a arrendar espacios comerciales o cambiar la naturaleza del servicio de regulado a comercial, se deberá incluso cambiar la recomendación del tiempo de anticipación a los pasajeros para presentarse en el AIJCH. Las consecuencias de ello, deberían ser asumidas por LAP (p.e. incorporar un nuevo supuesto de revalidación en la TUUA), puesto que el cambio se habría originado únicamente por su pretensión de limitar más aún las actividades que se deben realizar en los counters check-in.</p> <p>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</p>		

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	cláusula tercera del Mandato de Acceso, y mantener la redacción del Mandato de Acceso que se encuentra vigente a la fecha.		
<p>Cláusula Sexta: Plazo de Vigencia:</p> <p>El presente Mandato estará vigente desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Mandato respectivo por parte del OSITRAN hasta el 31 de diciembre de 2024.</p> <p>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.</p>	<p>En relación al plazo de vigencia del mandato de acceso, el OSITRAN aceptó la propuesta de cláusula presentada por LAP.</p> <p>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 señaló que desde la vista operacional la propuesta es admisible, a fin de que las operaciones no se vean perjudicadas.</p> <p>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</p>	Sin comentarios	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ello considerando que para la utilización de la nueva infraestructura corresponde determinar un nuevo cargo de acceso.</p> <p>Asimismo, cabe señalar que el periodo de vigencia de los mandatos no 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.</p> <p>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</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>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.</p> <p>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:</p> <p><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></p> <p>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 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</p>		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 (mostradores <i>check in</i>).</p> <p>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</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>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:</p> <p>“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></p>		<p>Información establecido en el literal f) del artículo 8 del REMA, 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.</p> <p>Por lo antes expuesto, se mantiene el plazo de vigencia del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2451-770-22-CD-OSITRAN.</p> <p><i>“El presente Mandato estará vigente desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Mandato respectivo por parte del OSITRAN hasta el 31 de diciembre de 2024.</i> <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></p>
<p>Cláusula Sétima: Cargo de Acceso y forma de pago</p> <p>7.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento de las Facilidades Esenciales la suma de US\$ 2.26 (dos y 26/100 Dólares</p>	<p>Por un lado, en relación a la determinación del cargo de acceso (numeral 7.1. y 7.2. de la cláusula sétima) 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</p>	<p>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 (Alquiler</p>	<p>Mediante Informe N° 00090-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determinó los cargos de acceso respectivos, realizando la evaluación correspondiente.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>de los Estados Unidos de América) por hora o fracción. (Sin IGV).</p>	<p>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).</p> <p>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\$ 1.12 por hora.</p>	<p>de mostradores check in) propuesto por el OSITRAN.</p>	
<p>Cláusula Séptima: Cargo de Acceso y forma de pago</p> <p>7.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse dentro de los siete (07) Días calendario siguientes al envío de la factura por parte de LAP.</p> <p>El Cargo de Acceso incluye los servicios de limpieza áreas comunes, limpieza interna de counters y estructura metálica, mantenimiento de balanzas, counters ordenadores fila y podiums; personal directo en mostradores check in, seguros y el fee del operador, impuesto a las transacciones financieras (ITF) e impuesto predial y arbitrios.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Al respecto, mediante Informe N° 0067-2022-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.</p> <p>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.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Está excluido del referido Cargo de Acceso, el costo o contraprestación correspondiente a la provisión de los servicios de comunicación a favor del USUARIO INTERMEDIO, así como la provisión de los equipos necesarios para la prestación de estos, estando excluido del Cargo de Acceso de manera expresa la provisión de equipos de informática (computadoras personales y/o laptops) y otros servicios que no se encuentren detallados en el párrafo anterior.</p>	<p>estandarizada en todas las sociedades que conforman al Grupo LATAM:</p>  <p>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 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</p>		<p>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.</p> <p>Adicionalmente, tampoco resulta razonable el argumento planteado, toda vez que el plazo para el pago del cargo de acceso cuestionado se mantiene desde los mandatos de acceso anteriores emitidos mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2013-CD-OSITRAN y N° 006-2017-CD-OSITRAN por el servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje – Arrendamiento de Counters, el cual ha sido de aplicación durante el periodo de vigencia de dichos mandatos y sobre todas las aerolíneas que prestan el referido servicio.</p> <p>Por lo antes expuesto, se mantiene el texto del numeral 7.3 del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2451-770-22-CD-OSITRAN.</p> <p><i>"7.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse dentro de los siete (07) Días calendario siguientes al envío de la factura por parte de LAP."</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>imposición de una barrera de acceso de índole legal.</p> <p>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.</p> <p>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 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.</p> <p><i>“7.3 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></p>		
<p>Cláusula Octava. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO</p> <p>8.3 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando actividades distintas a las correspondientes al Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje -Check In. LAP notificará al Usuario Intermedio una Comunicación informando sobre dicho incumplimiento. El Contrato se dará por resuelto desde el día en</p>	<p>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.</p> <p>Al respecto, manifestamos nuestro desacuerdo con la propuesta de cláusula, en particular, en cuanto al numeral 8.3 de la misma, por los siguientes fundamentos. Por un lado, el</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>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.</p> <p>Bajo ese marco normativo, es de aplicación a los contratos de acceso lo establecido en el artículo 1428 del Código Civil, “en los contratos con</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes.</p> <p>En este supuesto, además el USUARIO INTERMEDIO deberá pagar como Penalidad el monto establecido en la Cláusula Vigésimo Primera.</p>	<p>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”.</p> <p>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, 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.</p> <p>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</p>		<p><i>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”. Igualmente, resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 1341 del mismo código: “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></p> <p>A partir de ambas disposiciones queda claro que ante eventuales 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.</p> <p>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</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>el que se presta un servicio esencial para la ciudadanía.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Se hace referencia al artículo 1341° del Código Civil respecto a los efectos de una cláusula penal en la relación contractual.</p> <p>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</p>		<p>términos, condiciones y cargos aplicables.</p> <p>Como se mencionó en el Informe N° 0067-2022-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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>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 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:</p> <p><i>"Cláusula Octava. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. – (...)</i></p> <p><i>8.3 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 habrá 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</i></p>		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>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 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></p>		<p>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.</p> <p>Por lo antes expuesto, se mantiene el texto del numeral 8.3 del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2451-770-22-CD-OSITRAN, con excepción del plazo para la desocupación que queda establecido en 30 días hábiles.</p> <p><i>“8.3 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando actividades distintas a las correspondientes al Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje -Check In, LAP notificará al Usuario Intermedio una Comunicación informando sobre dicho incumplimiento; el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de treinta (30) Días Hábiles. El Contrato 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.</i></p> <p><i>En este supuesto, además el USUARIO INTERMEDIO deberá pagar como Penalidad el monto establecido en la Cláusula Vigésimo Primera”</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio</u></p> <p>13.8 No utilizar, ni de forma alguna poseer áreas, mostradores o equipamiento ajenos a las Facilidades Esenciales asignadas por LAP para los Periodos de Uso. Asimismo, no podrá perturbar de forma alguna las actividades que pudieran realizar otros usuarios intermedios en distintas Facilidades Esenciales.</p>	Sin comentarios	<p>Si bien el OSITRAN está de acuerdo con la propuesta de LAP en el Proyecto de Mandato, nos parece importante hacer una aclaración respecto a lo indicado por el OSITRAN cuando menciona que "(...) esta incorporación no afecta la posibilidad de utilizar equipos para la auto atención del chequeo de pasajeros a las aerolíneas utilizando sus propios sistemas".</p> <p>Elo toda vez que, no está permitido el ingreso y/o uso de cualquier otro tipo de equipo ni mobiliario distinto al asignado por LAP, previa autorización de esta. Respecto a la posibilidad que tendrán los Usuarios Intermedios de ingresar equipos propios, esto se analiza a detalle en nuestro comentario al numeral 13.20.</p> <p>En efecto, tal como el OSITRAN indicó en su comentario referente al numeral 13.20 del Informe Conjunto de la referencia (iii), el texto del Mandato vigente permite a LAP evaluar, de ser necesario, el equipo que la aerolínea solicite ingresar al área. De ser el caso que sea para realizar alguna actividad que no esté en línea con el objeto del Mandato (...).</p> <p>No obstante, ello, y en concordancia con lo expuesto en el literal (v) del presente documento, LAP ha indicado al Regulador que no debería ser posible que se ingrese mobiliario al Área, por temas estrictamente de seguridad, pues se debe recordar que se requirió de la intervención del OSITRAN para</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00067-2022-IC-OSITRAN, la finalidad de esta obligación es prohibir a los Usuarios Intermedios a utilizar o poseer áreas y mostradores mediante los cuales brinden el servicio, que no sean aquellos entregados por LAP en el marco del presente mandato.</p> <p>Respecto a lo señalado por LAP en referencia a la autorización expresa que deben de tener los usuarios intermedios para que se ingresen equipos o mobiliario, esta situación se encuentra regulada en la cláusula 13.19</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>el retiro de mobiliario que los Usuarios Intermedios ingresaron sin autorización y que estaban afectando principalmente los flujos de evacuación ante una emergencia. Bajo el contexto antes descrito y en concordancia a lo indicado por el Regulador, los Usuarios Intermedios deben tener presente que LAP siempre deberá brindar autorización expresa, previo análisis y evaluación, respecto del ingreso de equipos adicionales.</p>	
<p><u>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p> <p>13.14 Mantener el Equipamiento y/o elementos o residuos generados durante las operaciones de Check In dentro del (las) Área(s) o de los lugares indicados por LAP cumpliendo a estos efectos con lo dispuesto por las normas vigentes y lo contemplado en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP</p>	Sin comentarios	<p>Consideramos importante que se mantenga la propuesta de LAP, toda vez que esta reitera y es concordante con el pedido de la incorporación del numeral 13.15 por los argumentos indicados en la fila N°15 del Excel (Anexo N°2), lo que está concordado con el literal (iv) siguiente.</p>	<p>La evaluación de la propuesta de LAP respecto a esta cláusula debe ser concordante con la evaluación de la incorporación de la cláusula 13.15 propuesta por LAP que, de acuerdo con el análisis expuesto en el siguiente ítem, que se está rechazando.</p> <p>En tal sentido, se mantiene la cláusula del proyecto de Mandato de Acceso.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p> <p>13.15 Trasladar concluido el Periodo de Uso de la(s) Facilidad(es) Esencial(es) todos los residuos generados durante las operaciones del Check In al Centro de Acopio de Residuos de LAP, ubicado en la zona denominada Siberia del Aeropuerto. La entrega de los residuos deberá efectuarse en bolsas que cumplan las disposiciones contenidas en el Instructivo para el Almacenamiento Temporal de Residuos Sólidos generados en el AIJC, el cual forma parte de las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP.</p>	Sin comentarios	<p>En las reuniones ya se había explicado que el cargo de acceso no incluye el servicio de la EO-RS al igual que para las otras facilidades. Lo que sucede es que en el caso de las otras facilidades donde el área es ocupada permanentemente por cada Usuario Intermedio y no por horas como lo es en el caso de Check In (de 2 a 4 horas aproximadamente), la EO-RS - la cual sigue una frecuencia de rutas para el recojo de los residuos de cada área- no podría recoger los residuos de cada Usuario Intermedio luego de que cada uno de estos libera un counter de Check In, culminadas las horas de uso antes indicadas. En atención a ello, es que se estableció que sean los Usuarios</p>	<p>Al respecto, se verificó la información remitida por LAP con relación a los conceptos que fueron considerados para la determinación del cargo de acceso, y se observa que si bien el numeral 7.3 del proyecto de mandato señala que el cargo de acceso incluye los servicios de limpieza de áreas comunes y limpieza interna de los counters, estas no consideran el proceso de segregación y disposición de residuos sólidos, encontrándose referido solo a la limpieza interna de los mostradores, siendo esa una limpieza general que no implica el recojo ni el traslado de los residuos</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
(Cláusula no aceptada)		<p>Intermedios los que trasladen sus residuos sólidos generados durante su operación al Centro de Acopio de Residuos de LAP, a fin de que estos sean dispuestos correctamente y evitar que las bolsas de residuos queden dispersas en el Aeropuerto.</p> <p>Respecto al servicio de Limpieza que se contempla en el cargo de acceso, se incluye lo siguiente: Servicio de Limpieza del área de mostradores (desmontaje del mostrador y limpieza interna), Limpieza de estructuras metálicas (frecuencia quincenal) y Limpieza interna de counters (frecuencia trimestral). Es importante mencionar que por limpieza interna nos referimos únicamente a la limpieza dentro del mueble del mostrador. Cabe señalar, que se brindaron los sustentos de dichos servicios al OSITRAN, los cuales ha tomado en cuenta para la estimación de la tarifa del cargo de acceso. Es necesario tener en cuenta que el cargo de acceso no incluye concepto alguno por traslado, disposición y/o tratamiento de los residuos sólidos. Estos conceptos no están considerandos ni en la propuesta de LAP, ni en la del OSITRAN para la estimación de la tarifa. En el contexto antes descrito, reiteramos la inclusión de la obligación contenida en este numeral.</p>	<p>generados en la fase operativa de la aerolínea.</p> <p>No obstante ello, la cláusula 13.14 del Mandato de Acceso vigente y que ha sido recogida en el proyecto de Mandato de Acceso ya considera la obligación de las aerolíneas de mantener los residuos generados durante las operaciones de Check In dentro de los lugares indicados por LAP en cumplimiento de lo dispuesto por las normas vigentes, y es de esta forma como ha venido funcionando todos estos años.</p> <p>Por tanto, al no haberse identificado un cambio sustancial en la prestación del servicio, no se cuentan con argumentos suficientes para incorporar otra cláusula adicional con las precisiones propuestas por LAP la cual podría implicar que se generen mayores costos a las aerolíneas.</p> <p>En tal sentido, no se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</p> <p>13.19 Solicitar a LAP la previa autorización para el ingreso y/o uso de cualquier tipo de equipo o bien mueble distintos a los asignados por LAP dentro del (de la) Área(s). LAP no podrá negarse en forma injustificada a otorgar dicha autorización.</p>	Sin comentarios	<p>Como lo ha indicado el OSITRAN, de acuerdo con lo establecido en el literal d) del artículo 4 del Reglamento de Acceso a la Infraestructura del AIJC (en adelante, REA LAP) y la cláusula tercera del proyecto de mandato (Ver comentario/análisis del OSITRAN de la cláusula tercera), ambos establecen las actividades que se pueden llevar a cabo en los mostradores check in. Siendo que, como lo ha indicado también el</p>	<p>Al respecto, de acuerdo a lo señalado en la cláusula segunda del proyecto de mandato, "mostrador" se define como <i>"el mobiliario constituido por dos (2) posiciones de trabajo con Equipamiento para desarrollar el proceso de Check In."</i></p> <p>Cabe precisar que no está incluido dentro de la facilidad esencial asignada a cada usuario intermedio, los equipos</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>OSITRAN, las actividades propuestas por los Usuarios Intermedios como la venta de los denominados ancilliaris (venta de servicios adicionales), forman parte de su estrategia comercial y no califican como facilidades esenciales para el chequeo de pasajeros.</p> <p>En ese sentido, los Usuarios Intermedios no tendrían necesidad alguna para ingresar al área correspondiente a esta facilidad esencial, POS u otros elementos/implementos que les permita desarrollar actividades distintas a las del objeto del contrato; es decir, para desarrollar servicios comerciales no comprendidos dentro de aquellos que son esenciales o actividades no comprendidas dentro de los alcances del literal d) del artículo 4 del REA LAP distintas a las facilidades esenciales. Es por ello que, se planteó la obligación de no ingresar equipos y/o bienes muebles distintos a los asignados por LAP.</p> <p>Por otro lado, tal como se explicó en las reuniones de negociación, no es posible que se ingrese mobiliario al Área, por temas estrictamente de seguridad. Es preciso recordar que se requirió de la intervención del OSITRAN para el retiro de mobiliario que los Usuarios Intermedios ingresaron sin autorización y que estaban afectando principalmente los flujos de evacuación ante una emergencia. En ese sentido, reiteramos la necesidad de incluir la modificación planteada por LAP.</p>	<p>necesarios para que realicen el chequeo de sus pasajeros, estando facultados a utilizar el sistema CUTE, su equivalente contratado por las aerolíneas o hacerlo con un sistema de chequeo propio de cada aerolínea.</p> <p>Asimismo, de acuerdo a las actividades que tengan que realizar las aerolíneas, LAP podrá evaluarlas y si corresponde, otorgar las autorizaciones necesarias para el ingreso de muebles y/o equipos informáticos de las aerolíneas.</p> <p>En tal sentido, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.</p>
<u>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u>	Sin comentarios	Tal como se ha mencionado tanto en el literal (ii) y (v) del presente documento, y en concordancia con lo indicado por el OSITRAN en el numeral 13.20 del Informe	Respecto a lo señalado por LAP, de la lectura de la cláusula 13.20, se entiende que para que un Usuario Intermedio instale de manera temporal en un

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>“13.20 No instalar en el “Área”, de manera permanente, ningún tipo de equipo para uso exclusivo o individual. Esta prohibición incluye líneas telefónicas, Equipos de Procesamiento de Datos, Computadoras, Equipos de Telecomunicaciones, Impresoras, fotocopiadoras, POS, entre otros.”</i></p>		<p>Conjunto de la referencia (iii), el texto del Mandato vigente permite a LAP evaluar, de ser necesario, el equipo que la aerolínea solicite ingresar al área. De ser el caso que sea para realizar alguna actividad que no esté en línea con el objeto del Mandato (...).</p> <p>En ese sentido, no está permitido que los Usuarios Intermedios ingresen equipos para uso exclusivo o individual sin previa autorización expresa de LAP. De requerir ingresar equipos adicionales a los ya existentes e instalados en las áreas, debe ser evaluado y autorizado previamente por LAP. Es importante mencionar que se han reportado casos de Usuarios Intermedios que ingresan equipos sin autorización de nuestra Representada y dañan la infraestructura y/o equipos operativos instalados en el Aeropuerto, ya que los desconectan para, posteriormente, conectar sus propios equipos. Se evidencia en el Anexo 3, el caso de American Airlines, que dañó parte de la infraestructura por instalar una impresora.</p> <p>Bajo el contexto antes indicado, proponemos la siguiente redacción:</p> <p><i>13.20 “No instalar en el “Área” ningún tipo de equipo para uso exclusivo o individual. Esta prohibición incluye líneas telefónicas, Equipos de Procesamiento de Datos, Computadoras, Equipos de Telecomunicaciones, Impresoras, fotocopiadoras, POS, entre otros; salvo autorización previa y expresa de LAP.</i></p>	<p>mostrador los equipos necesarios para su operación de chequeo de pasajeros, en el supuesto que no utilice los servicios prestados por el operador del sistema CUTE, tiene que haber pasado por la aprobación previa de LAP establecida en el numeral 13.19.</p> <p>Cabe indicar que, en el supuesto antes descrito, LAP no podría negar a las aerolíneas que deseen utilizar un sistema propio de chequeo de pasajeros, la instalación temporal de sus equipos en los mostradores check in, siempre cumpliendo con las medidas de seguridad establecidas a fin de evitar que no ocurran incidentes que puedan afectar la operación.</p> <p>En tal sentido, se mantiene el texto de la cláusula vigente:</p> <p><i>“13.20 No instalar en el “Área”, de manera permanente, ningún tipo de equipo para uso exclusivo o individual. Esta prohibición incluye líneas telefónicas, Equipos de Procesamiento de Datos, Computadoras, Equipos de Telecomunicaciones, Impresoras, fotocopiadoras, POS, entre otros.”</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio. 13.33 Cumplir con las indicaciones impartidas por el personal que LAP designe para la zona de Check In.</p> <p>(cláusula no aceptada)</p>	Sin comentarios	<p>Tal como se mencionó en las reuniones de negociación, el alcance de las indicaciones que brinda el personal de LAP es más amplio y no solo relativo a los aspectos vinculados al orden, sino también relacionados a asegurar el cumplimiento de procedimientos de LAP, normas de convivencia, trato, etc, los cuales resultan necesarios e importantes para brindar un buen servicio y atención a los pasajeros.</p> <p>Adicionalmente debe tenerse en cuenta que LAP, como Entidad Prestadora, concesionaria del AIJC, debe cumplir con las obligaciones contempladas en el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, el que a su vez establece, en el literal a) de su artículo 11 que se deben cumplir con especificaciones de calidad y cobertura establecidas en el Contrato de Concesión.</p> <p>Siendo así, las facilidades esenciales, al ser parte de la infraestructura concesionada a LAP, también deben cumplir con estos estándares previstos en el Contrato de Concesión y reglamentos aprobados por OSITRAN, por lo que es lógico y hasta necesario que LAP, a través de su personal, imparta indicaciones en cuanto al modo en que se administran las facilidades esenciales.</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00067-2022-IC-OSITRAN, las observaciones que efectúe el personal de LAP serán de carácter general respecto a las normas internas. No obstante, en el numeral 13.27 de esta misma cláusula se encuentran reguladas las obligaciones de los usuarios intermedios respecto al cumplimiento de las normas, procedimientos y manuales internos de LAP, no siendo necesaria la incorporación de esta obligación.</p> <p>Esto no enerva el hecho que el personal de LAP pueda impartir indicaciones de cumplimiento en la zona de <i>Check In</i>, pero no resulta razonable que el no cumplir con sus indicaciones sea penalizable, cuando ya el incumplimiento a dichas normas internas lo son.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio. 13.36 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</p>	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	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.

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>destacado en el Aeropuerto y clientes que puedan hacer uso de la(s) Área(s)</p> <p>(cláusula no aceptado)</p>		<p>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:</p> <p><i>“12.14 El Explotador del Aeródromo brinda la atención médica de las personas que se encuentran dentro de la infraestructura 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></p>	<p>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 en la legislación en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p> <p>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.</p>
<p>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio</p> <p>13.41 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 Primera</p> <p>(Cláusula no aceptada)</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>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</p>	<p>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.</p> <p>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° 00067-2022-IC-OSITRAN, dado que los usuarios</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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.</p> <p>Bajo ese contexto, LAP requiere contar con un mecanismo u herramienta que realmente</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 precisión respecto al plazo para la presentación, el cual será máximo hasta treinta (30) días hábiles de recibido la notificación por parte de LAP.</p> <p><i>13.41 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 Primera”.</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>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.</p> <p>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 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.</p> <p>A continuación, se remiten los detalles del caso de Aeroméxico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>Internacional “Jorge Chávez” – Contrato 40000990.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. 	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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 	

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>tema era urgente debido al tiempo transcurrido desde que se les emitió la primera versión de los contratos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. <p>Remitimos, como Anexo No. 4 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.</p> <p>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.</p>	
<p><u>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p> <p><i>13.47 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</i></p>	Sin comentarios	<p>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.</p>	<p>Reiteramos lo señalado mediante Informe N° 00067-2022-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.</p> <p>Asimismo, es responsabilidad de LAP gestionar y hacer seguimiento de los comunicados que realicen las empresas que operan en el AIJC, sin necesidad de</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>A efectos de lograr un consenso en el presente Mandato, proponemos la siguiente redacción:</p> <p><i>“13.47 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></p>	<p>establecerles vía este mandato de acceso la obligación a que éstas sean informadas a LAP previo a la publicación.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta.</p>
<p>Cláusula Décimo Tercera.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</p> <p>13.49 Mantener indemne a LAP de cualquier sanción que sea impuesta a esta por cualquier Autoridad, con ocasión del incumplimiento del USUARIO INTERMEDIO de cualquiera de sus obligaciones previstas en el presente Contrato.</p> <p>(Cláusula no aceptada)</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>En cuanto a la casuística solicitada por OSITRAN, hemos evidenciado, mediante informes remitidos al OSITRAN donde se demuestran los distintos incumplimientos de los Usuarios Intermedios, tales como presentación o renovación de cartas fianzas/pólizas, subsanación de observaciones de infraestructura, obligaciones de pago vencidas, entre otros, LAP no cuenta con las herramientas que efectivamente permitan desincentivar el incumplimiento de las obligaciones a los Usuarios Intermedios.</p> <p>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. 5. Como se puede evidenciar, LAP podría ser pasible del inicio de un procedimiento sancionador por</p>	<p>Tal como se sustentó en el Informe N° 00067-2022-IC-OSITRAN, resulta razonable que LAP se mantenga indemne ante incumplimientos de los Usuarios Intermedios de las obligaciones generadas en el mandato de acceso y que pueda ser sancionable por las autoridades competentes. Sin perjuicio de lo cual, no se consideró pertinente incorporar la propuesta con un alcance general pues no permite evaluar la necesidad de su inclusión, máxime considerando que LAP no alcanzó información referida a casuística que justifique su propuesta.</p> <p>Con relación a la información remitida por LAP, se advierte que la casuística está referida a un Acta de Supervisión del Ositrán en particular, donde se incluyeron actividades de supervisión respecto de diferentes obligaciones de la Entidad Prestadora, entre ellas, las vinculadas con las relaciones de acceso que mantiene con los Usuarios Intermedios. No obstante, la propuesta de LAP se extiende a mantener indemne a LAP respecto de las sanciones</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>parte del OSITRAN por un incumplimiento de los Usuarios Intermedios, respecto del cual es necesario establecer medidas eficientes que permitan disuadir de los incumplimientos.</p> <p>En ese sentido, evidenciando que LAP puede verse perjudicado ante el Regulador por incumplimientos de los Usuarios Intermedios, insiste en que se mantenga el numeral propuesto en el Proyecto de Mandato de Acceso.</p> <p>De otro lado y sin perjuicio de que, como sustentamos, sí hemos adjuntado la respectiva casuística que prueba que el accionar de las aerolíneas nos puede originar perjuicio, el propósito de un contrato es regular posibles escenarios que se originen durante la relación contractual entre ambas partes. Siendo así, carece de lógica que el OSITRAN manifieste que es razonable que LAP se mantengan indemne ante incumplimientos de los Usuarios Intermedios y al mismo tiempo rechace esta propuesta de LAP.</p> <p>Finalmente, de acuerdo al artículo 1321 del Código Civil, queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o incluso culpa leve; siendo así, corresponde que el usuario intermedio asuma las consecuencias de que su accionar (incluso si es por culpa y no necesariamente por dolo) origina un perjuicio a LAP</p>	<p>impuestos por cualquier autoridad y respecto de cualquiera de las obligaciones establecidas para el Usuario Intermedio.</p> <p>Es dicha generalidad el fundamento recogido en el Informe N° 00067-2022-IC-OSITRAN para no acoger la propuesta de LAP, lo cual queda evidenciado con la información alcanzada como casuística que, por lo demás, solo está referida a un antecedente ante el Ositrán.</p> <p>Ahora bien, en torno a la necesidad de una casuística para incorporar la propuesta de LAP, cabe señalar que el rol del Regulador al dictar el mandato de acceso es determinar las condiciones respecto de las cuales las partes no pudieron arribar a un acuerdo. En el caso en cuestión, si bien LAP estimaba necesario que se incluya su propuesta, los Usuarios Intermedios la consideraron muy general. En ese contexto, el Ositrán se encuentra facultado para adoptar su decisión en función al criterio de necesidad de la cláusula propuesta, ello en aplicación del principio de razonabilidad a que se refiere el numeral 1.4 del artículo IV del TUO de la LPAG.</p> <p>Siendo así, luego de evaluar la casuística alcanzada por LAP queda claro que, por su generalidad, no resulta razonable incorporar su propuesta de cláusula en el mandato de acceso.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			En tal sentido, no se acepta la cláusula propuesta por LAP.

<p>Cláusula Décimo Cuarta: Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO</p> <p>“14.1 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.</p> <p>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.”</p>	<p>En el texto del proyecto se repite el segundo párrafo del numeral 14.1 y se eliminó el numeral 14.2 del Mandato vigente.</p>	<p>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.</p> <p>En ese sentido, proponemos que el texto sea de la siguiente manera:</p> <p><i>“14.1 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></p> <p><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 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.”</i></p>	<p>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.</p> <p>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 incumplimientos ponen en riesgo las operaciones en el AIJC.</p> <p>En tal sentido, se acepta en parte la propuesta de cláusula de LAP con la precisión de que 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.</p> <p>La cláusula quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>“14.1 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</i></p>
---	---	---	---

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<p><i>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 AIJC.</i></p> <p><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></p> <p>Respecto a los comentarios expuestos por las aerolíneas, se evidencia un error material dado que el segundo párrafo se repite en el proyecto de mandato. En ese sentido, se modifica y elimina uno de los párrafos, quedando el referido numeral conforme a lo señalado en el párrafo anterior.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Novena.- Garantía de Fiel Cumplimiento.-</u></p> <p>19.1 EI 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</p>	<p>En cuanto a esta cláusula del proyecto de Mandato de Acceso, el OSITRAN no aceptó las observaciones realizadas por los Usuarios Intermedios.</p> <p>Así pues, por un lado, nos encontramos en desacuerdo con los términos del numeral 19.7 de la cláusula, relativo al plazo en el que los Usuarios Intermedios deberían proceder con la restitución de la carta fianza. Conforme hemos señalado en los actuados anteriores del presente</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>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.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>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.</p> <p>19.7 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.</p>	<p>proceso de negociación, proponemos como plazo para la restitución de la garantía sea de treinta (30) días calendario, pues el plazo indicado en la propuesta de quince (15) días hábiles no es suficiente para poder cumplir con restituir la carta fianza. Al respecto, el plazo que se maneja usualmente para la restitución de cartas fianzas, es de treinta (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.</p> <p>Por otro lado, de acuerdo indicamos en nuestra solicitud de mandato de acceso, consideramos pertinente incluir en la Cláusula Décimo Novena, 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.</p> <p>En ese sentido, el REA de LAP ahora permite que se cumpla con la garantía de fiel cumplimiento por medio de una carta fianza o con un depósito en efectivo. De esta manera, el argumento indicado por</p>		<p>En tal sentido, se procede a incorporar donde corresponda en el mandato de acceso, los depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento.</p> <p><i>“Cláusula Décimo Novena. - Garantía de Fiel Cumplimiento. –</i> <i>19.1 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 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.</u></i></p> <p>Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios con relación al plazo para la restitución de la Carta Fianza, que consideran 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.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>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.</p> <p>Por lo expuesto, consideramos que es pertinente incluir en la cláusula décimo novena del mandato de acceso la siguiente disposición:</p> <p><i>“Cláusula Décimo Novena.- Garantía de Fiel Cumplimiento.- (...) 19.7 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 treinta (30) Días calendario de comunicada la ejecución (...).”</i></p>		<p>Cabe precisar que lo propuesto por los Usuarios Intermedios implica que el área 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.</p> <p>Asimismo, el numeral 19.6 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.</p> <p>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.</p> <p>Se mantiene la redacción del proyecto de mandato de acceso, siendo el siguiente:</p> <p><i>“19.7 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></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Décimo Novena.- Garantía de Fiel Cumplimiento.-</u></p> <p>19.9 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:</p> <p>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.</p> <p>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 INTEMEDIO.</p> <p>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</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dentro de su propuesta, LAP precisó lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>			<p>En tal sentido, el numeral 19.9 de la cláusula décimo novena del mandato quedaría redactada de la siguiente manera:</p> <p><i>“19.9 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></p> <p><i>19.9.1 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></p> <p><i>19.9.2 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 conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>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”.</p> <p>(Cláusula no aceptada)</p>			<p><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></p> <p><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></p> <p><i>19.9.3 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></p> <p><i>19.9.4 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></p> <p><i>19.9.5 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></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<p><i>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.”</i></p>

<p>Cláusula Vigésimo Primera.- Penalidad por incumplimiento.-</p> <p>21.1 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 14 1 de la Cláusula Décimo Cuarta, éste estará obligado a abonar el importe de US 250.00 (Doscientos Cincuenta y 00 100 Dólares de los Estados Unidos de América).</p> <p>La Penalidad antes mencionada será de aplicación por cada incumplimiento atribuible al Usuario Intermedio.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Consideramos necesario hacer un ajuste en el texto planteado por el OSITRAN ya que hay que 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</p> <p>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 enviados en la carta C-LAP-GSC-2022-0048, los cuales volvemos a remitir en el presente documento como Anexo No.6.</p> <p>Por otro lado, como es de conocimiento del OSITRAN, producto de las inspecciones</p>	<p>Respecto a lo señalado por LAP, efectivamente, el objetivo de una cláusula de penalidades es disuadir el posible incumplimiento de obligaciones contractuales.</p> <p>En el caso específico, el numeral 21.1 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	------------------------	---	---

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>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. 5. 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.</p> <p>En el contexto antes descrito, proponemos el siguiente texto:</p> <p><i>"21.1 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 14.1 de la Cláusula Décimo Cuarta, 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 antes indicada.</i></p> <p><i>La Penalidad antes mencionada será de aplicación por cada incumplimiento atribuible al Usuario Intermedio".</i></p>	<p>En tal sentido, la propuesta de LAP constituye un planteamiento nuevo no abordado en el periodo de negociación y, consecuentemente, no corresponde ser incorporado en el mandato de acuerdo con lo establecido en el artículo 43 del REMA.</p> <p>En tal sentido, se mantiene el texto del proyecto de Mandato de Acceso aprobado por Ositrán.</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Vigésimo Cuarta: Resolución del Contrato</p> <p>24.1 Sin perjuicio de las causales de resolución automática establecidas en otras cláusulas, LAP podrá resolver el Contrato de pleno derecho, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430 del Código Civil, cuando el USUARIO INTERMEDIO: (...)</p> <p>h) 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.</p>	<p>En cuanto a las causales de resolución del mandato de acceso, nos encontramos en desacuerdo con lo previsto por el inciso h) del numeral 24.1 de la cláusula vigésimo cuarta.</p> <p>Al respecto, según se puede apreciar de una lectura en conjunto de las causales de resolución del contrato expuestas en la cláusula vigésimo cuarta, 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.</p> <p>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; y al ser LATAM el competidor con la mayor cuota en el mercado de aviación comercial, representaría un riesgo potencial de cara</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Por otro lado, tal como señalan los Usuarios Intermedios, 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, 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</p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>al servicio que reciben los usuarios finales.</p> <p>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 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.</p> <p>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.</p> <p>En ese sentido, consideramos que el inciso j) del numeral 26.1 de la cláusula vigésimo sexta del mandato de acceso deberá estar redactada en los siguientes términos:</p>		<p>contractuales e incluso en la prestación del servicio.</p> <p>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.</p> <p>Por lo antes expuesto, se mantiene la redacción del proyecto de mandato de acceso.</p> <p><i>“24.1 h) 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.”</i></p>

Texto cláusula Proyecto aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>“h) 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></p> <p>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.</p>		

- 4.14. Por lo expuesto, teniendo en consideración lo remitido por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00090-2022-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. Al respecto, se han evaluado los comentarios formulados dentro del plazo establecido por el REMA.
- 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 el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Alquiler de mostradores check in) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00090-2022-GRE-OSITRAN se fija en 2,47 USD por hora o fracción, sin IGV, el cual tendrá 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 las Aerolíneas, a fin de que éstas accedan a la facilidad esencial de *counter* (mostradores *check in*) 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. 2022106240.

INFORME N° 00090-2022-GRE-OSITRAN

 Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022
12:37:20 -0500

Para : **MARIA TESSY TORRES SANCHEZ**
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, del 14.07.2022.

Fecha : 12 de octubre de 2022.

I. OBJETO

1. Analizar los comentarios recibidos respecto del informe de la referencia, a fin de formular y proponer el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial (mostradores de *check-in*) para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh), en atención a las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por diversas aerolíneas, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán.

II. ANTECEDENTES

2. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, de fecha 20 de febrero de 2017, se dictó el Mandato de Acceso a 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 (mostradores de *check-in*) en el AIJCh; cuyo plazo de vigencia fue establecido en tres (3) años, contemplando la posibilidad de su renovación automática por un plazo máximo de seis (6) meses siempre que, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la suscripción de un nuevo contrato de acceso.
3. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2020-CD-OSITRAN, de fecha 10 de setiembre de 2020, el Consejo Directivo del Ositrán amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*), dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, por el plazo de hasta un (1) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.
4. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0057-2021-CD-OSITRAN, de fecha 3 de noviembre de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso, entre otros, ampliar la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*), dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, hasta el 31 de julio de 2022.
5. Entre el 30 de marzo y el 18 de abril de 2022, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Jet Smart, Plus Ultra, Viva Colombia, Aeroméxico, Latam Airlines, United Airlines y SKY Airline solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (*check-in counters*) en el AIJCh, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/10/2022 08:57:15 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022 10:21:16 -0500

Visado por: MORILLO BLAS
Manuel Martin FIR 46638636 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/10/2022 10:17:19 -0500

Tabla 1 Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2022030256	Carta S/N	30/03/2022	JETSMART AIRLINES SPA-SUCURSAL DEL PERÚ
2022030227	Carta S/N	30/03/2022	PLUS ULTRA
2022030122	Carta S/N	30/03/2022	VIVA COLOMBIA
2022032726	Escrito: 1	5/04/2022	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ
2022033580	Carta S/N	7/04/2022	LATAM AIRLINES PERU S.A.
2022033660	Carta S/N	7/04/2022	UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERU
2022036470	Carta S/N	18/04/2022	SKY AIRLINE PERU S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. El 3 de mayo de 2022, mediante el Memorando N° 00788-2022-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048, de fecha 29 de abril de 2022, remitida por LAP; con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
7. Mediante Oficio N° 04159-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 5 de mayo de 2022, la GSF solicitó a la empresa LATAM AIRLINES PERU S.A. remitir, entre otros, el sustento (en formato Excel®) correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto en la solicitud de mandato de acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) en el AIJCh.
8. Mediante Carta S/N, de fecha 12 de mayo de 2022, la empresa LATAM AIRLINES PERU S.A. remitió, entre otros, el sustento (en formato Excel®) correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto en la solicitud de mandato de acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) en AIJCh.
9. Mediante Oficio N° 00095-2022-GRE-OSITRAN, notificado con fecha 16 de mayo de 2022, se remitieron a LAP diversas consultas y observaciones a la propuesta de cargo de acceso presentada, con relación a la demanda, costos operativos, inversiones y costo de capital, otorgándosele un plazo de tres (3) días hábiles para dar respuesta a las mismas.
10. Mediante Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0065, de fecha 17 de mayo de 2022, LAP solicita que se le otorgue un plazo de diez (10) días hábiles a efectos de atender el requerimiento de información presentado por esta Gerencia.
11. Mediante Oficio N° 00100-2022-GRE-OSITRAN, notificado con fecha 18 de mayo de 2022, se otorgó el plazo requerido por LAP, modificándose el plazo de atención del pedido de información de tres (3) a diez (10) días hábiles, con lo cual dicha información debía ser remitida a más tardar el día 30 de mayo de 2022.
12. 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. Al respecto, 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.
13. El 19 de mayo de 2022 se llevó a cabo una visita al AIJCh por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, acompañados por el supervisor *in situ* de la GSF y representantes de LAP, a fin de conocer y verificar, entre otros, las áreas de *check-in* del aeropuerto, quedando ello asentado en el acta de inspección respectiva.

14. Mediante Memorando N° 00101-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 26 de mayo de 2022, se solicita a la GSF que disponga una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir los proyectos de mandato de acceso. Al respecto, mediante Informe Conjunto N° 00046-2022-IC-OSITRAN, de fecha 2 de junio de 2022, la GSF y la Gerencia de Asesoría Jurídica recomendaron, entre otros, prorrogar en veinte (20) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para la notificación del proyecto de mandato de acceso que se encuentran en trámite.
15. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, LAP atendió el requerimiento de información y observaciones presentado por esta Gerencia mediante Oficio N° 00095-2022-GRE-OSITRAN con relación a la demanda, costos operativos, inversiones y costo de capital contenida en la propuesta de cargo de acceso presentada.
16. El 8 de junio de 2022 el Consejo Directivo del Ositrán, mediante el Acuerdo N° 2434-766-22-CD-OSITRAN¹ acordó, entre otros, prorrogar en veinte (20) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes el proyecto de mandato de acceso, aplicable a los procedimientos que se encuentran en trámite.
17. Mediante Oficio N° 00119-2022-GRE-OSITRAN, notificado con fecha 15 de junio de 2022, se remitieron a LAP diversas consultas relacionadas con las inversiones ejecutadas, otorgándosele un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta a las mismas.
18. Mediante Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0083, de fecha 16 de junio de 2022, LAP solicita que se le otorgue una prórroga de cinco (5) días hábiles a efectos de atender el requerimiento de información presentado por esta Gerencia mediante Oficio N° 00119-2022-GRE-OSITRAN.
19. El 16 de junio de 2022 se llevó a cabo una reunión de virtual entre el personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y representantes de LAP, en la cual se abordó, entre otros temas, la explicación por parte de LAP del cálculo de la depreciación en los cargos de acceso propuestos por la empresa, quedando ello asentado en el acta de reunión respectiva.
20. Mediante Oficio N° 000121-2022-GRE-OSITRAN, notificado con fecha 17 de junio de 2022, se otorgó a LAP una prórroga de tres (3) días hábiles para la atención del pedido de información formulado mediante Oficio N° 00119-2022-GRE-OSITRAN, con lo cual dicha información debía ser remitida a más tardar el día 28 de junio de 2022.
21. Mediante Memorando N° 01076-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 20 de junio de 2022, la GSF remitió copia de la solicitud de Mandato de Acceso presentada por COPA AIRLINES, mediante Carta S/N de fecha 3 de junio de 2022 (NT: 2022055353), con la finalidad de que esta Gerencia formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente. Cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado por la GSF, dicha solicitud se integrará al procedimiento de mandato de acceso que se encuentra en trámite.
22. Mediante Memorando N° 00121-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 20 de junio de 2022, se solicitó a la GSF que informe, de acuerdo con sus competencias, determinados aspectos con relación a las inversiones presentadas por el Concesionario, las que a su vez han sido consideradas por este para la formulación de su propuesta de cargo de acceso.
23. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0059, de fecha 27 de junio de 2022, LAP atendió el requerimiento de información formulado mediante Oficio N° 00119-2022-GRE-OSITRAN con relación a las inversiones ejecutadas.
24. El 6 de julio de 2022, mediante Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, la GSF dio atención a las consultas trasladadas mediante Memorando N° 00121-2022-GRE-

¹ Notificado a Lima Airport Partners S.R.L. el 10 de junio de 2022 mediante Oficio N° 00053-2022-SCD-OSITRAN.

OSITRAN con relación a las inversiones presentadas por el Concesionario que han sido consideradas por este para la formulación de su propuesta de cargo de acceso.

25. El 14 de julio de 2022, mediante Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial (mostradores de *check-in*) para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJCh.
26. El 20 de julio de 2022, mediante Acuerdo N° 2451-770-22-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso para el uso de la Facilidad Esencial (mostradores de *check-in*) para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJCh (en adelante, el Proyecto de Mandato de Acceso) a favor de las líneas aéreas (en adelante, los Usuarios Intermedios), sustentado en el Informe Conjunto N° 00067-2022-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN.
27. El 24 de agosto de 2022, mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0108, LAP remitió el Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0043, con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
28. Entre el 31 de agosto y el 19 de setiembre de 2022, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, United Airlines, SKY Airline Jet Smart, Plus Ultra, Viva Colombia y Aeroméxico, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntado además el documento "Comentarios a cargo de acceso para el servicio de alquiler de mostradores (*check in*) en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, Agosto 2022", el cual contiene los comentarios de los Usuarios Intermedios respecto al Cargo de Acceso propuesto, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 2 Comentarios presentados por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2022088138	Carta S/N	31/08/2022	LATAM AIRLINES PERU S.A.
2022088513	Carta S/N	01/09/2022	UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERU
2022088741 2022094321	Carta S/N Carta S/N	01/09/2022 14/09/2022	SKY AIRLINE PERU S.A.C.
2022093200 2022093645	Carta S/N Carta S/N	12/09/2022 13/09/2022	JETSMART AIRLINES SPA-SUCURSAL DEL PERÚ
2022093225 2022093652	Carta S/N Carta S/N	12/09/2022 13/09/2022	PLUS ULTRA
2022093207 2022093651	Carta S/N Carta S/N	12/09/2022 13/09/2022	VIVA COLOMBIA
2022095705	Carta S/N	19/09/2022	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Mediante Memorando N° 00163-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 13 de setiembre de 2022, se solicitó a la GSF que informe, de acuerdo con sus competencias, determinados aspectos con relación al reconocimiento de la inversión señalada por el Concesionario como parte de sus comentarios al Cargo de Acceso propuesto.
30. Mediante Memorando N° 01789-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 5 de octubre de 2022, la GSF remitió la información solicitada respecto al reconocimiento de la inversión señalada por el Concesionario en sus comentarios al Cargo de Acceso propuesto.

III. PROPUESTA DE LAS PARTES

III.1. PROCESO DE NEGOCIACIÓN

31. De acuerdo con lo informado por los Usuarios Intermedios en las solicitudes presentadas, mediante comunicación de fecha 7 de setiembre del 2021 LAP efectuó la invitación a las reuniones de negociación para la emisión de los Mandatos de Acceso correspondientes a

las Facilidades Esenciales de *Check-in*, Arrendamiento de Oficinas Operativas y Mantenimiento Preventivo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las cuales se llevaron a cabo el 21 de setiembre de 2021 (primera reunión), el 19 y 27 de octubre de 2021 (segunda reunión), y el 20 de diciembre de 2021 (tercera reunión).

32. No obstante, los Usuarios Intermedios señalan que, a través de comunicaciones notariales de fechas 16 y 25 de febrero, y 4 y 10 de marzo de 2022, estos indicaron a LAP su disconformidad, entre otros, con el Cargo de Acceso propuesto. Al respecto, de acuerdo con solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios, en el proceso de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 3,04 por hora o fracción; no obstante, mediante la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048, de fecha 29 de abril de 2022, LAP sustenta ante el Regulador una propuesta de Cargo de Acceso de USD 3,37 por hora o fracción. Por su parte, en las solicitudes presentadas ante el OSITRÁN, los Usuarios Intermedios consideran que dicho cargo debe fijarse en USD 1,09 por hora o fracción. Así, se tiene que los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación son los siguientes:

Tabla 3 Límites propuestos por las partes para el Cargo de Acceso

Unidad de cobro	Propuesta LAP	Propuesta Usuarios Intermedios
USD por hora o fracción	3,04	1,09

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRÁN.

33. En cuanto al plazo de vigencia del Contrato de Acceso, de acuerdo con lo observado en el documento denominado Anexo N° 3 - "Observaciones Usuarios Intermedios - Contrato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Mostradores de *Check In*)", remitido por LAP mediante Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048 de fecha 29 de abril de 2022, 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.]
34. 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.]

35. Al respecto, las partes no llegaron a un acuerdo con respecto a este extremo contractual.

III.2. SUSTENTO DEL CONCESIONARIO

36. De acuerdo con lo señalado previamente, en el proceso de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 3,04 por hora o fracción. Sin embargo, en atención a los Oficios N° 03406-2022-GSF-OSITRAN y N° 03628-2022-GSF-OSITRAN, LAP remitió la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048, a través de la cual adjunta el Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 y el modelo económico en formato Excel® (en adelante, Propuesta de LAP), el cual contiene el sustento correspondiente al cálculo del Cargo de Acceso propuesto por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*), cuyo monto asciende a USD 3,37 por hora o fracción.

37. Al respecto, en la referida Carta, LAP manifiesta que el cálculo del Cargo de Acceso cuenta con información actualizada principalmente por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2021 en la estimación de los costos operativos del cargo, actualización del WACC propuesto por LAP para el 2021 (actualización de betas hasta diciembre del 2021) y la estimación de que el nuevo cargo aplicaría en agosto 2022, para lo cual considera siete meses el cargo actual y cinco meses el cargo propuesto en el flujo de caja de dicho año.
38. A continuación, se resumen las principales consideraciones para el cálculo del cargo de acceso propuesto por LAP.

a) Proyecciones de demanda e ingresos del servicio

39. Con relación a la demanda del servicio, LAP indica que la unidad de cobro a las aerolíneas es USD por hora o fracción. Así, para la proyección de la demanda de horas utilizadas del servicio, el Concesionario señala que se utilizó el ratio *Horas de uso por pasajero en salida*.
40. Sobre el particular, LAP menciona que dicho ratio se obtiene dividiendo el número de pasajeros en salida (internacional + nacional) entre el número de horas demandadas de *check-in*, lo cual aplicó para los años 2019, 2020, 2021 y el primer trimestre de 2022, obteniendo un ratio promedio de 0,051 para dicho periodo².
41. LAP señala que, luego de calcular el ratio promedio de horas de uso por pasajero en salida, la proyección de horas demandadas de mostradores de *check-in* resulta de la multiplicación de dicho ratio promedio y la proyección del número de pasajeros en salida nacional e internacional que dispone a la fecha³, de acuerdo con el detalle que se presenta en la siguiente tabla.

² Promedio de los años 2019, 2020, 2021 y primer trimestre del 2022.

³ Al respecto, en el Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0028 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014 de fecha 30 de mayo de 2022, LAP indica:

"La proyección de counters se ha realizado tomando como referencia la proyección de pasajeros realizada por el consultor externo Leadin. (...) Es importante mencionar que la relación de ambas proyecciones no es lineal ni proporcional; sino que toma en cuenta variables diversas en base a la experiencia previa. La estimación del número de counters fue realizada por el área de planeamiento de operaciones. Para dicha estimación se han considerado variables como simultaneidad, número de aerolíneas, sinergias, eficiencia de tiempos de atención y colas.

En relación con la estimación del inicio de operaciones del nuevo terminal, debido a que este operaría a inicios del 2025, tal y como se aprecia en la proyección de pasajeros (T1 y T2), el número de counters efectivamente debería disminuirse no en el 2028 sino en el 2025; es decir pasar de 69 counters a 55 counters en el 2025. Es importante resaltar que este ajuste se trata de una corrección respecto a la propuesta LAP anteriormente informada. Asimismo, es sustancial indicar que existirá un plazo adicional para retirar estos counters debido al periodo de adaptación a la operación dual en dicho año, pero se espera que este no sea más allá del 2025".

Tabla 4 LAP: Demanda de mostradores de *check-in* en el AIJCh, 2016-2031

Año	Horas de uso de check in	Var %H usadas	Pasajeros en salida (int + dom)	Var % pasajeros en salida
2016	346 451	-	8 627 104	-
2017	366 199	6%	9 356 211	8%
2018	393 686	8%	10 111 419	8%
2019	414 068	5%	10 867 065	7%
2020	147 126	-64%	3 315 729	-69%
2021	351 304	139%	5 211 607	57%
2022	427 458	22%	8 424 023	62%
2023	535 909	25%	10 561 307	25%
2024	599 791	12%	11 820 240	12%
2025	276 311	-54%	5 445 332	-54%
2026	306 429	11%	6 038 884	11%
2027	334 369	9%	6 589 500	9%
2028	357 123	7%	7 037 922	7%
2029	356 006	0%	7 015 916	0%
2030	354 852	0%	6 993 156	0%
2031	354 782	0%	6 991 789	0%

Fuente: Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Por otro lado, respecto a los ingresos del servicio, LAP señala que estos resultan de multiplicar el cargo propuesto y la proyección anual del número de horas demandadas. No obstante, el Concesionario manifiesta que, para efectos del flujo del año 2022, se considera un Cargo de Acceso equivalente al promedio del Cargo de Acceso vigente de USD 1,18 y el Cargo de Acceso propuesto de USD 3,37, ponderados de acuerdo con la cantidad de meses que se espera estén vigentes; así, LAP indica que, considerando que el nuevo cargo estará vigente a partir de agosto de 2022, el Cargo de Acceso promedio para el año 2022 será igual a de USD 2,09, reflejando los siete (7) meses bajo el cobro de USD 1,18 y los cinco (5) meses bajo el cobro de USD 3,37.
43. En la siguiente tabla se presentan los ingresos brutos del servicio proyectados por LAP para el periodo 2022-2031.

Tabla 5 LAP: Ingresos por el alquiler de mostradores de *check-in*, 2022-2031 (USD)

Año	Número de Horas Demandadas	Cargo por Hora	Ingresos Brutos (USD)
2022	427 458	2,09	895 333
2023	535 909	3,37	1 808 655
2024	599 791	3,37	2 024 251
2025	276 311	3,37	932 529
2026	306 429	3,37	1 034 176
2027	334 369	3,37	1 128 471
2028	357 123	3,37	1 205 265
2029	356 006	3,37	1 201 496
2030	354 852	3,37	1 197 598
2031	354 782	3,37	1 197 364

Fuente: Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Costos de operación y mantenimiento

44. LAP señala que para la estimación de los costos de operación y mantenimiento (OPEX) se han seguido los criterios tomados por el Ositrán en el proceso tarifario anterior, además de que ha tomado como fuente de información la Contabilidad Regulatoria de los años 2019, 2020 y 2021, identificando los costos de operación y mantenimiento que se imputan

a cada servicio. Asimismo, para la estimación del OPEX, LAP agrupa las partidas de gasto en dos grupos: costos directos y costos indirectos.

45. Con relación a los costos directos, los conceptos considerados por LAP son: Mantenimiento de Ordenadores de Fila y Podiums, Mantenimiento de balanzas, Mantenimiento de *counters*, Personal⁴, Limpieza⁵, Limpieza interna de *counters* y estructura metálica, Seguros, Impuesto Predial, Arbitrios, Gastos administrativos (ITF) y *Fee* del operador.
46. Con relación a los costos indirectos, LAP señala que estos corresponden a la sumatoria de los denominados Costos Indirectos y No Imputables de la Contabilidad Regulatoria, tal y como el Ositrán lo consideró en el proceso tarifario anterior.
47. Al respecto, el Concesionario indica que los Costos Indirectos son aquellos costos comunes que se asignan a un servicio mediante un direccionador de costos apropiado (*cost driver*). No obstante, también señala que al Costo Indirecto considerado en la Contabilidad Regulatoria para el servicio de *check-in* corresponde deducir los conceptos de Costo de personal asociado al área de Terminales y Mantenimiento de Ordenadores de Fila y Podiums, al ser considerados como costos directos para efectos de la determinación del cargo. Asimismo, LAP indica que no se consideran los conceptos de: (i) Consumo de electricidad, en concordancia con el criterio establecido por el Ositrán de que el consumo de electricidad es un cargo que se recupera bajo el concepto de recuperación de costos, y (ii) Participación de los trabajadores, puesto que está incluido en el cálculo del WACC.
48. Entre tanto, en el caso de los Costos No Imputables, el Concesionario menciona que estos constituyen todos los gastos de administración en que incurre LAP para la adecuada prestación de los servicios en el aeropuerto, por lo que estos gastos deben ser recuperados por todos los servicios, donde el criterio de asignación a cada servicio en la Contabilidad Regulatoria se realiza en función de los costos directos e indirectos imputados a cada uno de ellos de acuerdo con lo establecido en el Manual de Contabilidad Regulatoria. Así, LAP indica que dicho concepto se obtiene como un porcentaje de los costos directos e indirectos identificados para el flujo de caja del servicio, para lo cual emplea un valor de 23,17%, obtenido como el promedio de la proporción que representa los costos no imputables sin participación de trabajadores de la suma de los costos directos e indirectos excluyendo también la participación de trabajadores registrados en la Contabilidad Regulatoria, correspondiente a los años 2019, 2020 y 2021.
49. Por otro lado, de la lectura realizada al sustento presentado por el Concesionario, se observa que este efectúa la estimación del OPEX del servicio en dos etapas: primero, determina la base de gastos del año 2021, y después, estima los gastos para el periodo 2022-2031.

Año 2021

50. Para determinar la base de gastos OPEX del año 2021, LAP señala que se ha promediado lo registrado en la Contabilidad Regulatoria de los años 2019, 2020 y 2021 (ajustado por inflación). No obstante, para el caso de los conceptos "Mantenimiento de Ordenadores de Fila y Podiums", "Mantenimiento de *Counters*" y "Limpieza interna de *counters* y estructura metálica" correspondientes a los costos directos, el Concesionario indica que se añaden conceptos adicionales a los considerados en la Contabilidad Regulatoria 2021.
51. Sobre el particular, en el caso de "Mantenimiento de Ordenadores de Fila y Podiums", LAP señala que el costo total del mantenimiento de Ordenadores de Fila (parantes) para el año 2021 se estima en USD 14 091, el cual incluye tanto los materiales como la mano de obra; sin embargo, en la medida en que dicho concepto se encuentra compartido con otros

⁴ LAP indica que en la partida de personal de costo directo que solo incluyó la posición "Supervisor de Terminales".

⁵ LAP señala que se considera únicamente el gasto asociado al área de mostradores, el cual excluye la zona de espera de pasajeros.

servicios del terminal, LAP estima el porcentaje de uso de los parantes que involucran al área de *check-in*, el cual asciende a 26,32% (710/2698 parantes)⁶, y con ello el costo asignado a *check-in* (USD 3 708). Por otro lado, LAP indica que el costo total del mantenimiento de Podiums para el 2021 se estimó en USD 1 946, mientras que el porcentaje de asignación del costo al área de *check-in* fue de 29,03% (18/62 podiums)⁷, por lo que el costo asignado al servicio fue de USD 565. De ese modo, LAP determina que el costo total del concepto “Mantenimiento de Ordenadores de Fila y Podiums” para el 2021 es de USD 4 273.

52. Entre tanto, en el caso de “Mantenimiento de *Counters*”, LAP señala que la cotización por dicho concepto para el año 2021 asciende a USD 8 395, monto que incluye tanto los materiales (USD 3 358) como la mano de obra (USD 5 037). Finalmente, en el caso de “Limpieza interna de *counters* y estructura metálica”, LAP indica que se considera una frecuencia quincenal para la limpieza de la estructura metálica “L” a un costo por evento de USD 391⁸ para el 2021, y que se tiene planificado realizarlo veinticuatro (24) veces durante el año 2021 con un costo anual de USD 9 391; mientras tanto, respecto a la limpieza interna de *counters*, LAP señala que se ha considerado realizarlo cuatro (4) veces al año a un costo por evento de USD 712⁹ para el 2021, dando un costo anual de USD 2 849,38.

Periodo 2022-2031

53. Respecto a la proyección del OPEX para el periodo 2022-2031, LAP señala que su propuesta considera conservadoramente que los costos directos e indirectos se ajustarán por inflación. Adicionalmente, el Concesionario indica que los siguientes costos se ajustan por la cantidad de *counters* promedio que se tiene en el año: Mantenimiento de Ordenadores de Fila y Podiums, Mantenimiento de Balanza, Mantenimiento de *Counters*, Limpieza y Limpieza interna de *counters* y estructura metálica.
54. Así, considerando lo detallado anteriormente, en la siguiente tabla se presentan los costos de operación y mantenimiento proyectados por LAP para el periodo 2021-2031.

Tabla 6 LAP: Costos de operación y mantenimiento del servicio, 2021-2031 (USD)

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tasa crecimiento precios (según OSITRAN)	5,15%	2,64%	2,64%	2,55%	2,43%	2,24%	2,24%	2,24%	2,24%	2,24%	2,24%
Mantenimiento Ord. Fila y Podiums	4 273	4 386	4 502	4 617	4 729	4 835	4 943	4 028	4 118	4 211	4 305
Mantenimiento Balanza	3 639	3 735	3 834	3 932	4 028	4 118	4 210	3 431	3 508	3 586	3 666
Mantenimiento Counters	8 395	8 617	8 844	9 070	9 290	9 498	9 711	7 914	8 091	8 272	8 457
Personal (*)	66 311	68 061	69 857	71 642	73 384	75 026	76 705	78 422	80 177	81 971	83 806
Limpieza	15 541	15 951	16 372	16 790	17 199	17 584	17 977	14 650	14 978	15 313	15 656
Limpieza interna de counters y estructura metálica	12 871	13 211	13 559	13 906	14 244	14 563	14 889	12 133	12 405	12 682	12 966
Seguros	4 247	4 359	4 474	4 589	4 700	4 805	4 913	5 023	5 135	5 250	5 368
Impuesto Predial	3 370	3 459	3 550	3 641	3 729	3 813	3 898	3 985	4 074	4 166	4 259
Arbitrios	12	12	12	13	13	13	13	14	14	14	15
G. Administrativos (ITF)	49	50	51	53	54	55	56	58	59	60	62
Fee operador	552	567	581	596	611	625	639	653	667	682	698
Opex Directo	119 260	122 407	125 638	128 847	131 981	134 934	137 954	130 311	133 227	136 209	139 257
Indirectos	271 938	279 115	286 483	293 800	300 945	307 681	314 566	321 606	328 804	336 163	343 686
No Imputable	90 652	93 044	95 500	97 940	100 321	102 567	104 862	104 722	107 066	109 462	111 912
Total Indirectos	362 590	372 159	381 984	391 740	401 267	410 247	419 428	426 329	435 870	445 625	455 598
TOTAL OPEX	481 850	494 566	507 622	520 587	533 247	545 182	557 383	556 640	569 097	581 833	594 855

Fuente: Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁶ De acuerdo con el modelo económico presentado por LAP, dicha participación corresponde al mes de julio de 2021.

⁷ Ídem.

⁸ En los sustentos presentados por LAP se adjunta la cotización de LIMTEK respecto a este costo (S/ 1350/3,45).

⁹ En los sustentos presentados por LAP se adjunta la cotización de LIMTEK respecto a este costo (S/ 2457,59/3,45).

c) Retribución al Estado y régimen tributario

55. El Cargo de Acceso calculado por LAP incluye la retribución que este debe pagar al Estado, equivalente al 46,511% sobre los ingresos brutos facturados, así como el 1,00% de los ingresos brutos por concepto de la tasa regulatoria pagada al Ositrán.
56. Asimismo, LAP considera la oportunidad de pago del IGV derivado de la recaudación y pago de este impuesto, tomando como base imponible el 100% de los costos operativos directos y la inversión efectuada, y el 75% de los costos indirectos¹⁰, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 7 LAP: Estimación del pago del IGV, 2022-2031 (USD)

PAGO DE IGV	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Crédito Fiscal Inicial	0									
Net IGV	101 136	263 949	285 948	103 137	119 985	135 477	150 053	147 878	145 646	144 039
IGV Ingresos	161 160	325 558	364 365	167 855	186 152	203 125	216 948	216 269	215 568	215 526
IGV Egresos	-60 024	-61 608	-78 417	-64 718	-66 167	-67 648	-66 894	-68 391	-69 922	-71 487
Crédito Fiscal Final	0									
Pago IGV	101 136	263 949	285 948	103 137	119 985	135 477	150 053	147 878	145 646	144 039

Fuente: Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Finalmente, con relación al Impuesto a la Renta (IR), LAP considera una tasa de 25,90% sobre la utilidad neta, que incluye la participación de trabajadores, de acuerdo con el siguiente detalle.

Tabla 8 LAP: Estimación del pago del IR, 2022-2031 (USD)

P&L	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos Brutos	895 333	1 808 655	2 024 251	932 529	1 034 176	1 128 471	1 205 265	1 201 496	1 197 598	1 197 364
Gastos Operativos	-122 407	-125 638	-128 847	-131 981	-134 934	-137 954	-130 311	-133 227	-136 209	-139 257
Costos Indirectos	-372 159	-381 984	-391 740	-401 267	-410 247	-419 428	-426 329	-435 870	-445 625	-455 598
Depreciación y Amortización	-53 604	-44 368	-42 782	-51 246	-46 630	-46 630	-46 630	-46 630	-44 275	-43 153
Retribución al Estado	-425 382	-859 310	-961 742	-443 054	-491 348	-536 148	-572 633	-570 843	-568 991	-568 880
Utilidad Neta	-78 218	397 354	499 140	-95 019	-48 983	-11 690	29 362	14 926	2 499	-9 523
Pago de IR	0	-102 915	-129 277	0	0	0	-7 605	-3 866	-647	0

Fuente: Memorándum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Inversiones

58. LAP señala que, al año 2021, se tiene una inversión neta de USD 754 607 (inversión bruta total de USD 1 099 557 menos depreciación acumulada de USD 344 951), tal como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Tabla 9 LAP: Valor neto de la inversión, 2010-2021 (USD)

Total Inversiones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CAPEX Anual	20 900	60 480	150 930	16 320	0	47 500	59 984	333 374	51 771	378 948	11 221	0
CAPEX Acumulado	20 900	81 380	232 310	248 630	248 630	296 130	356 114	689 488	741 259	1 120 207	1 099 557	1 099 557
Depreciación Anual	0	2 090	8 138	20 583	22 215	22 215	26 965	30 964	54 776	43 656	60 390	59 481
Depreciación Acumulada	0	2 090	10 228	30 811	53 026	75 241	102 206	133 171	187 947	231 603	285 469	344 951
Valor Neto Inversión	20 900	79 290	222 082	217 819	195 604	220 889	253 908	556 318	553 312	888 604	814 088	754 607

Fuente: Modelo Económico (Excel®) adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Al respecto, LAP indica que, en coordinación con LATAM, se ejecutó el proyecto de *self bag drop*, que busca mejorar la calidad del servicio al pasajero y a su vez mejorar los tiempos de procesamiento y colas, para así disminuir la congestión en el hall de *check-in*. Así, como consecuencia de dicho proyecto, el Concesionario señala que se retiraron dos (2) counters dobles de *check-in* en octubre de 2020, y por tal motivo realiza un ajuste de 97% (69/71 counters dobles) sobre los niveles de depreciación a partir de dicho año.

¹⁰ Excluyendo personal y otros conceptos no gravados con el IGV.

60. Por otro lado, respecto a las inversiones consideradas en el flujo de caja para el periodo 2016-2024, LAP señala lo siguiente:

- Año 2016: Se adquirieron tres (3) equipos *rooftop* por USD 539 052,58¹¹. Uno de ellos (TE-RTU-05) suministra aire acondicionado en el hall de *check-in* cuyo costo de inversión es USD 209 944,79 del monto total; sin embargo, se considera únicamente el área de mostradores (excluyendo la zona de espera de pasajeros – bajo el mismo lineamiento del gasto de limpieza), consiguiéndose una reducción de 71%. Por lo tanto, se considera solamente USD 59 984 de inversión por dicho concepto.
- Año 2017: Se ejecutó un proyecto que incrementó la capacidad de *counters* dobles de *check-in*, incrementando la capacidad en ocho (8) *counters* dobles por USD 333 374¹².
- Año 2018: Se hizo un *upgrade* a los equipos TE-RTU-01 y TE-RTU-06¹³ que terminaron en 2018. Estos equipos también suministran aire acondicionado al hall de *check-in*, y solo se considera en el flujo de caja el área de mostradores (inversión total: USD 181 198,92 vs lo considerado en el flujo de caja: USD 51 771).
- Año 2019: Se ha incluido una inversión por la adquisición e instalación de barreras para coches portaequipajes por USD 4 768¹⁴ (de acuerdo con LAP, estas barreras ayudan al orden del hall de *check-in* agilizando el flujo del pasajero, beneficiando tanto a líneas aéreas como pasajeros). Asimismo, se adquirió un equipo UPS de 30KVA (*uninterruptible power supply*) para la zona de *check-in* por USD 10 920¹⁵, y se ha incluido la compra de ordenadores de fila por USD 8 543 (LAP señala que, en total, se adquirieron 550 ordenadores de fila a un costo unitario de USD 50,85¹⁶; así, para la zona de *check-in* se ha tomado en cuenta 168 de los 550 ordenadores totales adquiridos¹⁷). Finalmente, se ejecutó un proyecto que incrementó la capacidad de *counters* dobles de *check-in*, incrementando la capacidad en nueve (9) *counters* dobles por USD 354 717¹⁸.

¹¹ Al respecto, LAP indica que en los sustentos presentados se adjunta la OC 4400027393.

¹² Al respecto, LAP señala que la OC total es por USD 357 738,69 (OC 4400028725), y que no se ha considerado lo relacionado con CCTV (incluido en la TUUA que paga el pasajero). LAP indica que en los sustentos presentados se adjunta la OC y el desagregado del costo presentado por el proveedor, y que en este último documento se puede encontrar el cálculo del monto que incluido en el flujo de caja para este proyecto (USD 333 mil).

¹³ LAP indica que, en total, se realizó *upgrade* a 5 equipos *rooftop* por USD 452 997,30. Al respecto, LAP señala que en los sustentos presentados se adjunta la OC 4400030876.

¹⁴ LAP indica que en los documentos presentados se adjunta la OC 4400034634 que sustenta esta compra.

¹⁵ LAP indica que en los sustentos presentados se adjunta la OC 4400031739 por la adquisición de veintitrés (23) UPS de los cuales uno (1) se asignó a la zona de *check-in* (30 KVA). Asimismo, LAP señala que se incluye el desglose brindado por el proveedor por cada equipo.

¹⁶ LAP indica que en los sustentos presentados se adjunta la OC 4400033380.

¹⁷ LAP señala que se consideró la proporción de Ordenadores de fila asignados al hall de *check-in* sobre los totales al cierre del año 2019 (30,48%). No obstante, menciona que, para la propuesta presentada a las aerolíneas, se consideraron 87 ordenadores en lugar de 168, siendo que este número indica la cantidad de ordenadores que fueron asignados al *check-in* a una fecha de corte (28/06/2019); sin embargo, menciona LAP, dicho número se modificó puesto que la asignación de estos se realiza según necesidad operativa.

¹⁸ LAP señala que la OC 4400033309 original es por USD 140 073, el cual es un CCA/PCR (*Contract Change Authorization* /Solicitud de cambio potencial), siendo que los adicionales son habilitación de nuevo *check-in* (ingeniería, Obras provisionales y reubicaciones y remodelación) por USD 415 856,21 (incluyendo gastos generales y utilidad) y los deductivos equivalen a USD - 275 783,18 (incluyendo gastos generales y utilidad). Además, indica que se reducen las tareas de remodelación del hall de llegadas nacionales que incluía oficinas.

LAP menciona que se ha considerado para el flujo de caja los adicionales (habilitación de nuevo *check-in*) excluyendo los trabajos relacionados a CCTV, PAS, FIDS (incluido en la TUUA) y reduciendo el 71% de HVAC (área de mostradores). El Concesionario indica que en los sustentos presentados se adjunta la OC y el desagregado del costo, y que en este último documento se puede encontrar el cálculo del monto final incluido en el flujo de caja para este proyecto (USD 355 mil).

- **Año 2020:** Se efectuó la adquisición de balanzas y mesas en el hall de *check-in* por USD 11 221¹⁹, lo cual tiene por finalidad agilizar el flujo del servicio de *check-in*, puesto que se planificó colocar balanzas para los pasajeros a fin de que puedan pesar su equipaje antes de hacer cola para su atención por parte del personal de la línea aérea. LAP señala que esto beneficiará tanto a las aerolíneas como a los pasajeros puesto que se evitarán los percances que se tienen de pasajeros que, por no exceder el límite permitido, van vaciando su equipaje y alargando las colas.
- **Año 2024:** Se plantea la renovación de monitores por USD 84 640. Al respecto, LAP indica que el costo unitario de USD 1 227 se ha estimado en función al costo unitario obtenido en el 2013²⁰ y ajustado por inflación, y que se ha considerado dicha renovación para un total de 69 counters dobles.

61. Así, considerando lo detallado anteriormente, en la siguiente tabla se presentan los montos de inversión ejecutados y proyectados por LAP para el periodo 2016-2024.

Tabla 10 LAP: Inversiones ejecutadas y proyectadas, 2010-2024 (USD)

Tipo de Activo	Descripción	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Muebles	Ordenadores de Fila	0	16 320	10 800	16 320	0	0	0	0	0	8 543	0	0	0	0	0
Muebles	Barreras metálicas para coches portaequipajes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4 768	0	0	0	0	0
Muebles	Counters	0	0	5 816	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipos	Monitores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84 640
Equipos	UPS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10 920	0	0	0	0	0
Software	Sist. PaxSim - Licencias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Software	Sist. PaxSim - Entrenamiento y Consultoría	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Software	Exceed Red Hut	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Software	Módulo de Reportes - Sistema FIDS	0	0	5 164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Software	Instalación y Conf. Módulo de Reportes - Sistema FIDS	0	0	5 572	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructura	Infraestructura relacionada a counters	0	0	55 900	0	0	0	0	333 374	0	354 717	0	0	0	0	0
Infraestructura	Reemplazo de equipo rooftop	0	0	0	0	0	0	59 984	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructura	Upgrade de equipo rooftop	0	0	0	0	0	0	0	0	51 771	0	0	0	0	0	0
Equipos de Cómputo	Fids Controlador CIT para TLI's	0	0	67 677	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipos	Balanzas	20 900	44 160	0	0	0	47 500	0	0	0	0	11 221	0	0	0	0
Total CAPEX		20 900	60 480	150 930	16 320	0	47 500	59 984	333 374	51 771	378 948	11 221	0	0	0	84 640

Fuente: Modelo Económico (Excel®) adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e) Costo de capital

62. LAP considera un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC por sus siglas en inglés) de 9,27%. Al respecto, para su estimación se consideraron los siguientes supuestos:

- **Tasa libre de riesgo:** 5,11%, calculado como el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2021.
- **Prima por riesgo de mercado:** 6,71%, calculado como el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 correspondientes al período 1928-2021, menos vez la Tasa libre de riesgo.
- **Prima por riesgo país:** 1,69%, calculado como el promedio EMBI+ para el periodo enero de 2020 – diciembre de 2021.
- **Estructura deuda-patrimonio:** Ratio objetivo de 70/30. Al respecto, mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, LAP señala que dicho ratio objetivo, por un lado, proviene del préstamo Mini-Perm que viene negociando en la actualidad, el cual considera un ratio deuda-patrimonio de 75/25²¹, y por otro

¹⁹ LAP indica que en los sustentos presentados se adjuntan las tres (3) OC que suman el total considerado: (1) OC 4400036689 por S/ 14 824 (USD 4 279,45); (2) OC 4400036704 por S/ 7 200 (USD 2 049,53); y (3) OC 4400036725 por S/ 16 879,13 (USD 4 892,50).

²⁰ LAP indica que en los sustentos presentados se adjunta la OC 4400016415, la cual muestra un costo unitario por USD 950.

²¹ 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".

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.

- **Beta:** 0,75, calculado como el promedio aritmético de los betas desapalancados de una muestra de ocho (8) empresas aeroportuarias²². Para cada empresa, se obtuvo la beta apalancada en un horizonte de evaluación de cinco años (entre el 1 de enero del año 2017 y el 31 de diciembre del año 2021), con periodicidad semanal, y tomando como índice de referencia a la bolsa local representativa del país y la moneda local para cada empresa.
- **Costo de deuda:** 6,02%, calculado como el costo de deuda (*all in cost*) que LAP tiene programado a través de un préstamo puente.
- **Tasa de impuestos:** Tasa objetivo de 25,9%, que incluye la participación de los trabajadores.

f) Flujo de caja económico

63. LAP considera un flujo de caja expresado en dólares, con un periodo de evaluación que va hasta el 2031, teniendo como año base al 2021, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 11 Flujo de caja económico proyectado por LAP (USD)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Número de Horas Demandadas		427 458	535 909	599 791	276 311	306 429	334 369	357 123	356 006	354 852	354 782
Cargo por Hora	3,37	2,09	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37
Ingresos Brutos (US\$)		895 333	1 808 655	2 024 251	932 529	1 034 176	1 128 471	1 205 265	1 201 496	1 197 598	1 197 364
Pago al Estado	47,511%	-425 382	-859 310	-961 742	-443 054	-491 348	-536 148	-572 633	-570 843	-568 991	-568 880
Ingresos Netos		469 951	949 345	1 062 509	489 475	542 829	592 323	632 631	630 653	628 607	628 485
Gastos Operativos	0	-122 407	-125 638	-128 847	-131 981	-134 934	-137 954	-130 311	-133 227	-136 209	-139 257
Mantenimiento Ord. Fila y Podiums		-4 386	-4 502	-4 617	-4 729	-4 835	-4 943	-4 028	-4 118	-4 211	-4 305
Mantenimiento Balanza		-3 735	-3 834	-3 932	-4 028	-4 118	-4 210	-3 431	-3 508	-3 586	-3 666
Mantenimiento Counters		-8 617	-8 844	-9 070	-9 290	-9 498	-9 711	-7 914	-8 091	-8 272	-8 457
Personal		-68 061	-69 857	-71 642	-73 384	-75 026	-76 705	-78 422	-80 177	-81 971	-83 806
Limpieza		-29 162	-29 932	-30 696	-31 443	-32 146	-32 866	-26 784	-27 383	-27 996	-28 622
Seguros		-4 359	-4 474	-4 589	-4 700	-4 805	-4 913	-5 023	-5 135	-5 250	-5 368
Impuestos Municipales		-3 471	-3 562	-3 653	-3 742	-3 826	-3 911	-3 999	-4 089	-4 180	-4 274
ITF		-50	-51	-53	-54	-55	-56	-58	-59	-60	-62
Fee operador		-567	-581	-596	-611	-625	-639	-653	-667	-682	-698
Costos Indirectos		-372 159	-381 984	-391 740	-401 267	-410 247	-419 428	-426 329	-435 870	-445 625	-455 598
Net IGV	0	101 136	263 949	285 948	103 137	119 985	135 477	150 053	147 878	145 646	144 039
Pago de IGV	0	-101 136	-263 949	-285 948	-103 137	-119 985	-135 477	-150 053	-147 878	-145 646	-144 039
Pago de IR	25,9%	0	0	-102 915	-129 277	0	0	-7 605	-3 866	-647	0
Flujo de Caja Operativo	0	-24 614	338 808	412 645	-43 772	-2 353	34 940	68 387	57 690	46 127	33 630
Inversión realizada	-754 607										
Plan de Inversiones	0	0	0	-84 640	0	0	0	0	0	0	0
Recuperación de la inversión											373 299
Flujo de Caja Económico	-754 607	-24 614	338 808	328 005	-43 772	-2 353	34 940	68 387	57 690	46 127	406 928
WACC	9,27%										
VAN	-0										

Fuente: Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

g) Propuesta de Cargo de Acceso

64. De acuerdo con la información contenida en el Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0016, el Concesionario afirma que el Cargo de Acceso de equilibrio asciende a USD 3,37 por hora o fracción, sin IGV, y precisa que su vigencia es hasta el año 2024. No obstante,

²² Al respecto, las empresas consideradas en la muestra fueron: Auckland Internacional (Nueva Zelanda), Flughafen Wien AG (Austria), Grupo Aeroportuario del Pacífico (México), Kobenhavns Lufthavne (Dinamarca), Grupo aeroportuario del Sureste (México), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (México), Malta International Airport (Malta) y Aeropuerto di Bologna (Italia).

cabe remarcar que, durante la etapa de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 3,04 por hora o fracción, según consta en el documento denominado "OBSERVACIONES USUARIOS INTERMEDIOS - Contrato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Mostradores de Check In)", remitido por LAP mediante Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048 de fecha 29 de abril de 2022.

III.3. SUSTENTO DE LOS SOLICITANTES

65. De acuerdo con las solicitudes de emisión de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios, estos proponen que el Cargo de Acceso se fije en USD 1,09 por hora o fracción, sustentado en el documento denominado "Propuesta de Cargo de Acceso de Alquiler de Mostradores *Check In* en AIJCH", de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), cuyo contenido hacen suyo (en adelante, la Propuesta de los Usuarios Intermedios).
66. Al respecto, en atención a lo requerido mediante el Oficio N° 04159-2022-GSF-OSITRAN, mediante Carta S/N de fecha 12 de mayo de 2022 la empresa LATAM AIRLINES PERU S.A. remitió, entre otros, el sustento (en formato Excel®) correspondiente al cálculo del Cargo de Acceso propuesto de USD 1,09 por hora o fracción.
67. A continuación, se resumen las principales consideraciones para el cálculo del cargo de acceso propuesto por los Usuarios Intermedios.

a) Demanda del servicio

68. La Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que a partir del año 2025 se asume que la tasa de utilización de los mostradores será de 73%, mientras que para el periodo 2022-2024 no se indican los supuestos empleados para las proyecciones. Así, en la siguiente tabla se presenta la demanda del servicio considerada para el periodo 2015-2030.

Tabla 12 Usuarios Intermedios: Demanda del servicio, 2015-2030 (USD)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de Counters	54	54	62	62	64	70	69	69	69	69	69	69	69	55	55	55
Días al año						366	365	365	365	366	365	365	365	366	365	365
Horas Disponibles de Counter	473 040	474 336	496 464	543 120	561 264	619 236	604 440	604 440	604 440	606 096	604 440	604 440	604 440	483 120	481 800	481 800
Hora Utilizadas según CR	332 421	346 451	366 199	393 686	414 068			436 223	546 898	612 090	443 300	443 300	443 300	354 323	353 355	353 355
Tasa de Utilización	70%	73%	74%	72%	74%						73%	73%	73%	73%	73%	73%

Fuente: Modelo Excel® remitido por LATAM mediante Carta S/N de fecha 12 de mayo de 2022.

b) Costos del servicio

69. La Propuesta de los Usuarios Intermedios considera dos tipos de costos del servicio: costos directos y costos indirectos.
70. Respecto a los costos directos, no se brinda mayor sustento, salvo la indicación de que los montos del año 2021 son proyectados utilizando los costos medios correspondientes al periodo 2013-2020. Así, en la siguiente tabla se presentan los costos directos proyectados para el periodo 2021-2030.

Tabla 13 Usuarios Intermedios: Costos directos, 2021-2030 (USD)

	Costos Medios Proyectados										Costos Directos Proyectados									
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Seguros	74	76	75	75	75	75	75	75	75	75	5 106	5 213	5 160	5 187	5 173	5 180	5 176	4 128	4 127	4 127
Gastos Administrativos	1	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	45	46	47	48	49	50	51	42	43	44
Fee Operador	11	10,89	10,77	10,83	10,80	10,82	10,81	10,81	10,81	10,81	736	751	743	747	745	746	746	595	595	595
Limpieza	284	290,4	296,8	303,3	310,0	316,8	323,8	330,9	338,2	345,6	19 625	20 038	20 478	20 929	21 389	21 860	22 341	18 200	18 600	19 009
Mantenimiento de Balanzas	83	84,3	86,1	88,0	89,9	91,9	93,9	96,0	98,1	100,3	5 695	5 814	5 942	6 073	6 206	6 343	6 482	5 281	5 397	5 516
Mantenimiento de Ordenadores	62	63	65	66	67	69	71	72	74	75	4 273	4 363	4 459	4 557	4 657	4 760	4 865	3 963	4 050	4 139
Impuesto Predial	40,3	41,2	42,1	43,0	43,9	44,9	45,9	46,9	47,9	49,0	2 781	2 840	2 902	2 966	3 031	3 098	3 166	2 579	2 636	2 694
Gasto de personal	637	650	665	679	694	710	725	741	757	774	43 958	44 881	45 868	46 877	47 908	48 962	50 040	40 764	41 661	42 577
Número de Counters	69	69	69	69	69	69	69	55	55	55										
Tasa de crecimiento propuesto por LAP		2,10%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%										

Fuente: Modelo Excel® remitido por LATAM mediante Carta S/N de fecha 12 de mayo de 2022.

71. Respecto a los costos indirectos, al igual que en el caso anterior, no se brinda mayor sustento respecto de su estimación. Así, en la siguiente tabla se presentan los costos indirectos considerados en la Propuesta de los Usuarios Intermedios correspondiente al periodo 2013-2030.

Tabla 14 Usuarios Intermedios: Costos indirectos, 2013-2030 (USD)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servicios prestados por terceros	10 159	14 541	91 629	13 545	16 734	15 452	21 514	17 501										
Otros rubros	9 792	14 296	12 824	13 088	16 269	14 911												
Mantenimiento de Activos	9 112	18 951	15 510	22 325	18 142	44 421	47 708	34 262										
Mantenimiento de Edificios o Locales	1 438	744	1 552	2 799	2 375	2 493	2 046	3 068										
Mantenimiento de Control de Calidad	63	9	1	0	0	0	30	16										
Otros rubros	7 611	18 199	13 958	19 527	15 767	41 928	45 631	31 178										
Outsourcing	76	352	5 700	4 309	4 116	8 342	10 355	9 429										
Limpieza	76	84	946	1 184	1 265	1 607	2 295	1 479										
Otros rubros		268	4 754	3 125	2 851	6 735	8 060	7 950										
Otros costos	2 626	3 061	6 233	7 377	16 118	10 184	40 339	29 117										
Seguros	123	72	152	414	457	470	1 118	1 090										
Impuesto Predial	96	96	823	585	551	723	1 128	1 345										
Arbitrios	160	135	475	343	473	170	97	78										
Otros rubros	2 247	2 759	4 783	6 035	14 637	8 821	37 996	26 604										
Costos Indirectos Totales*	21 605	36 659	40 268	47 099	54 644	77 858	98 402	72 808	64 562	65 918	67 368	68 850	70 365	71 913	73 495	59 872	61 189	62 535
Número de Counters	54	54	54	54	57	62	64	70	69	69	69	69	69	69	69	55	55	55
	400	679	746	872	964	1256	1536	1033	936	955	976	998	1020	1042	1065	1089	1113	1137

Fuente: Modelo Excel® remitido por LATAM mediante Carta S/N de fecha 12 de mayo de 2022.

c) CAPEX

72. La Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que se reajusta el valor del CAPEX en función de la información proporcionada por LAP. Así, en la siguiente tabla se presentan los montos de inversión considerados para el periodo 2012-2022. Cabe indicar que en el sustento remitido (en formato Excel®) correspondiente al cálculo del Cargo de Acceso, los Usuarios Intermedios proyectan que no se llevarán a cabo inversiones durante el horizonte temporal de su modelo (hasta el año 2030).

Tabla 15 Usuarios Intermedios: CAPEX, 2012-2022 (USD)

Descripción	Orden de compra	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
200 Ordenadores de Fila	4400018884		16 320									
FIDS-SSEE												
PROVISION 10 CIT'S (REEMPLAZO CLONADOS)	4400018706	22 242										
Fids Controlador CIT para TLI's(1)	4500000386	510										
Suministro 25 balanzas renovación	4400023389				47 500							
Ampliación de la zona del check in	4400028725						333 374					
Barreras para coches portaequipajes	4400034634								4 768			
Area de pesajes (balanzas y mesas)	Forecast									11 221		
Area de pesajes (balanzas y mesas)	4400036704											
Area de pesajes (balanzas y mesas)	4400036725											
Reemplazo de equipo rooftop	4400027393					59 984						
Upgrade de equipo rooftop	4400030876							51 771				
UPS en la marca APC de 30 KVA	4400031739								10 920			
Ordenadores de Fila	4400033380								4 475			
Habilitación de nuevo Check in	4400033309								140 000			
Diseño y construcción de un sistema de traslado horizontal de maletas para los nuevos módulos de Check in	4400033107								-			
Suministro de un controlador CTS	4400033119								-			
MO de técnico de soporte remoto para la integración de nuevas controladoras en el sistema FIDS	4400033120								-			
Reemplazo de Monitores	Forecast	-										0
Controlador CTS	4500000794											
Suministro 37 balanzas renovación	Forecast											-
New Check in counters	Forecast											-
			22 752	16 320	-	47 500	59 984	333 374	51 771	160 163	11 221	-

Fuente: Modelo Excel® remitido por LATAM mediante Carta S/N de fecha 12 de mayo de 2022.

d) WACC

73. En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera un WACC de 6,83%. Al respecto, para su estimación se consideraron los siguientes supuestos:

- Tasa libre de riesgo: 2,25%, señalando como fuente a Damodaran y considerando el período 1928-2020.
- Prima por riesgo de mercado: 6,43%, señalando como fuente a Damodaran y considerando el período 1929-2020.
- Prima por riesgo país: 1,63%, señalando como fuente al BCRP y considerando el período octubre de 2019 – setiembre de 2021.
- Estructura deuda-patrimonio: Ratio de 42/58, señalando como fuente a los Estados Financieros de LAP del año 2020.
- Beta: 0,98, señalando como fuente a Bloomberg con fecha 05/11/2021.
- Costo de deuda: 3,02%, señalando como fuente a los Estados Financieros de LAP del año 2020.
- Tasa de impuestos: 25,9%, señalando como fuente a los Estados Financieros de LAP del año 2020.

e) Flujo de caja económico

74. En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera un flujo de caja expresado en dólares, con un horizonte temporal del modelo que va hasta el 2030, teniendo como año base al 2021, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 16 Flujo de caja económico proyectado por los Usuarios Intermedios (USD)

CONCEPTO	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de Horas Demandadas		436 223	546 898	612 090	443 300	443 300	443 300	354 323	353 355	353 355
Cargo por Hora	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09
Ingresos Brutos (US\$)		475 259	595 839	666 864	482 969	482 969	482 969	386 030	384 976	384 976
Pago al Estado	47,511%	-225 800	-283 089	-316 834	-229 464	-229 464	-229 464	-183 407	-182 906	-182 906
Ingresos Netos		249 459	312 750	350 030	253 506	253 506	253 506	202 623	202 070	202 070
Gastos Operativos	0	-83 946	-85 398	-87 181	-88 958	-90 797	-92 665	-75 389	-76 947	-78 540
Mantenimiento Ord. Fila y Podiums		-4 363	-4 459	-4 557	-4 657	-4 760	-4 865	-3 963	-4 050	-4 139
Mantenimiento Balanza		-5 814	-5 942	-6 073	-6 206	-6 343	-6 482	-5 281	-5 397	-5 516
Mantenimiento Counters										
Guía aeroportuario		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos por pandemia		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal		-44 881	-45 868	-46 877	-47 908	-48 962	-50 040	-40 764	-41 661	-42 577
Limpieza		-20 038	-20 478	-20 929	-21 389	-21 860	-22 341	-18 200	-18 600	-19 009
Seguros		-5 213	-5 160	-5 187	-5 173	-5 180	-5 176	-4 128	-4 127	-4 127
Impuestos Municipales		-2 840	-2 902	-2 966	-3 031	-3 098	-3 166	-2 579	-2 636	-2 694
ITF		-46	-47	-48	-49	-50	-51	-42	-43	-44
Fee operador		-751	-542	-545	-543	-544	-543	-433	-433	-433
Costos Indirectos		-98 052	-100 168	-102 350	-104 571	-106 845	-109 167	-88 909	-90 843	-92 819
Net IGV	0	65 278	86 613	98 964	65 429	64 980	64 524	51 250	50 680	50 292
Pago de IGV	0	-65 278	-86 613	-98 964	-65 429	-64 980	-64 524	-51 250	-50 680	-50 292
Pago de IR	25,9%	0	-6 148	-24 008	-33 048	-7 012	-7 143	-6 058	-2 600	-1 136
Flujo de Caja Operativo	0	61 313	103 176	127 451	52 965	48 721	45 617	35 725	32 727	29 575
Inversión realizada	-580 930									
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recuperación de la inversión										297 446
Flujo de Caja Económico	-580 930	61 313	103 176	127 451	52 965	48 721	45 617	35 725	32 727	327 021

WACC	6,83%
VAN	0

Fuente: Modelo Excel® remitido por LATAM mediante Carta S/N de fecha 12 de mayo de 2022.

f) Propuesta de Cargo de Acceso

75. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el Cargo de Acceso propuesto para el servicio de alquiler de mostradores *Check-in* en el AIJCh es de USD 1,09 por hora o fracción.

IV. PROPUESTA DEL OSITRÁN

IV.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

76. De acuerdo con el artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso²³.
77. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
78. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe “*permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos **eficientes** de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)*”. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).
79. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) 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.

²³ REMA.-

“Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.

Las disposiciones de este Capítulo son aplicables a cualquier pago que efectúe un Usuario Intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza.

El Contrato de Acceso especificará el pago de un Cargo de Acceso, el cual adoptará la forma o modalidad que corresponda según el tipo contractual que haya adoptado el Contrato de Acceso, sea éste un precio, una renta, una tarifa, o cualquier otra modalidad, o combinación de modalidades. Dicho cargo no deberá constituir una barrera al Acceso.

No se consideran Cargos de Acceso aquellos pagos que un usuario efectúa por la prestación de servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público.”

IV.2. FORMULACIÓN DEL CARGO DE ACCESO

80. Dada la información disponible y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial en el presente caso, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos²⁴ mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años.

a) Horizonte de evaluación

81. Para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente propuesta se considerará el periodo 2021 – 2024, tomando como año base al 2021.
82. Sobre el particular, la pertinencia de considerar un horizonte de tiempo hasta el año 2024 responde al hecho de que, a partir del año 2025, el Concesionario prevé el inicio de operaciones del nuevo terminal, lo cual conllevaría a una reasignación de la infraestructura que actualmente se encuentra destinada al *check-in*. En efecto, en el Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0028 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014 de fecha 30 de mayo de 2022, LAP lo siguiente:

*“En relación con la estimación del inicio de operaciones del nuevo terminal, debido a que **este operaría a inicios del 2025**, tal y como se aprecia en la proyección de pasajeros (T1 y T2), **el número de counters efectivamente debería disminuirse no en el 2028 sino en el 2025; es decir pasar de 69 counters a 55 counters en el 2025.** (...) Asimismo, es sustancial indicar que **existirá un plazo adicional para retirar estos counters debido al periodo de adaptación a la operación dual en dicho año, pero se espera que este no sea más allá del 2025”**.*

[El énfasis es nuestro.]

83. En tal sentido, esta Gerencia considera que dicho nuevo escenario debería verse reflejado en el Cargo de Acceso que se establezca a partir del año 2025, en tanto que para la presente determinación del Cargo de Acceso se debe considerar solamente el escenario de operación del terminal actual hasta el año 2024.
84. Cabe indicar que tanto LAP como los Usuarios Intermedios consideran horizontes de tiempo amplios para la construcción de sus flujos de caja descontados, los cuales van hasta los años 2031 y 2030, respectivamente. Sin embargo, de acuerdo con lo observado en el documento denominado Anexo N° 3 - “Observaciones Usuarios Intermedios - Contrato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Mostradores de *Check In*)”, remitido por LAP mediante Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048 de fecha 29 de abril de 2022, si bien no hay un acuerdo, ambas partes plantean que la vigencia del contrato de acceso (y, por consiguiente, el cobro del cargo respectivo) no debería extenderse más allá de la entrada en operación del nuevo terminal (aproximadamente en enero de 2025).
85. Al respecto, dejando de lado la cuestión del nuevo terminal, en opinión de esta Gerencia para la construcción del flujo de caja descontado se debe considerar un horizonte de tiempo acorde con el periodo de vigencia del cargo, toda vez que dicho periodo forma parte de los supuestos empleados para la proyección de los ingresos operativos que permitirían la recuperación de los costos económicos de proveer la facilidad esencial. En tal sentido, considerar el periodo 2021 – 2024 como horizonte de tiempo para la construcción del flujo de caja descontado guarda relación con el periodo de vigencia del cargo de acceso hasta el año 2024.

²⁴ De acuerdo con el segundo numeral del Anexo 3 del REMA, la metodología consiste en “La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)”.

b) Ingresos operativos

b.1) Unidad de cobro

86. La presente propuesta considera que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) será cobrado en USD por hora o fracción, ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

b.2) Demanda

87. Considerando que el cobro del Cargo de Acceso propuesto será por hora o fracción, la demanda por el uso de los mostradores de *check-in* se encontrará expresada en dicha unidad de cobro, esto es, en número de horas de uso de los mostradores.
88. Al respecto, debemos indicar que el número de horas de uso de los mostradores por parte de los Usuarios Intermedios depende principalmente de dos factores: i) la cantidad de pasajeros embarcados que realizaron el *check-in* en el terminal, y ii) el tiempo de atención del pasajero en el mostrador de *check-in*. Así, una mayor demanda de horas de uso de los mostradores estaría explicado por un mayor número de pasajeros embarcados que realizaron su *check-in* en el terminal y/o por el mayor tiempo que tomó atender a dichos pasajeros en los mostradores.
89. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica del número de horas de uso de los mostradores de *check-in* en el AIJCh y el número total de pasajeros embarcados (tanto nacional como internacional), así como también el ratio hora/pasajero, calculado a partir del total de horas de uso de los mostradores y el total de pasajeros embarcados, el cual reflejaría el tiempo promedio que tomó atender a cada pasajero en los mostradores del área de *check-in* del aeropuerto²⁵.

Tabla 17 Estadísticas de uso de los mostradores de *check-in* y del tráfico de pasajeros embarcados en el AIJCh, 2008-2021

Año	Tiempo de uso de mostradores (en horas)	Número de pasajeros embarcados	Ratio Hora/Pasajero
2008	286 537	3 823 278	0,075
2009	262 702	4 007 846	0,066
2010	309 439	4 654 194	0,066
2011	325 643	5 346 932	0,061
2012	345 738	6 060 197	0,057
2013	334 092	6 861 816	0,049
2014	328 738	7 191 827	0,046
2015	332 421	7 890 832	0,042
2016	346 451	8 627 104	0,040
2017	366 199	9 356 211	0,039
2018	393 686	10 111 419	0,039
2019	414 068	10 867 065	0,038
2020	147 126	3 315 729	0,044
2021	351 304	5 211 206	0,067

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP, Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Como se puede observar, tanto el número de horas de uso de los mostradores como el tráfico de pasajeros embarcados se han mantenido en tendencia creciente; sin embargo, el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros embarcados se ha mostrado superior, lo cual se ve reflejado en la tendencia decreciente del ratio hora/pasajero. No obstante, en el

²⁵ Al respecto, para la estimación del ratio hora/pasajero se emplea el número total de pasajeros embarcados como una variable *proxy* debido a que en el AIJCh no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el *check-in* dentro del aeropuerto.

año 2020 dichas tendencias se vieron afectadas a consecuencia de las medidas impuestas a nivel mundial en el sector aeronáutico por la pandemia de la COVID-19²⁶, observándose una recuperación gradual del tráfico de pasajeros y del número de horas de uso de mostradores en el año 2021, en tanto que para el caso del ratio hora/pasajero aún se apreciaría un valor alejado de la tendencia histórica debido a las medidas de distanciamiento y restricción de aforos existentes durante dicho año en el AIJCh.

91. Por otro lado, otro concepto importante relacionado con el uso de los mostradores de *check-in* es el factor de ocupación, el cual es entendido como el tiempo promedio en el que la facilidad esencial es utilizada por los Usuarios Intermedios, expresado en términos porcentuales. Así, en el presente caso, el factor de ocupación resultaría de dividir el número total de horas de uso de los mostradores entre el número máximo de horas disponibles, o también denominada capacidad máxima. Al respecto, la capacidad máxima se determina multiplicando el número de mostradores que forman parte de la facilidad esencial por el tiempo de operación anual del terminal (expresado en horas)²⁷, siendo que en el caso del AIJCh el régimen de operación es 24/7.
92. Sobre el particular, en cuanto al tiempo de operación anual del terminal, si bien el AIJCh mantiene un régimen de operación 24/7, conviene señalar que, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19, en el año 2020 las operaciones regulares del aeropuerto se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio. Así, de los 366 días calendario de dicho año, el AIJCh solamente presentó operaciones regulares en 246 días, lo cual tiene un impacto sobre la capacidad máxima de uso de mostradores para el año 2020.
93. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica de la capacidad máxima y el factor de ocupación de los mostradores de *check-in* en el AIJCh. Como se puede apreciar, en años bisiestos²⁸ la capacidad máxima del uso de mostradores tiende a incrementar ligeramente respecto del resto de años; en tanto que, en aquellos años en donde se presenta un cambio en el número de mostradores (adición o retiro), la capacidad máxima se expresaría en función del número de mostradores que continúan formando parte de la facilidad esencial. Al respecto, nótese que en los años 2017 y 2019 se incrementó el número de mostradores, pasando de 54 mostradores al inicio del año 2017 a 71 mostradores al cierre del año 2019, mientras que en el año 2020 se efectuó el retiro de dos mostradores, pasándose a un total de 69 mostradores al cierre de dicho año²⁹.

²⁶ En efecto, en el caso del AIJCh, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú, las operaciones regulares se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio de 2020. Así, como parte de la reactivación de los vuelos aéreos en el país, el 15 de julio de 2020 se reiniciaron las operaciones nacionales, en tanto que a partir del 5 de octubre de 2020 se retomaron las operaciones internacionales.

²⁷ Esto es, el número de horas de operación diaria del terminal multiplicada por su número de días de operación al año.

²⁸ En el periodo analizado, los años bisiestos son los años 2008, 2012, 2016 y 2020.

²⁹ De acuerdo a lo señalado por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, las adiciones de los mostradores al servicio tuvieron lugar el 1 de setiembre de 2017 (ocho mostradores) y el 27 de octubre de 2019 (nueve mostradores), en tanto que para el retiro de los dos mostradores del servicio, dado que este tuvo lugar durante las primeras semanas de setiembre, para efectos de la presente propuesta se tomará como referencia el 1 de setiembre de 2020.

Tabla 18 Factor de ocupación de los mostradores de *check-in*, 2008-2021

Año	Número de mostradores			Capacidad máxima (horas)	Uso de mostradores (horas)	Factor de Ocupación (%)
	Al inicio del año	Adiciones/ Retiros	Al cierre del año			
2008	54	0	54	474 336	286 537	60,4%
2009	54	0	54	473 040	262 702	55,5%
2010	54	0	54	473 040	309 439	65,4%
2011	54	0	54	473 040	325 643	68,8%
2012	54	0	54	474 336	345 738	72,9%
2013	54	0	54	473 040	334 092	70,6%
2014	54	0	54	473 040	328 738	69,5%
2015	54	0	54	473 040	332 421	70,3%
2016	54	0	54	474 336	346 451	73,0%
2017	54	8	62	496 464	366 199	73,8%
2018	62	0	62	543 120	393 686	72,5%
2019	62	9	71	561 264	414 068	73,8%
2020	71	-2	69	414 768	147 126	35,5%
2021	69	0	69	604 440	351 304	58,1%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP, Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Respecto al factor de ocupación, como se puede observar, durante los años previos a la pandemia de la COVID-19 la utilización de los mostradores de *check-in* se encontró fluctuando entre el 72% y 74% de la capacidad máxima, en tanto que para el año 2020, como consecuencia de las restricciones impuestas sobre el transporte aéreo de personas, el factor de ocupación alcanzado fue de 35,5%. No obstante, para el año 2021, dicho factor se vio incrementado como consecuencia del debilitamiento de las restricciones impuestas en el país, a la par de la reactivación del sector aeronáutico a nivel mundial, alcanzándose una utilización del 58,1% de la capacidad máxima.
95. Sobre la base de lo descrito anteriormente, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en horas), se tomarán en cuenta dos variables: el ratio hora/pasajero y el número de pasajeros embarcados, de manera tal que³⁰:

$$H_t = \theta_t * Pax_t$$

Donde:

- H_t : Número de horas de uso de los mostradores en el año t .
 θ_t : Ratio hora/pasajero correspondiente al año t .
 Pax_t : Número de pasajeros embarcados en el aeropuerto en el año t .

96. Así, para llevar a cabo la proyección de demanda correspondiente al periodo 2022-2024, se deberá contar, en primer lugar, con estimaciones de las variables “ratio hora/pasajero” y “número de pasajeros embarcados” para cada uno de los años de dicho periodo. No obstante, cabe indicar que, para el caso del año 2022, considerando que a la fecha del presente Informe ya se cuenta con información estadística proporcionada por LAP³¹ respecto del número de horas de uso de los mostradores entre los meses de enero y mayo, corresponderá proyectar únicamente la demanda del servicio para el periodo junio-diciembre y, posterior a ello, agregarla con la información efectiva reportada por el Concesionario a efectos de contar con la cantidad demandada total correspondiente al año 2022.

³⁰ Cabe indicar que una metodología similar es empleada por LAP en su propuesta de cargo de acceso remitida, mientras que en el caso de los Usuarios Intermedios, la propuesta remitida no indica los supuestos empleados para sus proyecciones.

³¹ La información proviene de los formatos estadísticos presentados por LAP de manera mensual al buzón de Declaración Estadística del Ositrán.

97. Con relación al ratio hora/pasajero, como se indicó, en el caso del AIJCh este se obtiene a partir del número de horas de uso de los mostradores y el número de pasajeros embarcados³². Así, para efectos de la estimación de dicho ratio, se considerará la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán, tanto del número de horas de uso de los mostradores³³ como del número de pasajeros embarcados, ambos para el periodo comprendido entre enero de 2015 y mayo de 2022, ello con la finalidad de poder contar con un periodo amplio que permita observar la evolución de dichas variables.
98. En las siguientes tablas se presenta la información mensual del número de horas de uso de los mostradores y el número de pasajeros embarcados, registrados en el AIJCh entre enero de 2015 y mayo de 2022. Al respecto, nótese que entre los meses de marzo y octubre de 2020 ambas variables mostraron valores muy por debajo, e incluso nulos, respecto de lo observado en años previos a la pandemia de la COVID-19; no obstante, a partir de noviembre de 2020, los valores registrados han empezado a mostrar una tendencia de recuperación gradual, ello como consecuencia de la reactivación experimentada en el sector aeronáutico.

Tabla 19 Horas de uso de los mostradores de *check-in*, según mes, 2015-2022

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Enero	25 143	28 633	30 263	25 426	34 613	35 310	15 981	31 894
Febrero	31 255	27 487	27 428	36 929	35 192	37 406	25 330	35 757
Marzo	25 413	29 386	29 852	27 931	29 753	13 829	21 785	30 392
Abril	26 896	28 084	28 915	44 485	33 952	776	24 463	35 620
Mayo	27 264	29 619	31 066	18 595	34 745	-	23 357	34 977
Junio	26 991	28 260	29 884	37 219	36 555	-	28 265	-
Julio	27 968	29 840	29 859	33 349	36 170	495	28 637	-
Agosto	29 875	29 624	35 056	36 437	36 866	5 515	55 470	-
Setiembre	26 701	28 086	30 229	32 360	37 319	7 284	30 649	-
Octubre	28 465	29 703	31 822	34 816	32 645	8 613	35 345	-
Noviembre	27 592	28 469	29 366	34 033	34 236	20 502	33 310	-
Diciembre	28 858	29 260	32 459	32 105	32 022	17 396	28 712	-
Total	332 421	346 451	366 199	393 686	414 068	147 126	351 304	168 640

Fuente: Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 20 Pasajeros embarcados en el AIJCh, según mes, 2015-2022

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Enero	609 330	672 775	736 501	807 653	859 423	931 348	364 923	597 847
Febrero	602 402	679 760	699 997	776 216	815 148	928 226	149 366	594 726
Marzo	614 871	696 579	719 821	807 463	828 576	452 635	248 865	654 243
Abril	603 025	641 350	709 664	784 100	846 489	1 134	271 475	667 906
Mayo	656 108	738 300	756 874	850 523	934 236	2 110	365 300	711 045
Junio	607 935	686 029	739 358	804 825	875 935	2 395	399 010	-
Julio	712 190	802 841	877 048	933 117	991 728	37 651	503 500	-
Agosto	736 688	801 551	882 229	951 617	1 025 828	56 027	543 048	-
Setiembre	674 906	723 728	801 645	845 652	932 388	84 110	524 704	-
Octubre	738 088	782 717	858 583	891 818	936 560	175 387	589 484	-
Noviembre	657 251	693 171	764 329	814 582	898 258	260 409	602 770	-
Diciembre	678 038	708 303	810 162	843 853	922 496	384 297	648 761	-
Total	7 890 832	8 627 104	9 356 211	10 111 419	10 867 065	3 315 729	5 211 206	3 225 767

Fuente: Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³² Como se mencionó, esto a manera de *proxy* debido a que en el AIJCh no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el *check-in* dentro del aeropuerto.

³³ Cabe indicar que el número de horas de uso de los mostradores tomado de la Declaración Estadística de LAP al Ositrán coincide, agregado a nivel anual, con el número de horas reportado por LAP en su Contabilidad Regulatoria. Sin embargo, para efectos de la estimación, se empleará la información de la Declaración Estadística de LAP al Ositrán debido a que presenta un mayor nivel de desagregación.

99. Así, sobre la base de dicha información, se procede a realizar el cálculo del ratio hora/pasajero para cada uno de los meses del periodo 2015-2022, con la finalidad de apreciar la evolución de dicha variable en el tiempo, obteniéndose los resultados que se muestran en la Tabla 21. Al respecto, como se puede observar, los valores promedio de los ratios mensuales para los años 2015 al 2019 se encuentran en torno a 0,040, mientras que los valores promedio obtenidos en los años 2020 y 2021 se alejan de dicha cifra como consecuencia de las restricciones y medidas de distanciamiento social que se presentaron en tales años.
100. No obstante, considerando que las estadísticas de horas de uso de los mostradores y de pasajeros embarcados en el AIJCh han venido mostrando un mejor desempeño a lo largo del año 2022, conforme se han aminorado las restricciones impuestas en el marco de la pandemia de la COVID-19, para efectos de la proyección de demanda correspondiente al periodo 2022-2024 se asume que el ratio hora/pasajero tenderá a estabilizarse en torno a los valores promedio observados en los años previos a la pandemia.
101. Así, para el caso de la demanda del servicio correspondiente al periodo junio-diciembre de 2022, los ratios empleados serán estimados a partir del promedio de los ratios de cada mes respectivo entre los años 2015 y 2019³⁴, cuyos valores estimados se presentan también en la siguiente tabla. Por otro lado, en el caso de los años 2023 y 2024, dado que la demanda estimada será de periodicidad anual, se empleará un único ratio hora/pasajero que es estimado a partir del promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2015-2019, el cual asciende a 0,040³⁵.
102. Cabe mencionar que en ambos casos no se toman en cuenta los datos correspondientes a los años 2020 y 2021 debido a que los ratios obtenidos en esos años presentan valores atípicos, tal como se aprecia en la siguiente tabla, esto como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19 (tales como la suspensión de operaciones aéreas regulares en el país, la obligatoriedad del distanciamiento físico en los aeropuertos, entre otros), siendo que dichos valores introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones realizadas del ratio hora/pasajero.

Tabla 21 Ratio hora/pasajero, según mes, 2015-2022

Año	Ratio Horas/Pasajero							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Enero	0,041	0,043	0,041	0,031	0,040	0,038	0,044	0,053
Febrero	0,052	0,040	0,039	0,048	0,043	0,040	0,170	0,060
Marzo	0,041	0,042	0,041	0,035	0,036	0,031	0,088	0,046
Abril	0,045	0,044	0,041	0,057	0,040	0,684	0,090	0,053
Mayo	0,042	0,040	0,041	0,022	0,037	-	0,064	0,049
Junio	0,044	0,041	0,040	0,046	0,042	-	0,071	0,043
Julio	0,039	0,037	0,034	0,036	0,036	0,013	0,057	0,037
Agosto	0,041	0,037	0,040	0,038	0,036	0,098	0,102	0,038
Setiembre	0,040	0,039	0,038	0,038	0,040	0,087	0,058	0,039
Octubre	0,039	0,038	0,037	0,039	0,035	0,049	0,060	0,037
Noviembre	0,042	0,041	0,038	0,042	0,038	0,079	0,055	0,040
Diciembre	0,043	0,041	0,040	0,038	0,035	0,045	0,044	0,039
Promedio	0,042	0,040	0,039	0,039	0,038	0,116	0,075	0,045

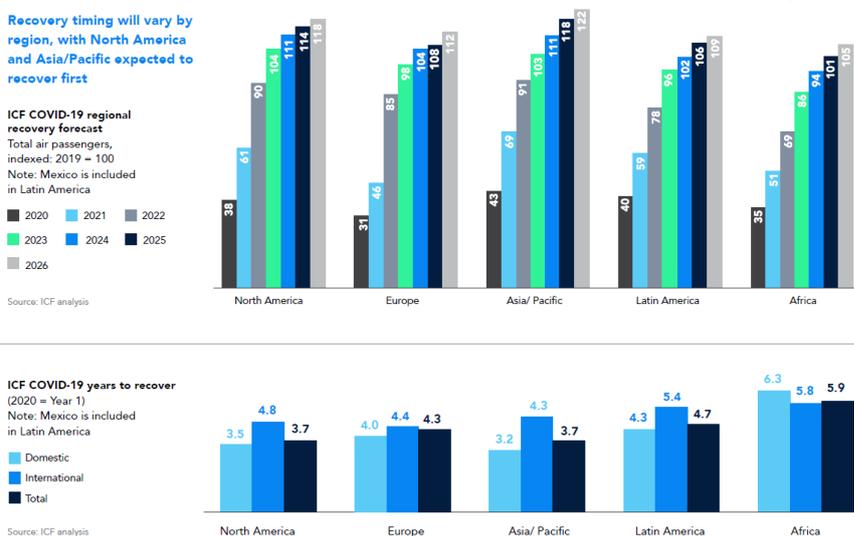
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³⁴ Así, por ejemplo, en el caso del ratio del mes de junio de 2022, este resulta equivalente al promedio de los ratios observados en los meses de junio del periodo 2015-2019.

³⁵ Cabe indicar que, en el caso de la propuesta de LAP, la proyección de demanda considera el empleo de un ratio de 0,051, el cual es obtenido a partir del promedio de los ratios hora/pasajero anuales del periodo 2019-2022, siendo que en el caso del 2022 el ratio corresponde únicamente al periodo enero-marzo. Al respecto, por las razones expuestas en el presente Informe, no consideramos adecuado el empleo de los datos del periodo 2020-2021 para el cálculo de dicho promedio, debido a que introduciría sesgos en la estimación al presentar estadísticas atípicas; asimismo, no consideramos adecuado incorporar en el cálculo del promedio de ratios anuales al valor del año 2022 obtenido a partir de la información de solo tres (3) meses.

103. Con relación al número de pasajeros embarcados, considerando que durante el periodo 2022-2024 el sector aeronáutico se encontrará en una situación de reactivación gradual postpandemia, su estimación se realizará a partir de los pronósticos de recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica presentados en el reporte elaborado por ICF, empresa global de servicios de consultoría (en adelante, ICF (2021))³⁶, el cual muestra estimaciones respecto de los niveles de recuperación del tráfico aéreo de pasajeros hasta el año 2026.

Ilustración 1 Recuperación del tráfico aéreo de pasajeros, por regiones



Fuente: ICF (2021).

104. Como se puede observar, ICF (2021) pronostica que en América Latina el tráfico aéreo de pasajeros para el año 2022 alcanzará el 78% del tráfico observado en el año 2019; mientras que, para los años 2023 y 2024 dichos niveles serán del 96% y 102%, respectivamente. En la siguiente tabla se presentan los niveles esperados del tráfico aéreo de pasajeros pronosticado por ICF (2021) para el periodo 2019-2026, detallándose además la variación porcentual esperada de los niveles de tráfico respecto del año 2019.

Tabla 22 Recuperación del tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica, 2019-2026

Año	Nivel de tráfico	Var. % respecto 2019
2019	100	-
2020	40	-60,0%
2021	59	-41,0%
2022	78	-22,0%
2023	96	-4,0%
2024	102	2,0%
2025	106	6,0%
2026	109	9,0%

Fuente: ICF (2021).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. Nótese que, para los años 2020 y 2021, la variación del nivel de tráfico aéreo de pasajeros en Latinoamérica, estimada por ICF, respecto del nivel del año 2019 asciende a -60% y -41%, respectivamente, lo cual se asemeja a la tendencia observada en la evolución del número de pasajeros embarcados en el AIJCh en los años 2020 y 2021 respecto de lo observado en el año 2019, cuyas variaciones ascendieron a -69% y -52%, respectivamente. Así, considerando que las estadísticas de pasajeros embarcados en el AIJCh presentadas anteriormente, han venido mostrando un mejor desempeño a lo largo del año 2022 conforme se han aminorado las restricciones impuestas en el marco de la

³⁶ ICF es una empresa con más de 50 años de experiencia que realiza consultorías y brinda servicios digitales a nivel global, tanto al sector público como el privado. Tomado de: <https://investor.icf.com/> (última revisión: 28/6/2022).

pandemia de la COVID-19, para efectos de la proyección de demanda correspondiente al periodo 2022-2024 se considerarán las variaciones porcentuales del tráfico de pasajeros respecto del año 2019 obtenidas a partir de los pronósticos de ICF (2021).

106. En la siguiente tabla se presentan las proyecciones del número de pasajeros embarcados en el AIJCh durante el periodo 2022-2024. Como se puede observar, dichas proyecciones asumen una recuperación gradual del tráfico de pasajeros durante los primeros años hasta sobrepasar ligeramente el nivel de tráfico del 2019 recién en el año 2024 (2% por encima de los niveles del 2019)³⁷.

Tabla 23 Pasajeros embarcados en el AIJCh en relación al año 2019, 2022-2024

Año	2019	2022	2023	2024
Recuperación esperada del tráfico respecto del año 2019 (en niveles) ¹	100	78	96	102
Variación esperada del tráfico respecto del año 2019	-	-22,0%	-4,0%	2,0%
Número de pasajeros embarcados	10 867 065	8 476 311	10 432 382	11 084 406

Nota:

De acuerdo con las proyecciones de ICF a junio de 2021 (<https://www.icf.com/insights/transportation/covid-19-air-traffic-recovery-update>)

Fuente: ICF (2021), Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. No obstante, considerando que a la fecha del presente Informe ya se cuenta con información estadística proporcionada por LAP³⁸ respecto del número de pasajeros embarcados entre los meses de enero y mayo de 2022, para efectos de la proyección de demanda corresponderá asignar la diferencia entre el tráfico total proyectado para el 2022 y el tráfico acumulado hasta mayo de 2022 al periodo junio-diciembre de 2022. Adicionalmente, bajo el supuesto de que la entrada en vigencia del cargo de acceso tendría lugar en el mes de setiembre de 2022³⁹, el tráfico de pasajeros estimado para el periodo junio-diciembre se dividirá en dos subgrupos: junio-agosto y setiembre-diciembre, a efectos de introducir el cobro diferenciado del cargo de acceso a lo largo del año 2022⁴⁰.
108. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las estimaciones del tráfico de pasajeros embarcados que será considerado para la proyección de la demanda del servicio. Cabe indicar que la participación del tráfico efectivamente registrado entre enero y mayo de 2022 respecto del tráfico total proyectado para dicho año asciende a 38%, siendo este porcentaje muy cercano a la participación promedio observada para dicho periodo entre los años 2015 y 2019 (39% del tráfico total anual); así, se verifica que las estadísticas registradas en lo que va del año 2022 respecto de la proyección anual efectuada tienden a mostrar un comportamiento muy similar a lo observado en los años previos a la pandemia.

³⁷ Cabe indicar que, en el caso de la propuesta de LAP, las proyecciones de pasajeros embarcados para los 2022, 2023 y 2024 presentan variaciones porcentuales respecto del año 2019 de -22%, -3% y 9%, respectivamente. Al respecto, dichas tasas se asemejan a las consideradas en la presente propuesta, con excepción de la tasa empleada para el año 2024 que, para el caso de la presente propuesta, es más conservadora debido a que se mantiene una expectativa de recuperación gradual del tráfico hasta el año 2024, en donde se alcanzarán ligeramente por encima los niveles de tráfico del 2019.

³⁸ La información proviene de los formatos estadísticos presentados por LAP de manera mensual al buzón de Declaración Estadística del Ositrán.

³⁹ Esto se abordará con detalle en la sección "b.3) Proyección de ingresos" del presente Informe.

⁴⁰ Al respecto, en el caso del periodo junio-agosto, este se determina multiplicando el tráfico total proyectado para el 2022 por la participación promedio del tráfico agregado del periodo junio-agosto observada entre los años 2015 y 2019, la cual ascendió a 27% del tráfico total anual. Por su parte, en el caso del periodo setiembre-diciembre, este se determinó como la diferencia entre el tráfico total proyectado para el 2022, el tráfico acumulado hasta mayo de 2022 y el tráfico estimado del periodo junio-agosto.

Tabla 24 Pasajeros embarcados en el AIJCh, 2022-2024

Año	Ene-May 2022	Jun-Ago 2022	Set-Dic 2022	2022	2023	2024
Recuperación esperada del tráfico respecto del año 2019 (en niveles)				78	96	102
Variación esperada del tráfico respecto del año 2019				-22,0%	-4,0%	2,0%
Número de pasajeros embarcados	3 225 767	2 247 004	3 003 540	8 476 311	10 432 382	11 084 406

Fuente: ICF (2021), Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

109. Con todo ello, una vez que se disponen de las estimaciones del ratio hora/pasajero y del número de pasajeros embarcados, se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en horas), de acuerdo con la formulación detallada anteriormente. En la siguiente tabla se presenta la estimación del tiempo de uso de mostradores (en horas) para el periodo 2022-2024.

Tabla 25 Tiempo de uso de mostradores en el AIJCh, 2022-2024

Año	Ene-May 2022	Jun-Ago 2022	Set-Dic 2022	2022	2023	2024
Número de pasajeros embarcados	3 225 767	2 247 004	3 003 540	8 476 311	10 432 382	11 084 406
Ratio Hora/pasajero estimada	0,052	0,039	0,039	0,044	0,040	0,040
Tiempo de uso de mostradores (horas)	168 640	88 106	116 703	373 449	415 595	441 569

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. Al respecto, debemos indicar que, en el caso del año 2022, la estimación comprendió, por un lado, la información real obtenida a partir de las estadísticas remitidas por LAP⁴¹ correspondientes al periodo enero-mayo de 2022 y, por otro lado, las proyecciones de horas de uso obtenidas a partir del tráfico estimado de pasajeros embarcados para los periodos junio-agosto y setiembre-diciembre de 2022 y los ratios hora/pasajero estimados para dichos periodos. Sobre esto último, tales ratios fueron calculados como el promedio de los ratios mensuales estimados en la Tabla 21 para los periodos junio-agosto y setiembre-diciembre de 2022, esto a efectos de mantener consistencia con los periodos respectivos del tráfico estimado de pasajeros embarcados. Entre tanto, como se indicó anteriormente, en el caso de los años 2023 y 2024, la proyección de las horas de uso se efectuó multiplicando el tráfico de pasajeros embarcados por el ratio hora/pasajero, ambos estimados para dichos años.
111. Adicionalmente, considerando la capacidad máxima esperada del servicio para el periodo 2022-2024, es posible obtener los factores de ocupación estimados que se detallan en la siguiente tabla⁴². Al respecto, dicha ocupación del servicio presentaría una tendencia creciente dentro del periodo analizado, en línea con las expectativas de recuperación del tráfico en el AIJCh, esperándose alcanzar en el 2024 los niveles de ocupación observados en los años previos a la pandemia.

Tabla 26 Factor de ocupación de los mostradores de check-in, 2022-2024

Año	2022	2023	2024
Tiempo de uso de mostradores (horas)	373 449	415 595	441 569
<u>Número de mostradores</u>			
Al inicio del año	69	69	69
Adiciones/retiros	0	0	0
Al cierre del año	69	69	69
Capacidad máxima del uso de mostradores (horas)	604 440	604 440	606 096
Factor de Ocupación (%)	61,8%	68,8%	72,9%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴¹ La información proviene de los formatos estadísticos presentados por LAP de manera mensual al buzón de Declaración Estadística del Ositrán.

⁴² Cabe indicar que el año 2024 se considera año bisiesto.

b.3) Proyección de ingresos

112. Sobre la base de las proyecciones de demanda presentadas en la Tabla 25, se proyectan los ingresos del servicio obtenidos como producto del cobro del Cargo de Acceso. Al respecto, se considera que el Cargo propuesto en el presente Informe será aplicado sobre la demanda entre los años 2022 y 2024; no obstante, en el caso del año 2022 se tendrá en cuenta la existencia del Cargo de Acceso vigente que fue determinado en la emisión del mandato de acceso del año 2017.
113. Sobre el particular, si bien mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0057-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso ampliar la vigencia de dicho mandato de acceso hasta el 31 de julio de 2022, se debe considerar que mediante Acuerdo N° 2434-766-22-CD-OSITRAN, de fecha 8 de junio de 2022⁴³, el Consejo Directivo del Ositrán acordó, entre otros, prorrogar en veinte (20) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes el proyecto de mandato de acceso, lo cual es aplicable a los procedimientos que se encuentran en trámite. Así, considerado ello, para efectos de la presente propuesta se estima que el nuevo Cargo de Acceso entrará en vigencia a partir del mes de setiembre de 2022.
114. En la siguiente tabla se presentan los ingresos proyectados por la prestación del servicio para el periodo 2022-2024. Nótese que, para el caso del año 2022, la proyección de ingresos considera el cobro del Cargo de Acceso del año 2017 entre los meses de enero y agosto, además del cobro del nuevo Cargo de Acceso propuesto entre los meses de setiembre y diciembre.

Tabla 27 Ingresos proyectados del servicio, 2022-2024

Año	Ene-Ago 2022	Set-Dic 2022	2022	2023	2024
Tiempo de uso de mostradores (horas)	256 746	116 703	373 449	415 595	441 569
Cargo de acceso, USD	1,18	2,26		2,26	2,26
Ingresos Brutos (USD)	302 960	263 648	566 609	938 887	997 568

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Costos de operación y mantenimiento

115. En la presente propuesta, los costos de operación y mantenimiento se componen de costos directos, costos indirectos y costos no imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2022-2024 son detalladas a continuación.

c.1) Costos directos

116. Los costos directos asociados a la provisión de la facilidad esencial comprenden las siguientes partidas^{44 45}:

- Mantenimiento de podiums,
- Mantenimiento de *counters*,
- Limpieza de estructuras metálicas,
- Limpieza interna de *counters*,
- Servicio de limpieza del área de mostradores,

⁴³ Notificado a Lima Airport Partners S.R.L. el 10 de junio de 2022 mediante Oficio N° 00053-2022-SCD-OSITRAN.

⁴⁴ Cabe indicar que en la propuesta de LAP se considera la partida "Personal" como parte de los costos directos. Sin embargo, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, entre los años 2016 y 2021 se observa que los conceptos asociados al Gasto de Personal imputados a *check-in* se encuentran asignados en su mayoría a los costos indirectos y costos no imputables, en tanto que la participación de lo asignado al costo directo resulta inferior al 0,5% del costo total. En tal sentido, en la presente propuesta se considerarán los gastos asociados al personal dentro de las estimaciones de costos indirectos y no imputables.

⁴⁵ Cabe mencionar que, tanto la propuesta de LAP como la de los Usuarios Intermedios incluyen dentro de esta partida a los costos por mantenimiento de ordenadores de fila; no obstante, para efectos de la presente propuesta, dicho costo no es considerado en línea con el análisis presentado en la sección "d) Base de capital e inversiones" del presente Informe.

- Mantenimiento de balanzas,
- Seguros,
- Impuestos Municipales (predial y arbitrios),
- Impuesto a las Transacciones Financieras, y
- Fee del operador.

117. Al respecto, para la proyección de los costos por concepto de dichas partidas se efectuará, por un lado, la estimación del costo al año 2022 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2023-2024 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del *Consumer Price Index* (CPI) de Estados Unidos, publicadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en el documento “*World Economic Outlook, April 2022*”, del 19 de abril de 2022⁴⁶, las cuales se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 28 CPI de Estados Unidos, periodo 2021-2024

Año	2021	2022	2023	2024
<i>Consumer Price Index</i> (CPI)	271,0	291,8	300,1	306,9
Var. % anual		7,68%	2,86%	2,26%

Fuente: FMI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Con relación a la partida “Mantenimiento de podiums”, la estimación del costo para el año 2022 se efectuó a partir del costo unitario del mantenimiento de podiums, presupuestado por la empresa que le presta dicho servicio al Concesionario⁴⁷. Así, considerando tal información, se procedió a multiplicar dicho costo unitario con el número de podiums asignados al cierre del año 2021, de acuerdo con lo informado por LAP⁴⁸, obteniéndose con ello el costo total por el mantenimiento de dichos bienes. En la siguiente tabla se presenta la estimación del costo de mantenimiento de podiums para el año 2022.

Tabla 29 Costo de mantenimiento de podiums, 2022

a. Presupuesto total de Mantenimiento, año 2022

Costo unitario de mantenimiento de podiums (USD)	53,41
Número de podiums, al cierre del año 2021	21
Total, año 2022 (USD)	1 122

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. Con relación a la partida “Mantenimiento de *counters*”, para la estimación del costo para el año 2022 se consideró el presupuesto total remitido por la empresa que le presta dicho servicio al Concesionario⁴⁹, tal como se detalla en la siguiente tabla, el cual comprende el mantenimiento correctivo de los *counters* con frecuencia anual. Nótese que, considerando que actualmente la oferta del Concesionario es de 69 *counters*, el costo de mantenimiento por cada *counter* intervenido en el año 2022 ascendería aproximadamente a USD 138.

⁴⁶ Disponible en: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/April>.

⁴⁷ Cabe indicar que dicha información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022. Al respecto, los valores remitidos por el contratista se encuentran en soles, por lo que para efectos de la presente propuesta, dichos montos fueron convertidos a USD aplicando el tipo de cambio proyectado para el 2022 por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en el documento “Informe de actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025”, del 30 de abril de 2022.

⁴⁸ Dicha información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴⁹ Cabe indicar que dicha información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022. Los valores remitidos se encuentran en soles, por lo que para efectos de la presente propuesta, dichos montos fueron convertidos a USD aplicando el tipo de cambio proyectado para el 2022 por el MEF en el documento “Informe de actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025”, del 30 de abril de 2022.

Tabla 30 Costo de mantenimiento de *counters*, 2022

a. Presupuesto total de Mantenimiento, año 2022	
Servicio de mantenimiento correctivo de counters (USD)	9 533
Total, año 2022 (USD)	9 533
b. Costo unitario por counter, año 2022	
Número de counters intervenidos	69
Costo por counter, año 2022 (USD)	138

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. Con relación a la partida “Limpieza de estructuras metálicas”, para la estimación del costo para el año 2022 se consideró la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario⁵⁰, el cual comprende el costo unitario por servicio prestado. Al respecto, considerando que, de acuerdo con el Concesionario, la frecuencia de los trabajos de limpieza es quincenal, esto es, veinticuatro (24) eventos por año⁵¹, el costo estimado de limpieza de estructuras metálicas resultará de multiplicar el costo unitario por el número de trabajos realizados en el año, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 31 Costo de limpieza de estructuras metálicas, 2022

a. Presupuesto total del servicio	
Costo por evento de limpieza, año 2022 (USD)	448
Número de eventos al año (Frecuencia: Quincenal)	24
Total, año 2022 (USD)	10 746

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. Con relación a la partida “Limpieza interna de *counters*”, para la estimación del costo para el año 2022 se consideró el costo unitario por evento de limpieza indicado en la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario⁵². Al respecto, considerando que, de acuerdo con el Concesionario, la frecuencia de los trabajos de limpieza es trimestral, esto es, cuatro (4) eventos por año⁵³, el costo estimado de limpieza interna de *counters* resultará de multiplicar el costo unitario por el número de trabajos realizados en el año.
122. Sin embargo, debemos hacer notar que la cotización presentada comprende la limpieza de 71 *counters*⁵⁴, lo cual significaría un costo de limpieza interna por *counter* de USD 41; así, considerando que la oferta del Concesionario es de 69 *counters*, el costo estimado de limpieza interna de *counters* se determinará multiplicando el costo del servicio por *counter* y el número total de *counters* ofertados, tal como se detalla en la siguiente tabla.

⁵⁰ Cabe indicar que dicha información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022. Los valores remitidos se encuentran en soles, por lo que para efectos de la presente propuesta, dichos montos fueron convertidos a USD aplicando el tipo de cambio proyectado para el 2022 por el MEF en el documento “Informe de actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025”, del 30 de abril de 2022.

⁵¹ De acuerdo con lo señalado por LAP tanto en su propuesta de cargo de acceso como en la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁵² Cabe indicar que dicha información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022. Los valores remitidos se encuentran en soles, por lo que para efectos de la presente propuesta, dichos montos fueron convertidos a USD aplicando el tipo de cambio proyectado para el 2022 por el MEF en el documento “Informe de actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025”, del 30 de abril de 2022.

⁵³ De acuerdo con lo señalado por LAP tanto en su propuesta de cargo de acceso como en la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁵⁴ De acuerdo con la documentación presentada por LAP en el Anexo IV del Memorandum M-GPF-GRAP-2022-0028 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

Tabla 32 Costo de limpieza interna de *counters*, 2022

a. Presupuesto total del servicio	
Costo por evento de limpieza, año 2022 (USD)	720
Número de eventos al año (Frecuencia: Trimestral)	4
Total, año 2022 (USD)	2 880
b. Costo unitario por counter, año 2022	
Número de counters presupuestados	71
Costo por counter, año 2022 (USD)	41
Número de counters ofertados	69
Costo total por counters ofertados, año 2022 (USD)	2 799

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. Con relación a la partida “Servicio de limpieza del área de mostradores”, para la estimación del costo para el año 2022 se calculó, en primer lugar, un costo base por limpieza del área de *check-in* a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP⁵⁵, tomando el promedio del costo de limpieza de *check-in* reportado entre los años 2016 y 2021⁵⁶. Luego, dicho costo base es ajustado por el CPI proyectado para el año 2022 (de acuerdo con la información presentada en la Tabla 28), obteniéndose así el costo estimado por limpieza del área de *check-in* para el año 2022.
124. Posteriormente, considerando que el personal de limpieza asignado al hall de *check-in* realiza sus actividades tanto en la zona de espera de pasajeros como en el área de mostradores, corresponderá determinar qué parte del costo estimado por limpieza del hall de *check-in* es trasladado al cálculo del cargo de acceso. Al respecto, en línea con el criterio empleado en la emisión del mandato de acceso del año 2017, para la asignación del costo de limpieza se empleará el ratio “Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a *check-in*” que, de acuerdo con lo señalado por LAP, es equivalente a 0,29 (esto es, 2/7)⁵⁷.
125. Así, multiplicando dicho ratio por el costo estimado por limpieza del área de *check-in* para el año 2022 se obtiene el costo estimado del servicio de limpieza del área de mostradores para el año 2022, tal como se detalla en la siguiente tabla⁵⁸.

⁵⁵ Específicamente se consideró el costo directo de la cuenta “63033704 – Servicio de Limpieza” imputado a “1300300 – Mostradores check in”.

⁵⁶ Al respecto, a diferencia de procedimientos anteriores, en esta oportunidad no se está tomando como base únicamente la información del último año debido a que los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19. Así, en la presente propuesta se ha construido un escenario base para proyectar el costo operativo tomando el promedio observado en el periodo 2016-2021 y empleando la información de los reportes de Contabilidad Regulatoria de LAP.

⁵⁷ De acuerdo con lo señalado por LAP tanto en su propuesta de cargo de acceso como en la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022. Este último documento, LAP señala que “El ratio 2/7 se ha venido aplicando consistentemente desde la revisión tarifaria del 2013 mediante el acuerdo de Consejo Directivo N°1584-460-13- CD-OSITRAN que aprueba el mandato de acceso de dicho año. Asimismo, de igual manera, fue aplicado en el último mandato de acceso mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, en el que se aprueba el Informe N° 017-17-GRE-OSITRAN y el Informe N° 010-17-GSFGAJ-OSITRAN. Este ratio tiene como propósito determinar con claridad el área específica del servicio regulado del check in, que comprende toda el área circundante a los mostradores; es decir, abarca atrás de los mostradores hasta las fajas de transportadoras de equipaje y delante de los mostradores hasta el área donde se encuentran los ordenadores de fila. Así, toda esta área es el área regulada de *check in* y no toda el área que comprende el hall del *check in*, es por ello que de 7 trabajadores que se destinan a toda la limpieza del hall del *check in* solo 2 se destinan a las áreas específicas del *check in* y, con esta corrección, el servicio de limpieza se logra reducir en 70%, de tal manera que solo el 30% va como costo directo del servicio del *check in*. Lo mencionado, ya fue explicado en su momento al regulador y este lo ha venido aplicando consistentemente”.

⁵⁸ Cabe indicar que un criterio similar es empleado por LAP en su propuesta; sin embargo, LAP considera como costo base al promedio de los costos ya asignados al área de mostradores, y ajustados por la inflación, correspondientes al periodo 2019-2021. Por otro lado, en la propuesta de los Usuarios Intermedios también se considera un costo base, el cual se determina como un costo promedio por counter (ya asignado al área de mostradores) correspondiente al periodo 2013-2020.

Tabla 33 Costo del servicio de limpieza del área de mostradores, 2022

a. Costo asignado a zona de mostradores	
Costo base por limpieza de área de check-in (USD)	53 299
Costo por limpieza de área de check-in, año 2022 (USD)	57 393
Ratio: Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a check-in = 2/7	0,29
Total, año 2022 (USD)	16 398

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

126. Finalmente, con relación a las partidas “Fee del operador”, “Mantenimiento de balanzas”, “Impuesto a las transacciones financieras”, “Seguros” e “Impuestos Municipales (predial y arbitrios)”, para la estimación del costo para el año 2022 se calculó un costo base para cada una de las partidas sobre la base de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP⁵⁹, tomando el promedio del costo reportado entre los años 2016 y 2021⁶⁰. Luego, dicho costo base para cada partida es ajustado por la inflación proyectada para el año 2022 (de acuerdo con la información presentada en la Tabla 28), obteniéndose así el costo estimado por cada concepto para el año 2022, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Tabla 34 Otros costos directos, 2022 (USD)

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Costo base (promedio)	2022
Fee operador	634	666	496	500	529	565	565	608
Mantenimiento de Balanzas ¹	3 652	3 808	4 290	4 258	1 983	3 981	3 662	3 943
Impuesto a las Transacciones Financieras	38	36	33	45	39	57	41	45
Seguros	4 273	3 960	3 511	3 646	4 044	4 596	4 005	4 313
Impuestos Municipales (predial y arbitrios)	2 428	2 432	2 176	3 345	3 180	3 025	2 764	2 977

Nota:

¹ Corresponde a la cuenta “Mantenimiento de Control de Calidad” de la Contabilidad Regulatoria de LAP.

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

127. Sobre la base de los costos directos estimados para el año 2022, se procede a estimar los costos directos correspondientes al periodo 2023-2024 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del CPI de Estados Unidos presentadas en la Tabla 28. Así, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de los costos directos asociados a la provisión de la facilidad esencial correspondientes al periodo 2022-2024.

⁵⁹ Específicamente se consideró:

- **Fee del Operador:** El costo directo de la cuenta “63063308 – Fee del Operador” imputado a “1300300 – Mostradores check in”.
- **Mantenimiento de balanzas:** El costo directo de la cuenta “63063508 – Mantenimiento de Control de Calidad” imputado a “1300300 – Mostradores check in”.
- **Impuesto a las transacciones financieras:** El costo directo de la cuenta “64064201 – Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF)” imputado a “1300300 – Mostradores check in”.
- **Seguros:** El costo directo de la cuenta “65065100 – Seguros” imputado a “1300300 – Mostradores check in”.
- **Impuestos Municipales (predial y arbitrios):** El costo directo de la cuenta “64064601 – Impuesto Predial” y la cuenta “64064602 - Arbitrios” imputados a “1300300 – Mostradores check in”.

⁶⁰ Al respecto, a diferencia de procedimientos anteriores, en esta oportunidad no se está tomando como base únicamente la información del último año debido a que los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19. Así, en la presente propuesta se ha construido un escenario base para proyectar el costo operativo tomando el promedio observado en el periodo 2016-2021 y empleando la información de los reportes de Contabilidad Regulatoria de LAP.

Tabla 35 Costos directos del servicio, 2022 - 2024 (USD)

Partida	2022	2023	2024
Mantenimiento de podiums	1 122	1 154	1 180
Mantenimiento de counters	9 533	9 805	10 026
Limpieza de estructuras metálicas	10 746	11 053	11 303
Limpieza interna de counters	2 799	2 879	2 944
Servicio de limpieza del área de mostradores	16 398	16 866	17 247
Mantenimiento de balanzas	3 943	4 056	4 147
Seguros	4 313	4 436	4 536
Impuestos Municipales (predial y arbitrios)	2 977	3 062	3 131
Impuesto a las Transacciones Financieras	45	46	47
Fee del operador	608	626	640
Costos directos	52 483	53 982	55 201
<i>Crecimiento esperado de la inflación</i>		2,86%	2,26%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.2) Costos indirectos

128. Para la proyección de los costos indirectos se efectuará, por un lado, la estimación del costo al año 2022 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2023-2024 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del CPI de Estados Unidos, presentadas en la Tabla 28.
129. Para la estimación del costo para el año 2022 se calculó un costo base por concepto de costos indirectos a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP⁶¹, tomando el promedio del costo reportado durante el periodo regulatorio reciente, esto es, entre los años 2016 y 2021⁶².
130. Cabe mencionar que, para efectos del cálculo del costo base, se excluyen del concepto de Gastos de Personal 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, y del concepto de Servicios Prestados por Terceros se excluyen los montos correspondientes al *Consumo de Electricidad* debido a que este servicio es pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso⁶³.
131. Considerando ello, una vez obtenido el costo base, este es ajustado por el CPI proyectado para el año 2022 (de acuerdo con la información presentada en la Tabla 28), obteniéndose así el costo estimado por costos indirectos para el año 2022. Así, sobre la base de dicho costo, se proceden a estimar los costos indirectos correspondientes al periodo 2023-2024 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del CPI de Estados Unidos presentadas en la Tabla 28.
132. No obstante, en línea con el criterio empleado en la emisión del mandato de acceso del año 2017, dado que el gasto por mantenimiento de podiums es asignado como un costo indirecto al servicio en la Contabilidad Regulatoria de LAP, para efectos del cálculo se deducirán de los costos indirectos estimados a los costos de mantenimiento de podiums presentados en la Tabla 35, obteniendo así los costos indirectos netos que se presentan en la siguiente tabla, correspondientes al periodo 2022-2024.

⁶¹ Específicamente se consideró el costo indirecto total imputado a "1300300 – Mostradores check in".

⁶² Al respecto, a diferencia de procedimientos anteriores, en esta oportunidad no se está tomando como base únicamente la información del último año debido a que los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19. Así, en la presente propuesta se ha construido un escenario base para proyectar el costo operativo tomando el promedio observado en el periodo 2016-2021, el cual ha sido el periodo regulatorio reciente, y empleando la información de los reportes de Contabilidad Regulatoria de LAP.

⁶³ Adicionalmente, del concepto de Otros Costos se excluyen los montos correspondientes a *Donaciones, Sanciones Administrativas y Premios y obsequios* debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente Informe. Asimismo, se excluyen los montos correspondientes al *Impuesto General a las Ventas* debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.

Tabla 36 Costos indirectos del servicio, 2022 - 2024 (USD)

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Costo base (promedio)	2022	2024	2023
Costos indirectos (ajustado)	150 166	146 359	249 321	338 088	301 832	346 195	255 327	274 941	282 793	289 179
Mantenimiento de podiums								1 122	1 154	1 180
Costos indirectos (neto)								273 820	281 640	288 000

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.3) Costos no imputables

133. La proyección de los costos no imputables se realizará a partir de los costos directos e indirectos del servicio estimados previamente, sobre los cuales se aplicará un ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” objetivo, ello en línea con el criterio empleado en la emisión del mandato de acceso del año 2017.
134. Al respecto, dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP⁶⁴ correspondiente al periodo regulatorio reciente, esto es, entre los años 2016 y 2021⁶⁵, determinándose para cada año el valor del ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” y calculándose el ratio objetivo como el valor promedio de los ratios observados en dicho periodo, tomando en cuenta las consideraciones expuestas previamente en la determinación de los costos directos e indirectos. Los resultados se presentan en la siguiente tabla⁶⁶.

Tabla 37 Ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” (expresado en USD)

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Costos Directos	66 913	75 262	84 233	77 407	86 259	76 874	77 825
Costos Indirectos	150 166	146 359	249 321	338 088	301 832	346 195	255 327
Costos No imputables	44 167	48 939	67 369	86 810	93 544	119 667	76 749
Costo total	261 247	270 561	400 923	502 305	481 634	542 736	409 901
<i>Ratio: No imputables / (Directos + Indirectos)</i>	<i>20,3%</i>	<i>22,1%</i>	<i>20,2%</i>	<i>20,9%</i>	<i>24,1%</i>	<i>28,3%</i>	<i>22,7%</i>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

135. Con ello, y considerando los costos directos e indirectos del servicio estimados previamente, se obtienen los costos no imputables estimados que se presentan en la siguiente tabla, correspondientes al periodo 2022-2024.

Tabla 38 Costos no imputables del servicio, 2022 - 2024 (USD)

Concepto	2022	2023	2024
Costos Directos	52 483	53 982	55 201
Costos Indirectos	273 820	281 640	288 000
<i>Ratio: No imputables / (Directos + Indirectos)</i>	<i>22,7%</i>	<i>22,7%</i>	<i>22,7%</i>
Costos No imputables	73 912	76 023	77 739

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁶⁴ Específicamente se consideran los costos imputados a “1300300 – Mostradores check in”.

⁶⁵ Al respecto, a diferencia de procedimientos anteriores, en esta oportunidad no se está tomando como base únicamente la información del último año debido a que los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19. Así, en la presente propuesta se toma la información de los reportes de Contabilidad Regulatoria de LAP del periodo 2016-2021.

⁶⁶ Cabe señalar que un criterio similar es empleado por LAP en su propuesta de cargo de acceso. Sin embargo, en dicha propuesta solo se considera, entre otros, al periodo 2019-2021 para la aplicación del promedio.

c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

136. Sobre la base lo desarrollado anteriormente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de costos de operación y mantenimiento por la prestación del servicio para el periodo 2022-2024.

Tabla 39 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, periodo 2022-2024 (expresado en USD)

Año	2022	2023	2024
Costos Directos	52 483	53 982	55 201
Costos Indirectos	273 820	281 640	288 000
Costos No imputables	73 912	76 023	77 739
Costos totales	400 214	411 644	420 940

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Base de capital e inversiones

137. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura⁶⁷. En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, deben considerarse dos tipos de inversión: las realizadas y las proyectadas. Las primeras corresponden a la base de activos de capital que forman parte de la facilidad esencial al cierre del año 2021 (esto es, el año 0 del flujo de caja descontado), mientras que las segundas conforman el plan de inversión que LAP proyecta ejecutar durante el periodo 2022-2024.
138. Con relación a la base de capital considerada para la formulación del Cargo de Acceso en el presente Informe, esta comprende el valor de los activos, netos de depreciación, adquiridos por el Concesionario para la provisión de la facilidad esencial.
139. Al respecto, de acuerdo con el modelo económico empleado para la determinación del cargo⁶⁸ considerado en la emisión del mandato de acceso del 2017, al año 2015 la base de capital fue de USD 183 682⁶⁹, la cual resultó de la diferencia entre el monto de inversión acumulada (USD 352 180) y el monto de depreciación acumulada (USD 168 499), ambas al cierre de dicho año. No obstante, de acuerdo con lo señalado por LAP en su propuesta, entre los años 2016 y 2021 se han realizado diversas inversiones por un total acumulado de USD 835 298, las cuales se detallan en la siguiente tabla.

⁶⁷ REMA.-

“Artículo 27.- Valorización de costos.

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, que incluye un margen de utilidad razonable.”

⁶⁸ Sustentado mediante el Informe N° 017-17-GRE-OSITRAN, de fecha 14 de febrero de 2017.

⁶⁹ Cabe indicar que en la propuesta presentada por LAP se observa un monto diferente debido a que no toman en consideración la totalidad de los valores presentes en el modelo económico empleado en la emisión del mandato de acceso del 2017.

Tabla 40 Inversiones presentadas por LAP en su propuesta, 2016 – 2021

Año	Tipo de Activo	Descripción	Monto (USD)
2016	Infraestructura	Adquisición de un (1) equipo <i>rooftop</i> (TE-RTU-05) que suministra aire acondicionado en el hall de <i>check-in</i> .	59 984
2017	Infraestructura	Proyecto de ampliación de capacidad de counters dobles de <i>check-in</i> . Se adicionaron ocho (8) counters dobles.	333 374
2018	Infraestructura	<i>Upgrade</i> de dos (2) equipos <i>rooftop</i> (TE-RTU-01 y TE-RTU-06) que suministran aire acondicionado al hall de <i>check-in</i> .	51 771
2019	Muebles	Instalación de barreras para coches portaequipajes.	4 768
	Equipos	Adquisición de un (1) equipo UPS (<i>uninterruptible power supply</i>) de 30KVA para la zona de <i>check-in</i> .	10 920
	Muebles	Adquisición de 168 ordenadores de fila	8 543
2020	Infraestructura	Proyecto de ampliación de capacidad de counters dobles de <i>check-in</i> . Se adicionaron nueve (9) counters dobles.	354 717
	Equipos	Adquisición de balanzas y mesas para el hall de <i>check-in</i> .	11 221
Total			835 298

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

140. Considerando ello, a continuación, se evaluarán las inversiones presentadas por LAP para el periodo 2016 - 2021, teniendo en cuenta que estas corresponden al último periodo regulatorio⁷⁰.
141. Con relación a las inversiones referidas a la adquisición y upgrade de equipos rooftop en los años 2016 y 2018, respectivamente, LAP señala que dichos equipos son empleados para suministrar aire acondicionado en el hall de *check-in*; por ello, considerando que dicho espacio se encuentra compartido entre la zona de espera de pasajeros y el área de mostradores, para la asignación del monto de inversión que debe ser recuperado a través del Cargo de Acceso, LAP emplea el *driver* considerado para la asignación del costo de limpieza del área de mostradores, esto es, el ratio “Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a *check-in*”, el cual, como se indicó anteriormente, es equivalente a 0,29 (esto es, 2/7).
142. Sobre el particular, debemos indicar que, 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**⁷¹. Por tal motivo, mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que, en el marco de sus competencias⁷², nos informe -entre otros- “*Si alguna de las inversiones señaladas por el*

⁷⁰ Asimismo, para dicha evaluación se tomará en cuenta la información remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, y Carta N° C-LAP-GSC-2022-0059, de fecha 27 de junio de 2022, además de la información remitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 6 de julio de 2022.

⁷¹ Literal g) del artículo 26 del REMA.

⁷² Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN.-

“Artículo 56.- Funciones de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios
Son **funciones de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios**, las siguientes:
(...)

2. Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de infraestructura aeroportuaria, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras

Concesionario se encuentra dentro del alcance de sus obligaciones contractuales de Climatización, Chequeo de pasajeros y equipaje, y/o Carritos porta equipaje que se remuneran con la TUUA que pagan los usuarios (pasajeros)⁷³.

143. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, la GSF presentó el detalle de cuáles de las inversiones presentadas por LAP en el Cuadro 6 del Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0016⁷⁴ se remuneran con la TUUA que pagan los pasajeros. En particular, para el caso de los ítems “Reemplazo de equipo *rooftop*” y “*Upgrade* equipo *rooftop*”, se indica que estos sí se encuentran dentro del alcance tanto de Climatización como de Chequeo de pasajeros y equipaje, ello en el marco de lo señalado en el numeral 2.1.8. del Anexo 3 del Contrato de Concesión⁷⁵.
144. Adicionalmente, en el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a la GSF informar “*Si, de acuerdo con el alcance de las funcionalidades de cada inversión, estas tienen o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de check-in, a efectos de su incorporación en el cálculo del cargo de acceso respectivo*”. Al respecto, en el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, la GSF presentó el detalle de cuáles de las inversiones presentadas por LAP en el Cuadro 6 del Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 tienen incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*. En particular, para el caso de los ítems “Reemplazo de equipo *rooftop*” y “*Upgrade* equipo *rooftop*”, se indica que estos no tienen incidencia en el servicio, ello debido a que comprende el alquiler de mostradores.

respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económico - financieros, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad en la prestación del servicio, según corresponda;

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

- ⁷³ Al respecto, 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, Chequeo de pasajeros y equipaje, y Carritos porta equipaje:

Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

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

1.1. 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
 - (...)
 - Chequeo de pasajeros y equipaje
 - Carritos porta equipaje
 - (...)

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

- ⁷⁴ Véase Tabla 10 del presente Informe.

- ⁷⁵ Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

“2. Operaciones No Principales

(...)

2.1 Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

(...)

2.1.8. Chequeo de Pasajeros y Equipaje

Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.”

[El subrayado es nuestro.]

145. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, las inversiones referidas a la adquisición y *upgrade* de equipos *rooftop* en los años 2016 y 2018, respectivamente, **no corresponden ser incluidas en el cálculo del Cargo de Acceso.**
146. Con relación a la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters*, a través del cual se adicionaron ocho (8) *counters* dobles en el año 2017, LAP remitió como, parte del sustento de su propuesta de cargo, el costo detallado del proyecto, cuyo monto asciende a USD 333 374, tal como se presenta en la Tabla 41. Al respecto, LAP señala que, para la asignación del monto de inversión que debe ser recuperado a través del Cargo de Acceso, se han excluido los gastos relacionados a CCTV (circuito cerrado de televisión) debido a que dicho concepto es pagado a través de la TUUA.

Tabla 41 Proyecto de ampliación del *check-in* y reubicación del control de seguridad, 2017 (USD)

DESCRIPCIÓN	COSTO	
WP1- REUBICACIÓN DE CONTROL DE SEGURIDAD	110 825	
1 WP1 - DISEÑO FINAL	6 500	
3 WP1-- CONSTRUCCIÓN	104 325	
OBRAS PROVISIONALES	45 839	
SISTEMA DE CONTRA INCENDIO	1 574	
INSTALACIONES ELECTRICAS	16 043	
SISTEMA DE DETECCION DE INCENDIOS	3 384	
COMUNICACIONES Y CABLEADO ESTRUCTURADO	11 227	
ACCESOS	8 859	
CCTV	-	
AIRE ACONDICIONADO	17 400	
WP2 - AMPLIACIÓN DEL CHECK IN	162 458	
2 WP2 - DISEÑO FINAL	6 500	
4 WP2-- CONSTRUCCIÓN	155 958	
OBRAS PROVISIONALES	90 300	
INSTALACIONES ELECTRICAS	17 744	
SISTEMA DE DETECCION DE INCENDIOS	4 118	
COMUNICACIONES Y CABLEADO ESTRUCTURADO	43 117	
ACCESOS	680	
CCTV	-	
COSTO DIRECTO	273 283	
Gastos Generales	15%	40 961
Utilidades	7%	19 130
TOTAL (sin IGV)	333 374	

Fuente: LAP (Modelo Económico (Exce[®]) adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

147. Sobre el particular, en línea con el criterio establecido en Ositrán (2019)⁷⁶ y seguido en Ositrán (2020)⁷⁷, mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a la GSF informar "*Si los montos de inversión (2016-2021) descritos anteriormente han 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 Concesión, detallando la documentación respectiva. En caso de que no hayan sido aprobados, se le solicita que indique en qué fase de las Etapas de Desarrollo previstas en el referido Anexo 14 se encuentra el respectivo proyecto de inversión*"⁷⁸.

⁷⁶ Véase el 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.

⁷⁷ Véase el 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.

⁷⁸ 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.**

148. Al respecto, en el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, la GSF presentó el detalle del estado de aprobación de las inversiones de los diez (10) paquetes de trabajo listados en la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, remitida por LAP el 30 de mayo de 2022. En particular, para el caso del paquete de trabajo "A-17-T220.01.0101 Ampliación *check in* y reubicación de puesto de seguridad (4400028725)", se indica lo siguiente:
- i. Respecto al numeral 5.10 del Contrato de Concesión: las inversiones están contenidas en el Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) 2017.
 - ii. Respecto al numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión: mediante Oficio N° 10098-2018-GSF-OSITRAN se dio conformidad al expediente de la Etapa de Desarrollo 8 de dicho paquete de trabajo, con base en el Informe N° 1475-2018-JCA-GSF-OSITRAN.
 - iii. Respecto al numeral 5.7 del Contrato de Concesión: el Concesionario a la fecha ha presentado, de los diez paquetes de trabajo, solo tres expedientes de reconocimiento de inversiones en mejoras, siendo que para este paquete de trabajo el expediente presentado se encuentra observado.
149. En ese orden, teniendo en cuenta que no se ha acreditado el reconocimiento de la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters* del año 2017, en tanto el expediente respectivo se encuentra observado, **no corresponde ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso**, ello en concordancia con el criterio aplicado en 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 Concesión⁷⁹.
150. Por su parte, con relación a la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters*, a través del cual se adicionaron nueve (9) *counters* dobles en el año 2019, LAP remitió como, parte del sustento de su propuesta de cargo, el costo detallado del proyecto, cuyo monto asciende a USD 354 717, tal como se presenta en la siguiente tabla. Al respecto, LAP señala que, para la asignación del monto de inversión que debe ser recuperado a través del Cargo de Acceso, se han excluido los gastos relacionados a CCTV (circuito cerrado de televisión), PAS (perifoneo y aviso al público) y FIDS (información de vuelos) debido a que dichos conceptos son pagados a través de la TUUA; asimismo, para el gasto relacionado a HVAC (aire acondicionado) emplea el *driver* considerado para la asignación del costo de limpieza del área de mostradores, el cual, como se indicó anteriormente, es equivalente a 0,29 (esto es, 2/7).

⁷⁹ Cabe precisar que esto no aplica para aquellos proyectos que representen 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)**.*

Tabla 42 Proyecto de habilitación de zona de *check-in*, 2019 (USD)

DESCRIPCION	COSTO
INGENIERIA	16 900
OBRAS PROVISIONALES Y REUBICACIONES	42 589
REMODELACION (NUEVO CHECK - IN)	223 519
DEMOLICIONES	11 522
ARQUITECTURA	132 998
INSTALACIONES ELECTRICAS	53 660
CCTV - CIRCUITO CERRADO DE TV	-
SCS-IT - CABLEADO ESTRUCTURADO Y RED GIGABIT	154
PAS - Perifoneo y Aviso al Público	-
ACS - Control de Accesos	5 855
GIDS	3 605
HVAC	10 043
INSTALACIONES SANITARIAS	5 682
HABILITACION DE 2 FIDS PARA INFORMACION DE VUELOS	-
COSTO DIRECTO	283 009
GASTOS GENERALES	18% 51 897
UTILIDAD	7% 19 811
TOTAL (SIN IGV)	354 717

Fuente: LAP (Modelo Económico (Excel®) adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

151. Al respecto, en línea con lo desarrollado anteriormente, de acuerdo con la información remitida mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, para el caso del paquete de trabajo "Habilitación de nuevo *Check in* (CCA 550 PCR 903) (4400033309)", la GSF indica lo siguiente:
- i. Respecto al numeral 5.10 del Contrato de Concesión: no aplica para este caso⁸⁰.
 - ii. Respecto al numeral 5.7 del Contrato de Concesión: el Concesionario a la fecha ha presentado, de los diez paquetes de trabajo, solo tres expedientes de reconocimiento de inversiones en mejoras, siendo que para este paquete de trabajo no se ha presentado el expediente respectivo.
 - iii. Respecto al numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión: a la fecha dicha inversión no cuenta con la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8.
152. En ese orden, teniendo en cuenta que no se ha acreditado el reconocimiento de la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters* del año 2019 ni se cuenta con la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8, **no corresponde ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso**, ello 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.
153. Con relación a la inversión referida a la adquisición de un equipo UPS (uninterruptible power supply) en el año 2019, LAP indica que dicho equipo formó parte de una compra mayor de equipos UPS trifásicos y monofásicos, de los cuales uno (1) fue asignado a la zona de *check-in* (el de 30KVA).
154. Sobre el particular, debemos indicar que, mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, se consultó a la GSF si dicha inversión: i) se remunera con la TUUA que pagan los pasajeros conforme al Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y ii) tiene o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*.
155. Al respecto, mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, la GSF señala que el equipo UPS es un tipo de dispositivo que proporciona o suministra energía eléctrica a un conjunto de equipos durante algún apagón eléctrico por un tiempo limitado, y que para el presente caso LAP no precisa cuáles son los equipos que son servidos por el UPS

⁸⁰ Ello debido a que es una modificación de un contrato principal y no se visualiza en el PDT-PPI; esta variación pudiera darse durante la ejecución de la obra o servicio, por lo cual se revisa, y de ser procedente, se aprueba en la Etapa 8 - Conclusión del Contrato.

destinado en la zona de *counters*; por ello, no puede determinar con certeza la respuesta para dichas consultas. Sin embargo, la GSF indica que, si los equipos servidos por el citado UPS corresponden a los equipos de cómputo del sistema CUTE⁸¹, debe tenerse en cuenta que este servicio es remunerado a través de una contraprestación fijada entre LAP y el proveedor (contrato comercial), y posteriormente entre el proveedor y la aerolínea, por lo que resulta necesario conocer si dentro de esta contraprestación se encuentra incluida la provisión del UPS.

156. Por otro lado, en línea con lo desarrollado anteriormente, de acuerdo con la información remitida mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN, para el caso del paquete de trabajo “A-17-E620.01 Renovación tecnológica de UPS (4400031739)”, la GSF indica lo siguiente:
- iv. Respecto al numeral 5.10 del Contrato de Concesión: las inversiones están contenidas en el Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) 2017.
 - v. Respecto al numeral 5.7 del Contrato de Concesión: el Concesionario a la fecha ha presentado, de los diez paquetes de trabajo, solo tres expedientes de reconocimiento de inversiones en mejoras, siendo que para este paquete de trabajo no se ha presentado el expediente respectivo.
 - vi. Respecto al numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión: a la fecha dicha inversión no cuenta con la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8.
157. Por lo tanto, sobre la base de lo expuesto, **no corresponde incluirse en el cálculo del Cargo de Acceso** a la inversión referida a la adquisición de un equipo UPS en el año 2019.
158. Con relación a la inversión referida a la adquisición de ordenadores de fila en el año 2019, LAP señala que para la zona de *check-in* se han asignado 168 de los 550 ordenadores adquiridos, con un costo unitario de USD 50,85 de acuerdo con el sustento presentado en el modelo económico adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.
159. Sobre el particular, debemos indicar que, mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, se consultó a la GSF si dicha inversión: i) se remunera con la TUUA que pagan los pasajeros conforme al Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y ii) tiene o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*.
160. Al respecto, mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN la GSF señala, por un lado, que la inversión no tiene incidencia en el servicio. Por otro lado, la GSF indica que, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con el servicio aeroportuario prestado a los pasajeros en las instalaciones del terminal, que para el presente caso se refiere al servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”⁸², el cual es definido en el numeral 2.1.8. del Anexo 3 del Contrato

⁸¹ Siglas de *Common Use Terminal Equipment*.

⁸² Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

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

1.2. *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*

- (...)
- *Chequeo de pasajeros y equipaje*
- (...)

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

de Concesión como “ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado”⁸³; en tal sentido, la GSF refiere que los ordenadores de filas se utilizan en el área de colas, forman parte del ambiente de *check-in* y tienen como finalidad delimitar, definir y ordenar el área en la que los pasajeros deberán esperar antes de ser atendidos por el personal de aerolínea en el respectivo mostrador. Por lo tanto, la inversión sí se encuentra dentro del alcance de Chequeo de pasajeros y equipaje.

161. En ese sentido, sobre la base de lo expuesto, la inversión referida a la adquisición de ordenadores de fila en el año 2019 **no corresponde ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso**⁸⁴.
162. Con relación a la inversión referida a la instalación de barreras para coches portaequipajes en el año 2019, LAP señala que dichas barreras ayudan al orden del hall de *check-in* agilizando el flujo del pasajero, beneficiando tanto a líneas aéreas como pasajeros.
163. Sobre el particular, debemos indicar que, mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, se consultó a la GSF si dicha inversión: i) se remunera con la TUUA que pagan los pasajeros conforme al Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y ii) tiene o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*.
164. Al respecto, mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN la GSF señala, por un lado, que la inversión no tiene incidencia en el servicio y, por otro lado, que tanto en el corredor del área *check-in* como en las salas de llegadas nacional e internacional, así como en la playa de estacionamiento, se han instalado barreras para coches portaequipaje, las cuales tienen como finalidad delimitar el área para el acopio de coches portaequipaje; por lo tanto, la inversión sí se encuentra dentro del alcance de Carritos porta equipaje.
165. En ese sentido, sobre la base de lo expuesto, la inversión referida a la instalación de barreras para coches portaequipajes en el año 2019 **no corresponde ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso**.
166. Con relación a la inversión referida a la adquisición de balanzas y mesas para el hall de *check-in* en el año 2020, LAP señala, en el sustento de su propuesta de cargo, que dicha inversión “*tiene como finalidad agilizar el flujo del servicio de check in puesto que se planificó colocar balanzas para los pasajeros para que puedan pesar su equipaje antes de hacer cola para que personal de la línea aérea lo atienda. Esto beneficiará tanto a las aerolíneas como a los pasajeros puesto que se evitarán los percances que se tienen de pasajeros que por no exceder el límite permitido van vaciando su equipaje y alargando las colas*”.
167. Sobre el particular, debemos indicar que, mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, se consultó a la GSF si dicha inversión: i) se remunera con la TUUA que pagan los pasajeros conforme al Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y ii) tiene o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*.

⁸³ Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

“2. Operaciones No Principales

(...)

2.1 Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

(...)

2.1.8. Chequeo de Pasajeros y Equipaje

Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.”

[El subrayado es nuestro.]

⁸⁴ Para efectos de mantener consistencia en el cálculo, también se aplicará dicha exclusión en la construcción de la base de activos al 2015 y en la estimación de los costos de operación y mantenimiento para el periodo 2022-2024.

168. Al respecto, mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN la GSF señala, por un lado, que la inversión no tiene incidencia en el servicio. Por otro lado, la GSF indica que, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con el servicio aeroportuario prestado a los pasajeros en las instalaciones del terminal, que para el presente caso se refiere al servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”, el cual es definido en el numeral 2.1.8. del Anexo 3 del Contrato de Concesión como “ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado”; en tal sentido, la GSF manifiesta que, si bien mediante el Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0016 LAP ha señalado que *"la inversión de adquisición de balanzas y mesas en el hall de check in (...) tiene como finalidad agilizar el flujo del servicio de check in puesto que se planificó colocar balanzas para los pasajeros para que puedan pesar su equipaje antes de hacer cola para que personal de la línea aérea lo atienda. Esto beneficiará tanto a las aerolíneas como a los pasajeros puesto que se evitarán los percances que se tienen de pasajeros que por no exceder el límite permitido van vaciando su equipaje y alargando las colas"*, debe tenerse en cuenta que, conforme al numeral 1.18 del Anexo 14, LAP tiene como obligación cumplir con los niveles de servicio IATA⁸⁵, siendo uno de los parámetros evaluados el tiempo de espera en cola en el servicio de *check-in*. En efecto, la GSF señala que las balanzas ubicadas en el hall de *check-in* forman parte del ambiente de *check-in* y tienen como finalidad prestar el servicio de chequeo de equipaje al pasajeros dentro de las instalaciones del terminal, antes de que sean atendidos por el personal de aerolínea en el respectivo mostrador, e indica que, de este modo, se puede concluir que la inversión sí se encuentra dentro del alcance de Chequeo de pasajeros y equipaje.
169. Adicionalmente, cabe indicar que, de acuerdo con el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de LAP (en adelante, REA LAP), la Atención de tráfico de pasajeros y equipaje consiste en *"la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga"*, lo cual involucra tanto a las oficinas necesarias para las operaciones como a los *counters*. Sobre esto último, el REA LAP indica que *"al interior de los counters únicamente se podrá llevar a cabo operaciones de check in (chequeo de pasajeros y su equipaje)"*. Así, si bien el servicio de alquiler de mostradores de *check-in* incluye además el uso de balanzas, debe entenderse que dichas balanzas son aquellas ubicadas al lado del mostrador y utilizadas por las aerolíneas para la prestación del servicio esencial.
170. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, la inversión referida a la adquisición de balanzas y mesas para el hall de *check-in* en el año 2020 **no corresponde ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso.**
171. Por tanto, considerando lo desarrollado, las inversiones presentadas por LAP en su propuesta no corresponden ser incluidas en el cálculo del Cargo de Acceso, por lo que para la determinación de la base de capital al año 2021 se partirá de la base de capital al cierre del 2015, excluyendo aquellos activos referidos a ordenadores de fila, y se procederá a descontar los montos de depreciación correspondientes al periodo 2016-2021.
172. Sobre el particular, en línea con el criterio empleado en la emisión del mandato de acceso del año 2017, para el cálculo de la depreciación se emplea el método lineal tomando en consideración a la vida útil de los activos; así, en el caso de Equipos y Equipos de Cómputo se considera una vida útil de cinco (5) años, en el caso de Muebles y Software se considera

⁸⁵ Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

"1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con los niveles de servicio óptimos establecidos en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o la que resulte vigente."

[El subrayado es nuestro.]

una vida útil de diez (10) años, y en el caso de Infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, de acuerdo con lo establecido en la Ley N° 27156⁸⁶.

173. Al respecto, en este último caso, teniendo en cuenta que, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta el año 2041, para efectos del cálculo de la depreciación de los activos adquiridos con anterioridad al año 2017 corresponderá aplicar el siguiente procedimiento: i) hasta el año 2017, calcular el monto de depreciación anual mediante la aplicación de una tasa de depreciación basada en una vida útil hasta el año 2031, y ii) a partir del año 2018, calcular el monto de depreciación anual mediante la aplicación de una tasa de depreciación basada en una vida útil hasta el año 2041⁸⁷, tomando como base el valor de la inversión neta de la depreciación acumulada hasta el año 2017. De este modo, se garantiza la consistencia con el método de depreciación lineal aplicado a los otros tipos de activos.
174. Por otro lado, es necesario indicar que, en el sustento de su propuesta de cargo, LAP menciona que en el año 2020 se ejecutó, en coordinación con LATAM, el proyecto de *self bag drop*, señalando que con ello se busca mejorar la calidad del servicio al pasajero y a su vez mejorar los tiempos de procesamiento y colas, para así disminuir la congestión en el hall de *check-in*. Como consecuencia de dicho proyecto, el Concesionario indica que se retiraron dos (2) *counters* de *check-in* en el año 2020.
175. Sobre el particular, en la visita a las instalaciones del AIJCh, llevada a cabo el 19 de mayo de 2022 por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, acompañados por el supervisor *in situ* de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y representantes de LAP, se constató el retiro de los dos (2) *counters*, y se evidenció que estos formaban parte del proyecto de ampliación de *counters* del año 2017⁸⁸. En ese sentido, para efectos de la determinación de la base de capital al año 2021, corresponderá efectuar previamente un ajuste por concepto del retiro de los *counters*, toda vez que la oferta de facilidad esencial del Concesionario pasó a ser de 69 *counters*.
176. Al respecto, de lo evidenciado, dado que los dos (2) *counters* retirados formaban parte del proyecto de ampliación de *counters* del año 2017, se considera pertinente efectuar el ajuste únicamente sobre dicha inversión, al estar vinculada directamente con los *counters* retirados⁸⁹. No obstante, dado que, por los argumentos expuestos anteriormente, dicha inversión no corresponde ser incluida en la presente propuesta, no resultaría consistente efectuar el ajuste por retiro de *counters* en tanto la inversión a la cual hace referencia aún no ha sido reconocida.
177. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el cálculo de la base de capital al año 2021, la cual es considerada para la formulación del Cargo de Acceso en el presente Informe. Al respecto, dicha base de capital asciende a USD 36 255, comprendiendo el valor de los activos, netos de depreciación, adquiridos por el Concesionario para la provisión de la facilidad esencial.

⁸⁶ 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.*”

⁸⁷ Considerando además, en este caso, al 2018 como año de adquisición del activo neto.

⁸⁸ Tal como se aprecia en los registros fotográficos presentados en el Anexo II del presente Informe.

⁸⁹ Esto a diferencia de lo efectuado por LAP en su propuesta, en donde aplica un factor de ajuste de 97% (69/71) a partir del año 2020 en el cálculo de la depreciación de todas las inversiones efectuadas hasta el 2019, independientemente de su vinculación con los mostradores retirados.

Tabla 43 Base de capital al año 2021 (USD)

Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Base de capital al inicio	153 274	105 599	77 966	65 163	52 360	39 557
Inversiones realizadas	0	0	0	0	0	0
Depreciación	47 675	27 633	12 803	12 803	12 803	3 303
Base de capital al cierre	105 599	77 966	65 163	52 360	39 557	36 255

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

178. Con relación al plan de inversión para el periodo 2022-2024, de acuerdo con la propuesta de Cargo de Acceso presentada por LAP, en el año 2024 se proyecta llevar a cabo la renovación de monitores para los 69 mostradores dobles que conforman la oferta de facilidad esencial del Concesionario. Al respecto, conforme al sustento remitido por LAP⁹⁰, el costo unitario por monitor se estima en USD 715, con lo cual se tendría un costo total por dicha renovación de USD 49 335.
179. Sobre el particular, debemos indicar que, en respuesta a las consultas formuladas mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, en el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN la GSF señaló que, en el marco de la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión, las inversiones en mejoras contenidas en el PDT-PPI durante el periodo remanente de la concesión, se programan y presentan anualmente en el PDT-PPI. Así, para el caso de la citada inversión, la GSF señala que esta debería ser presentada en noviembre de 2023 dentro del PDT-PPI 2024, para su aprobación respectiva.
180. En tal sentido, para la formulación del Cargo de Acceso, se considerará la inversión presentada por LAP para el año 2024, debiendo el Concesionario efectuar las gestiones respectivas para dar cumplimiento a la recomendación de la GSF respecto a la aprobación de dicha inversión en el PDT-PPI 2024, en el marco de la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión. En la siguiente tabla se detalla el plan de inversión correspondiente al periodo 2022-2024 considerado en la presente propuesta.

Tabla 44 Plan de inversión, 2022-2024 (USD)

Tipo de Activo	Vida Útil	Descripción	2022	2023	2024
Equipos	5	Renovación de 69 monitores	0	0	49 335
Total			0	0	49 335

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

181. Cabe indicar que, para efectos del cálculo de la depreciación, en línea con el criterio empleado en la emisión del mandato de acceso del año 2017, los monitores son clasificados como Equipos y se les considera una vida útil de cinco (5) años. Así, dado que la renovación de monitores está prevista a llevarse a cabo en el año 2024, su depreciación empezaría a efectuarse a partir del año 2025; sin embargo, considerando que el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado comprende hasta el año 2024, para efectos de la presente propuesta, la depreciación de dicha inversión no ingresará en la construcción del flujo de caja.
182. Con todo ello, en la siguiente tabla se presentan los flujos de base de capital e inversiones consideradas para el cálculo de la presente propuesta. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (año 2024) asciende a USD 78 992.

Tabla 45 Base de capital e inversiones, periodo 2022-2024 (expresado en USD)

Año	2021	2022	2023	2024
Base de capital	36 255			
Plan de Inversiones		0	0	49 335
Valor de recupero				78 992

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁹⁰ De acuerdo con la documentación presentada por LAP en el Anexo VI del Memorandum M-GPF-GRAP-2022-0028 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

h) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

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

Tabla 46 Impuesto a la renta proyectado, 2022-2024 (USD)

Año	2022	2023	2024
Ingresos Brutos	566 609	938 887	997 568
Gastos Operativos	-669 416	-857 719	-894 894
Depreciación y Amortización	-3 303	-1 648	-1 648
Utilidad Neta	-106 110	79 521	101 026
Pago de IR	0	20 596	26 166

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

184. En la presente propuesta se considera una tasa de Impuesto General a las Ventas (IGV) de 18%. Así, para calcular el saldo neto del IGV se considera la diferencia entre el IGV recaudado (el 18% del ingreso bruto total) y el IGV pagado (el 18% del total de costos directos, del 75% de los costos indirectos y no imputables, y del total de inversiones programadas), ello siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores.
185. Por otro lado, para determinar el pago neto del IGV se considera la suma del saldo neto del IGV más el crédito fiscal existente al inicio del ejercicio, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe señalar que, si al cierre del ejercicio se genera un crédito fiscal, esto es, el IGV recaudado es menor al IGV pagado, el monto del pago neto del IGV para dicho ejercicio resultará equivalente a cero.

Tabla 47 IGV proyectado, 2022-2024 (USD)

Año	2022	2023	2024
Crédito Fiscal Inicial	0	0	0
Net IGV	45 599	110 999	111 371
IGV Ingresos	101 990	169 000	179 562
IGV Egresos - OPEX	-56 391	-58 001	-59 311
IGV Egresos - CAPEX	0	0	-8 880
Crédito Fiscal Final	0	0	0
Pago IGV	45 599	110 999	111 371

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

i) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

186. Para descontar el flujo de caja económico se ha considerado la aplicación de una tasa WACC en dólares de 10,05%, cuya estimación se detalla en el Anexo I del presente Informe.

j) Flujo de caja económico

187. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, el flujo de caja operativo se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los egresos totales, siendo que los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos del servicio menos la retribución al

Estado y el aporte por regulación al Ositrán. Por su parte, el flujo de inversiones considera el valor residual de los activos no depreciados durante el horizonte de evaluación considerado.

Tabla 48 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año		2021	2022	2023	2024
Tiempo de uso de mostradores (horas)			373 449	415 595	441 569
Cargo de acceso	2,26				
Ingresos Brutos			566 609	938 887	997 568
Ingresos Brutos Total			566 609	938 887	997 568
Retribución al Estado	46,511%		-263 535	-436 686	-463 979
Aporte por Regulación	1,00%		-5 666	-9 389	-9 976
Ingresos Netos			297 407	492 813	523 613
Costo Directo			-52 483	-53 982	-55 201
Costo Indirecto			-273 820	-281 640	-288 000
Costo No Imputable			-73 912	-76 023	-77 739
Total Costos de Operación			-400 214	-411 644	-420 940
Net IGV			45 599	110 999	111 371
Pago de IGV			-45 599	-110 999	-111 371
Pago de IR			0	-20 596	-26 166
Flujo de Caja Operativo			-102 807	60 573	76 508
Base de activos		-36 255			
Plan de Inversiones		0	0	0	-49 335
Valor residual					78 992
Flujo de Caja Económico		-36 255	-102 807	60 573	106 165

WACC	10,05%
VAN	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

188. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descuenta con una tasa WACC de 10,05% a efectos de establecer el Cargo de Acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea cero.

k) Cargo propuesto

189. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 2,26 por hora o fracción (sin IGTV), el cual se encontrará vigente 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 el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para el alquiler de mostradores de *check-in* (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

190. 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 hábiles⁹¹; 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.
191. En el presente caso, el Concesionario, a través del Memorándum M-GPF-GRAP-2022-0043 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0108 recibida el 24 de agosto de 2022, remitió sus comentarios a la propuesta del Regulador contenida en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso, los cuales se circunscriben a: i) los Gastos de Personal; ii) los costos asociados a los ordenadores de fila; y, iii) las inversiones.
192. Por otro lado, entre el 31 de agosto y el 19 de setiembre de 2022, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, United Airlines, SKY Airline Jet Smart, Plus Ultra, Viva Colombia y Aeroméxico, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntado además el documento “Comentarios a cargo de acceso para el servicio de alquiler de mostradores (*check in*) en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, Agosto 2022”, el cual contiene los comentarios de los Usuarios Intermedios respecto a la propuesta del Regulador, los cuales se circunscriben a: i) la demanda del servicio; ii) la retribución al Estado; y, iii) los costos del servicio.
193. A continuación, se analizan cada uno de los comentarios recibidos de las partes.

a) Comentarios del Concesionario

a.1) Sobre los Gastos de Personal

194. Respecto a la consideración del Gasto de Personal como un costo indirecto para el cálculo del Cargo de Acceso, LAP señala lo siguiente:

“La propuesta de LAP consideró incluir como costo directo el costo del personal. Este fue calculado considerando solo el costo del personal indirecto destinado a Check In y que se encuentra relacionado al Terminal según la Contabilidad Regulatoria. A partir de ello, solo se consideró una porción de dicho costo como costo directo, el cual fue determinado en función a las horas que dedican los supervisores del terminal específicamente para los mostradores de Check In. Dicha metodología se realizó de manera similar en el cargo de acceso vigente, ya que Ositrán consideró el costo del personal como directo a partir de identificar el costo del personal indirecto y asignar solo una porción del costo como directo en función al porcentaje de asignación que se determinaba para los mostradores de Check In.

Para la determinación de la presente tarifa, Ositrán indica que esta vez no realizará el traslado de la parte del costo indirecto del personal al costo directo y alega lo siguiente en una nota al pie de página:

“(…) de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, entre los años 2016 y 2021 se observa que los conceptos asociados al Gasto de Personal imputados a check-in se encuentran asignados en su mayoría a los costos indirectos y costos no imputables, en tanto que la participación de lo asignado al costo directo resulta inferior al 0,5% del costo total. En tal sentido, en la presente propuesta se considerarán los gastos asociados al personal dentro de las estimaciones de costos indirectos y no imputables.”

⁹¹ 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.

Respecto a lo indicado por Ositran, LAP sostiene que lo comentado no se encuentra en línea con la metodología utilizada por el propio Ositran para en el cargo de acceso vigente. No se brinda un argumento contundente para realizar el cambio en el criterio y no considerar la porción del costo del personal como un costo directo. Adicionalmente, la propuesta de los Usuarios Intermedios también considera el costo del personal como un costo directo. Si bien es cierto que la metodología para estimar dicho costo es distinta a la de LAP, se resalta el reconocimiento del costo del personal como directo. Por lo que es necesario resaltar 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 ello se desprende que en los puntos que hay acuerdo entre las partes no se justifica una posición de Ositran diferente a la acordada entre las partes. Por lo tanto, LAP mantiene la posición de considerar el costo del personal como un costo directo. Caso contrario, Ositran cambiaría la metodología del cálculo del cargo de acceso vigente. Es decir, el criterio sobre el cual se determinó la tarifa vigente no sería respetado, lo cual generaría confusión sobre las metodologías que se seguirán en el futuro y si estas continuarían cambiándose. Ello iría en contra del principio de Consistencia que se señala en el REMA, pues se debe respetar la coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas."

195. Sobre el particular, tal como lo refiere LAP, en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN se indicó que, a diferencia de lo propuesto por el Concesionario, la propuesta del Ositran considera al Gasto de Personal dentro de las estimaciones de costos indirectos y no imputables, ello debido a que, de acuerdo a lo evidenciado en la Contabilidad Regulatoria de LAP del periodo 2016-2021, los conceptos asociados al personal que son imputados a *check-in* se encuentran asignados en su mayoría a los costos indirectos y costos no imputables. En efecto, en la nota al pie 44 del referido informe se indicó lo siguiente:

⁴⁴ Cabe indicar que en la propuesta de LAP se considera la partida "Personal" como parte de los costos directos. Sin embargo, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, entre los años 2016 y 2021 se observa que los conceptos asociados al Gasto de Personal imputados a check-in se encuentran asignados en su mayoría a los costos indirectos y costos no imputables, en tanto que la participación de lo asignado al costo directo resulta inferior al 0,5% del costo total. En tal sentido, en la presente propuesta se considerarán los gastos asociados al personal dentro de las estimaciones de costos indirectos y no imputables."

[El subrayado es nuestro.]

196. Al respecto, como se puede apreciar, en el sustento presentado por el Regulador sobre dicho aspecto se señaló que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, entre los años 2016 y 2021 los desembolsos por concepto de Gasto de Personal imputados a *check-in* que fueron asignados como costo directo resultaron inferiores al 0,5% del costo total, tal como se detalla en la Tabla 49. Asimismo, como se puede observar en dicha tabla, en el caso del Gasto de Personal asignado al costo indirecto se observa para dicho periodo una participación promedio de 82% del costo total, mientras que en el caso del gasto asignado al costo no imputable la participación promedio asciende al 18% del costo total.
197. De este modo, se puede evidenciar que, en la Contabilidad Regulatoria de la empresa, el Concesionario no considera al Gasto de Personal imputado a *check-in* como un costo directo y, dado que para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se toma como insumo, entre otros, a la información contenida en dicha Contabilidad Regulatoria, resulta consistente que la asignación de costos considerada para la determinación del Cargo de Acceso mantenga su correlato con la estructura de asignación de costos del servicio observada en la contabilidad separada de la compañía.

Tabla 49 Participación del Gasto de Personal imputado a “1300300 – Mostradores check in”, según Contabilidad Regulatoria de LAP, periodo 2016-2021 (miles de USD)

Gastos asociados al Personal	Directos						Indirectos						No imputables					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sueldos del Personal	-	-	0,2	0,1	0,1	0,2	57,6	60,0	98,0	127,6	126,3	140,9	12,7	14,7	21,5	27,1	26,2	30,9
Gratificación Ordinaria	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	12,5	20,8	26,4	24,2	30,7	2,9	3,1	4,6	5,6	5,0	6,7
Vacaciones	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	5,9	9,3	12,2	11,8	12,5	1,2	1,4	2,0	2,6	2,5	2,8
Horas Extras	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Otras Remuneraciones	-	-	-	-	-	-	0,5	1,4	0,9	0,2	0,0	0,5	0,8	0,7	0,9	1,2	0,6	4,5
Seguro médico	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,6	5,3	6,0	7,2	7,3	0,6	0,6	1,2	1,3	1,5	1,6
RPS-ESSALUD	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	5,4	8,7	11,5	11,7	12,1	1,1	1,3	1,9	2,4	2,4	2,7
SCTR	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Seguros de vida empleados	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Seguros de vida IPPS Vida	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,4	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Aportación EPS	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4	2,4	3,0	3,8	3,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	0,7
Gastos de Alimentación	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	0,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Conferencias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eventos	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,9	1,8	2,5	0,7	0,9	0,1	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1
Uniformes	-	-	-	-	-	-	0,5	0,9	1,0	1,2	1,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,1	-	-
Capacitación	-	-	-	-	-	-	0,1	1,5	2,1	2,5	0,2	1,9	1,3	0,4	0,9	0,6	0,2	0,2
Movilidad	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	2,9	3,6	4,5	3,0	2,5	0,4	0,4	0,7	0,9	0,5	0,4
Exámenes medicos	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,3	0,6	0,7	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
Otros Gastos de personal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	4,9	2,5	-	-	-	0,3	1,4	1,8
Prácticas Profesionales	-	-	0,0	0,0	0,0	-	4,8	3,5	5,0	3,3	0,1	0,3	0,2	0,2	0,5	0,6	0,6	0,1
CTS	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1	6,4	10,4	13,3	15,0	14,5	1,4	1,6	2,3	2,8	3,1	3,2
Contribucion SENATI	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Participación de trabajadores	-	-	0,1	0,1	0,0	0,0	38,6	32,8	62,5	74,7	2,8	18,7	6,5	6,1	11,1	11,8	0,4	3,0
Total	-	-	0,4	0,3	0,1	0,3	141,9	139,3	233,3	293,6	214,7	251,4	29,9	31,3	48,7	58,7	45,6	58,9
<i>Participación respecto del Gasto de personal total</i>	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	82,6%	81,7%	82,6%	83,3%	82,5%	80,9%	17,4%	18,3%	17,2%	16,6%	17,5%	19,0%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

198. Cabe indicar además que lo anterior guarda consistencia con las características económicas del servicio que es materia del presente procedimiento, ya que al tratarse del arrendamiento de mostradores de *check-in*, a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga, en línea con lo señalado en el REA LAP, los costos directos comprenderían todos aquellos gastos incurridos por el Concesionario que se derivan directamente del servicio prestado, tales como la limpieza del área de mostradores, el mantenimiento del mobiliario arrendado, entre otros; en tanto que el Gasto de Personal, referido a los supervisores del terminal que destinan una parte de sus horas-hombre específicamente a los mostradores de *check-in* de acuerdo a lo señalado por LAP, correspondería a una actividad indirecta de la prestación del servicio por parte del Concesionario, ya que el alquiler del mostrador no incluye la asignación de un personal de LAP de uso exclusivo para el Usuario Intermedio durante el tiempo arrendado, tal como si ocurre, por ejemplo, en el caso de los propios mostradores de *check-in* y sus respectivas balanzas.

199. Por otro lado, LAP señala que para la determinación del Cargo de Acceso vigente el Ositrán consideró al Gasto de Personal como costo directo, y que el argumento presentado en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN no resulta suficiente para no considerarlo como costo directo en el presente procedimiento. El Concesionario manifiesta que, de mantenerse lo anterior, el criterio sobre el cual se determinó el Cargo de Acceso vigente no sería respetado y se generaría confusión sobre las metodologías que se seguirán en el futuro y si estas continuarán cambiándose, yendo en contra del principio de Consistencia que se señala en el REMA, pues se debe respetar la coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas.

200. Al respecto, debemos indicar que “el principio de consistencia” al cual hace mención el Concesionario no corresponde a alguno de los principios que están señalados en el REMA; sin perjuicio de ello, debemos indicar que, de acuerdo con el Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima contemplado en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), si bien 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, las autoridades administrativas también se encuentran habilitadas a cambiar sus criterios en tanto se

encuentren motivados, pues lo que se busca evitar es que las autoridades cambien de manera arbitraria sus criterios⁹².

201. Así, en el presente caso, el argumento por el cual el Gasto de Personal no se consideró como costo directo del servicio de alquiler de mostradores de *check-in* fue que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, entre los años 2016 y 2021 los desembolsos por concepto de Gasto de Personal imputados al referido servicio de alquiler de mostradores de *check-in* asignados como costo directo resultaron inferiores al 0,5% del costo total, siendo dicha motivación presentada en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, tal como se ha evidenciado previamente. De este modo, se observa que la aplicación del criterio, si bien se aparta de lo empleado en la determinación del Cargo de Acceso vigente, no fue realizada de manera arbitraria por el Regulador ya que contó con el sustento correspondiente, además de que dicho sustento responde a un hecho objetivo observado en la Contabilidad Regulatoria de la empresa.
202. Finalmente, LAP alega que, tanto en su propuesta como en la presentada por los Usuarios Intermedios, se consideró al Gasto de Personal como un costo directo y que en virtud del REMA no se justifica una posición del Ositrán diferente a dicho acuerdo entre las partes.
203. Al respecto, debemos señalar que, de acuerdo con los artículos 44 y 45 del REMA, la actuación del Regulador respecto a la emisión del Mandato de Acceso se justifica cuando las partes no han llegado a un acuerdo sobre los cargos o condiciones del Contrato de Acceso. En esa línea, el Mandato de Acceso debe recoger los términos acordados en el proceso de negociación, correspondiendo al Ositrán decidir sobre las otras condiciones no acordadas en ese proceso de negociación. En efecto, en el REMA se señala lo siguiente:

“Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.

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

a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.

b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso.

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.

[El subrayado es nuestro.]

204. En el presente caso, las partes no han llegado a un acuerdo en la etapa de negociación directa con relación al Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial, y precisamente por ello se justifica que el Ositrán, en ejercicio de su función reguladora, determine el Cargo de Acceso que formará parte de las condiciones del Mandato de Acceso, sobre la base del marco normativo aplicable para dichos fines.

⁹² TUO de la LPAG.-

“1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.- La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

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.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.”

205. Asimismo, es preciso mencionar que, en el marco del procedimiento, de conformidad con el REMA y con base en la información disponible, el Regulador formula una propuesta de cargo, la cual forma parte del Proyecto de Mandato de Acceso que es notificado a las partes a efectos de que estas puedan expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo estipulado, precisándose 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 proyecto⁹³.
206. De este modo, en virtud de lo señalado por el REMA, durante dicha etapa consultiva las partes pueden emitir sus comentarios u observaciones, entre otros aspectos, al Cargo de Acceso formulado por el Regulador, lo cual involucra además aquellos criterios empleados por este para el cálculo de dicho cargo. Es así que, a fin de atender los comentarios presentados por las partes, el Regulador elabora el presente Informe que evalúa los cuestionamientos de las partes en lo referente a la propuesta de Cargo de Acceso del Ositrán.
207. Resulta importante advertir que, si bien la propuesta de los Usuarios Intermedios consideró al Gasto de Personal como un costo directo, la consideración de dicho gasto como parte de los costos indirectos del servicio no ha sido materia de cuestionamiento por parte de los Usuarios Intermedios, tal como se puede evidenciar en el presente Informe, entendiéndose por ello que estos encuentran conformes con el criterio aplicado por el Regulador.
208. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario de LAP.**
- a.2) Sobre los costos asociados a los ordenadores de fila
209. Respecto a la exclusión de los costos de mantenimiento e inversión asociados a los ordenadores de fila para el cálculo del Cargo de Acceso, LAP señala lo siguiente:

“En relación a los costos de Mantenimiento de Ordenadores de Fila, Ositrán no considera el costo operativo y tampoco la inversión. Frente a la consulta que se realizó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) de Ositrán, se indicó lo siguiente:

“(…) el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN la GSF señala, por un lado, que la inversión no tiene incidencia en el servicio. Por otro lado, la GSF indica que, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con el servicio aeroportuario prestado a los pasajeros en las instalaciones del terminal, que para el presente caso se refiere al servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”, el cual es definido en el numeral 2.1.8. del Anexo 3 del Contrato.”

Respecto a lo indicado, LAP considera que la inversión y los costos operativos relacionados a los ordenadores de fila deben ser considerados en el cargo de acceso. Estos forman parte del mobiliario que se arrienda de los mostradores de Check In y se encuentran directamente relacionados al uso de estos. Además, nuevamente, al excluir tanto los costos como las inversiones de los ordenadores de fila, Ositrán cambiaría la metodología del cálculo del cargo de acceso vigente. Es decir, el criterio sobre el cual se determinó la tarifa vigente no sería respetado, lo cual generaría confusión sobre las

⁹³ 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.”

metodologías que se seguirán en el futuro y si estas continuarían cambiándose. Ello iría en contra del principio de Consistencia que se señala en el REMA, pues se debe respetar la coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas. Adicionalmente, tanto la propuesta LAP como la propuesta de los Usuarios Intermedios consideran el mantenimiento de los ordenadores de fila como un costo directo.”

210. Sobre el particular, tal como lo refiere LAP, en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN se indicó que la propuesta del Ositrán excluye tanto el gasto de capital como el costo de mantenimiento asociados a los ordenadores de fila; ello debido a que, de acuerdo a lo señalado por la GSF en respuesta a la consulta efectuada mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, la inversión referida a la adquisición de ordenadores de fila no tiene incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in* y además se encuentra dentro del alcance del servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”, el cual es remunerado mediante el cobro de la TUUA que pagan los pasajeros. En efecto, en el referido informe se indicó lo siguiente:

“152. Con relación a la inversión referida a la adquisición de ordenadores de fila en el año 2019, LAP señala que para la zona de *check-in* se han asignado 168 de los 550 ordenadores adquiridos, con un costo unitario de USD 50,85 de acuerdo con el sustento presentado en el modelo económico adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048.

153. Sobre el particular, debemos indicar que, **mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, se consultó a la GSF si dicha inversión: i) se remunera con la TUUA que pagan los pasajeros conforme al Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y ii) tiene o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*.**

154. Al respecto, mediante el Memorando N° 01165-2022-GSF-OSITRAN **la GSF señala, por un lado, que la inversión no tiene incidencia en el servicio. Por otro lado, la GSF indica que, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con el servicio aeroportuario prestado a los pasajeros en las instalaciones del terminal, que para el presente caso se refiere al servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”⁸², el cual es definido en el numeral 2.1.8. del Anexo 3 del Contrato de Concesión como “ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado”⁸³, en tal sentido, **la GSF refiere que los ordenadores de filas se utilizan en el área de colas, forman parte del ambiente de *check-in* y tienen como finalidad delimitar, definir y ordenar el área en la que los pasajeros deberán esperar antes de ser atendidos por el personal de aerolínea en el respectivo mostrador. Por lo tanto, la inversión sí se encuentra dentro del alcance de Chequeo de pasajeros y equipaje.****

155. En ese sentido, sobre la base de lo expuesto, la inversión referida a la adquisición de ordenadores de fila en el año 2019 **no corresponde ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso**⁸⁴.

⁸² Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

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

1.1. 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

- (...)
- Chequeo de pasajeros y equipaje
- (...)

(...)
“Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

⁸³ Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCh.-

“2. Operaciones No Principales

(...)

2.1 Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

(...)

2.1.8. Chequeo de Pasajeros y Equipaje

Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.”

[El subrayado es nuestro.]

⁸⁴ Para efectos de mantener consistencia en el cálculo, también se aplicará dicha exclusión en la construcción de la base de activos al 2015 y en la estimación de los costos de operación y mantenimiento para el periodo 2022-2024.”

[El énfasis es nuestro.]

211. Al respecto, y tal como se puede evidenciar en la sección “d) Base de capital e inversiones” del Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, lo señalado por la GSF con relación a la inversión referida a los ordenadores de fila, y que sustenta su exclusión del cálculo del Cargo de Acceso, tuvo lugar en atención a la consulta efectuada mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN en el cual se le solicitó a dicha gerencia, en el marco de sus competencias, informar, por un lado, “Si, de acuerdo con el alcance de las funcionalidades de cada inversión, estas tienen o no una incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*, a efectos de su incorporación en el cálculo del cargo de acceso respectivo”, y por otro lado, “Si alguna de las inversiones señaladas por el Concesionario se encuentra dentro del alcance de sus obligaciones contractuales de Climatización, Chequeo de pasajeros y equipaje, y/o Carritos porta equipaje que se remuneran con la TUUA que pagan los usuarios (pasajeros)”. Lo anterior debido a que, como se indicó en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, de conformidad con el REMA, 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**⁹⁴.
212. Así, en opinión de la GSF, la inversión referida a los ordenadores de fila, de acuerdo con el alcance de sus funcionalidades, no tiene incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in*, además de que dicha inversión se encuentra dentro del alcance del servicio aeroportuario de “Chequeo de Pasajeros y Equipaje” que es remunerado mediante el cobro de la TUUA que pagan los pasajeros. Por tal motivo, en la propuesta del Ositrán se excluyó tanto el gasto de capital como el costo de mantenimiento asociados a los ordenadores de fila, toda vez que estos no tienen incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in* y sus costos corresponderían ser pagados a través de la TUUA.
213. Cabe indicar que LAP alega que la inversión y los costos operativos relacionados a los ordenadores de fila deben ser considerados en el Cargo de Acceso debido a que estos forman parte del mobiliario que se arrienda de los mostradores de *check-in* y se encuentran directamente relacionados al uso de estos. No obstante, como se ha señalado previamente en la cita del Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, “la GSF indica que, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con el servicio aeroportuario prestado a los pasajeros en las instalaciones del terminal, que para el presente caso se refiere al servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”, el cual es definido en el numeral 2.1.8. del Anexo 3 del Contrato de Concesión como “ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado”; en tal sentido, **la GSF refiere que los ordenadores de filas se utilizan en el área de colas, forman parte del ambiente de *check-in* y tienen como finalidad delimitar, definir y ordenar el área en**

⁹⁴ Literal g) del artículo 26 del REMA.

la que los pasajeros deberán esperar antes de ser atendidos por el personal de aerolínea en el respectivo mostrador. Por lo tanto, la inversión sí se encuentra dentro del alcance de Chequeo de pasajeros y equipaje. [El énfasis es nuestro. Las notas al pie se han omitido intencionalmente.]

214. Por otro lado, LAP señala que al excluir tanto los costos como las inversiones de los ordenadores de fila se estaría cambiando la metodología de cálculo del Cargo de Acceso vigente. El Concesionario manifiesta que, de mantenerse lo anterior, el criterio sobre el cual se determinó el Cargo de Acceso vigente no sería respetado y se generaría confusión sobre las metodologías que se seguirán en el futuro y si estas continuarán cambiándose, yendo en contra del principio de Consistencia que se señala en el REMA, pues se debe respetar la coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas.
215. Al respecto, como se expuso anteriormente, debemos señalar que “el principio de consistencia” al cual hace mención el Concesionario no corresponde a alguno de los principios que están señalados en el REMA; sin perjuicio de ello, debemos indicar además que, de acuerdo con el Principio de Predictibilidad o de Confianza Legítima contemplado en el TUO de la LPAG, si bien 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, las autoridades administrativas también se encuentran habilitadas a cambiar sus criterios en tanto se encuentren motivados, pues lo que se busca evitar es que las autoridades cambien de manera arbitraria sus criterios.
216. Así, en el presente caso, el argumento por el cual se excluyó de la propuesta del Ositrán tanto el gasto de capital como el costo de mantenimiento asociados a los ordenadores de fila fue que, de acuerdo a lo señalado por la GSF en respuesta a la consulta efectuada mediante el Memorando N° 0121-2022-GRE-OSITRAN, la inversión referida a la adquisición de ordenadores de fila no tiene incidencia en el servicio de alquiler de mostradores de *check-in* y además se encuentra dentro del alcance del servicio denominado “Chequeo de Pasajeros y Equipaje”, el cual es reconocido mediante el cobro de la TUUA a los pasajeros, siendo dicha motivación adecuadamente presentada en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, tal como se ha evidenciado previamente. De este modo, si bien en el presente caso se ha adoptado un cambio de criterio respecto de aquel empleado en la determinación del Cargo de Acceso vigente, dicho cambio de criterio se encuentra debidamente motivado, de conformidad con el Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima.
217. Finalmente, LAP alega que, tanto en su propuesta como en la presentada por los Usuarios Intermedios, se consideró el mantenimiento de los ordenadores de fila como un costo directo. Al respecto, en línea con lo expuesto anteriormente, en el presente caso la actuación del Regulador se justifica toda vez que las partes 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 formará parte de las condiciones del Mandato de Acceso, sobre la base del marco normativo aplicable para dichos fines.
218. Asimismo, es preciso mencionar que en el marco del procedimiento, de conformidad con el REMA y con base en la información disponible, el Regulador formula una propuesta de cargo, la cual forma parte del Proyecto de Mandato de Acceso que es notificado a las partes a efectos de que estas puedan expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo estipulado, precisándose 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.
219. De este modo, en virtud de lo señalado por el REMA, durante dicha etapa consultiva las partes pueden emitir su comentarios u observaciones, entre otros aspectos, al Cargo de Acceso formulado por el Regulador, lo cual involucra además aquellos criterios empleados

por este para el cálculo de dicho cargo. Es así que, a fin de atender los comentarios presentados por la partes, el Regulador elabora el presente Informe que evalúa los cuestionamientos de las partes en lo referente a la propuesta de Cargo de Acceso del Ositrán.

220. Resulta importante advertir que, si bien la propuesta de los Usuarios Intermedios consideró el mantenimiento de los ordenadores de fila como un costo directo, la exclusión de dicho concepto de la propuesta de Cargo de Acceso no ha sido materia de cuestionamiento por parte de los Usuarios Intermedios, tal como se puede evidenciar en el presente Informe, entendiéndose por ello que estos encuentran conformes con el criterio aplicado por el Regulador.

221. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario de LAP.**

a.3) Sobre las inversiones

222. Respecto a la exclusión de inversiones no reconocidas para el cálculo del Cargo de Acceso, LAP señala lo siguiente:

“Ositrán no considera las inversiones no reconocidas y solo mantiene aquellas que son menores a US\$50,000, las cuales no están obligadas a pasar por la directiva de etapas. Además, excluye aquellas inversiones que se encuentran incluidas en la TUUA. A continuación, se presentan las inversiones y los motivos por los cuales fueron retirados del cargo:

Descripción	Orden de compra	Año	Importe (USD)	Criterios de exclusión Ositrán
Reemplazo de equipo rooftop	4400027393	2016	59,984	TUUA: Climatización (anexo 5) / Chequeo de pasajeros y equipaje (anexo 3) / Inversión no tienen incidencia en el servicio
Ampliación de la zona del check in	4400028725	2017	333,374	Etapas 8: Paquete “A-17-T220.01.0101 Ampliación check in y reubicación de puesto de seguridad (4400028725)” se encuentra observado
Upgrade de equipo rooftop	4400030876	2018	51,771	TUUA: Climatización (anexo 5) / Chequeo de pasajeros y equipaje (anexo 3) / inversión no tienen incidencia en el servicio
Barreras para coches portaequipajes	4400034634	2019	4,768	TUUA: Chequeo de Pasajeros y Equipaje / Inversión no tiene incidencia en el servicio
UPS en la marca APC de 30 KVA	4400031739	2019	10,920	No Etapa 8: Paquete “A-17-E620.01 Renovación tecnológica de UPS (4400031739)”
Ordenadores de Fila	4400033380	2019	8,543	TUUA: Chequeo de Pasajeros y Equipaje / Inversión no tiene incidencia en el servicio
Habilitación de nuevo Check in	4400033309	2019	354,717	No Etapa 8: “Habilitación de nuevo Check in (CCA 550 PCR 903) (4400033309)”
Area de pesajes (balanzas y mesas)	4400036689 / 4400036704 / 4400036725	2020	11,221	TUUA: Chequeo de Pasajeros y Equipaje / Inversión no tiene incidencia en el servicio / LAP tiene como obligación cumplir con los niveles de servicio IATA , siendo uno de los parámetros evaluados el tiempo de espera en cola en el servicio de check-in
Total			835,298	

Respecto a lo indicado por Ositrán, sobre el reconocimiento de las inversiones, es importante precisar que se envió la documentación (órdenes de compra) de todas las inversiones señaladas en el cuadro anterior, en donde se puede comprobar el año de ejecución, concepto y detalle de las inversiones. Asimismo, se presentó 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. Estas se encuentran en proceso de reconocimiento de inversión, tal y como se puede apreciar en el Anexo II: Etapas de Desarrollo de inversiones en Check In. En dicho anexo, se presenta el estado de cada inversión relacionado a la etapa 5, 6, 7 y 8. Además, se indica si se cuenta con el Expediente de Reconocimiento de Mejoras (ERM) y si estas fueron supervisadas por CESEL. Por tal motivo, LAP se encuentra en proceso de reconocimiento de dichas inversiones y, estas deberían ser consideradas en el cargo de acceso, ya que, al no ser incluidas, el flujo de caja no reflejaría fielmente las inversiones que benefician al Usuario Intermedio o arrendatario.

Anexo II: Etapas de Desarrollo de inversiones en Check In

AÑO	PROYECTO	PROVEEDOR	ORDEN	Monto \$	Etapas 6	Etapas 5	Etapas 7	Etapas 8	ERM*	Supervisado CESEL
Mostradores Check In										
2016	Reemplazo de equipo rooftop	TERMOREP S.A.	4400027393	59,984.23	APROBADO	N/A	APROBADO	POR ELABORAR	POR ELABORAR	No
2017	Ampliación de la zona del check in	RUAG S.R.L.TDA	4400028725	357,738.69	APROBADO	APROBADO	APROBADO	APROBADO	APROBADO	No
2018	Upgrade de equipo rooftop	TRANE TECHNOLOGIES PERU S.A.C.	4400030876	51,771.12	APROBADO	POR ELABORAR	POR ELABORAR	POR ELABORAR	RECONOCIDO	No
2019	Barreras para coches portaequipajes	DAYPESA S.A.C.	4400034634	4,768.16	OBSERVADO	POR ELABORAR	POR ELABORAR	POR ELABORAR	POR ELABORAR	No
2019	UPS en la marca APC de 30 KVA	INGENIERIA EN INSTALACIONES ELECT S.A.C.	4400031739	10,920.00	APROBADO	POR ELABORAR	POR ELABORAR	POR ELABORAR	POR ELABORAR	No
2019	Ordenadores de Fila	MACADI INTERNATIONAL S.A.C.	4400033380	8,542.80	COMPRA MENOR A 50K	N/A	No			
2019	Habilitación de nuevo Check In	M&J CONSTRUCCION E INGENIERIA S.R.L.	4400033309	158,674.77	CORRESPONDE RECONOCIMIENTO	CORRESPONDE RECONOCIMIENTO	CORRESPONDE RECONOCIMIENTO	CORRESPONDE RECONOCIMIENTO	N/A	No

(*): ERM = Expediente de Reconocimiento de Mejoras

Por otro lado, el día 26 de julio del presente año se recibió el Oficio N° 07015-2022-GSF-OSITRAN. En dicho oficio, se responde a la solicitud de Reconocimiento de Inversión Directa en Mejoras en AIJC, en el cual se reconoce mediante la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00120-2022-GSF-OSITRAN el importe de US\$ 357,738.69. El importe mencionado corresponde a la orden de servicio 4400028725 por el concepto de Ampliación de la zona de Check In. Debido a que la inversión fue retirada del cargo de acceso por Ositrán, se solicita la inclusión de dicha inversión, ya que se cumpliría con los requisitos mencionados por el regulador.”

223. Sobre el particular, debemos indicar que, de acuerdo con la evaluación desarrollada en la sección “d) Base de capital e inversiones” del Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN respecto de las inversiones presentadas por LAP para el periodo 2016-2021, la exclusión de las inversiones en el cálculo del Cargo de Acceso se sustentó, por un lado, en que, conforme al 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, por lo cual si una inversión debe ser remunerada mediante el cobro de otra tarifa aeroportuaria, como por ejemplo la TUUA que pagan los pasajeros, no correspondería su inclusión en el cálculo del Cargo de Acceso. Por otro lado, y en línea con el criterio establecido en Ositrán (2019)⁹⁵ y seguido en Ositrán (2020)⁹⁶, si una inversión no cuenta con la aprobación del 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 Concesión⁹⁷, tampoco correspondería su inclusión en el cálculo del cargo.
224. De este modo, en la sección “d) Base de capital e inversiones” del Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN se desarrolló la evaluación de las inversiones presentadas por LAP para

⁹⁵ Véase el 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.

⁹⁶ Véase el 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.

⁹⁷ Cabe precisar que, como se mencionó en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, esto no aplica para aquellos proyectos que representen 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 aqueillos 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)”.

el periodo 2016 – 2021, concluyéndose de dicho análisis que las inversiones presentadas por LAP en su propuesta no corresponden ser incluidas en el cálculo del Cargo de Acceso.

225. Al respecto, en el caso particular de las inversiones que no cuentan con la aprobación del Ositrán conforme a los términos y condiciones 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, ya que al no ser incluidas el flujo de caja no reflejaría fielmente las inversiones que benefician a los Usuarios Intermedios.
226. 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.
227. En ese sentido, tal como fue señalado en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN⁹⁸, 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 y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJCh.
228. Así, siguiendo con el criterio antes señalado conforme al principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la LPAG⁹⁹, en la medida que para la determinación del Cargo de Acceso deben considerarse los principios económicos señalados en el REMA, se ha observado lo dispuesto en las cláusulas 5.7 y 5.10, y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, 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 el Cargo de Acceso 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

⁹⁸ 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.

⁹⁹ 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).

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 montos de inversión ejecutados por el Concesionario que no han sido aprobados y reconocidos como inversiones en Mejoras 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 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”¹⁰⁰, 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 de inversión en Mejoras presentados por el Concesionario para su reconocimiento.

229. 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.
230. Visto lo anterior, el criterio aplicado en el presente procedimiento ratifica el criterio adoptado previamente por el Regulador, el cual por lo demás, se encuentra debidamente motivado. Por tanto, habida cuenta de que los montos alegados por el Concesionario no han sido reconocidos como inversiones en Mejoras por el Regulador conforme a lo que exige el Contrato de Concesión, debe **desestimarse su comentario sobre este extremo**¹⁰¹.
231. Independientemente de lo señalado, debemos indicar que, en sus comentarios, LAP manifiesta que mediante el Oficio N° 07015-2022-GSF-OSITRAN, recibido el 26 de julio de 2022, se le respondió a la solicitud de Reconocimiento de Inversión Directa en Mejoras en el AIJCh, reconociéndose el importe de USD 357 738,69, mediante la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00120-2022-GSF-OSITRAN. El Concesionario indica que dicho importe corresponde a la orden de servicio N° 4400028725 por el concepto de “Ampliación de la zona de *check-in*”, y solicita la inclusión de dicha inversión debido a que ya cumpliría con los requisitos mencionados por el Regulador.

¹⁰⁰ Aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN de fecha 9 de setiembre de 2021.

¹⁰¹ Sin perjuicio de lo anterior, en línea con lo señalado en la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN -que dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de LATAM y Avianca Perú S.A. 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 el reconocimiento de las inversiones conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJCh.

232. Sobre el particular, mediante el Memorando N° 00163-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 13 de setiembre de 2022, se le consultó a la GSF si la inversión referida por LAP ya cuenta con la aprobación del Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en el numeral 5.7 del Contrato de Concesión del AIJCh. Al respecto, mediante el Memorando N° 01789-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 5 de octubre de 2022, la GSF brindó información sobre el 100% de la inversión aprobada por el Ositrán respecto a la Mejora “Ampliación del Check in y reubicación de Control de seguridad”, según el siguiente detalle:

Paquete de trabajo	Orden de compra	Descripción	Año	Proveedor	Monto (USD)
A-17-T220.01.0101	4400028725	Ampliación del Check in, diseño y reubicación Puesto Seguridad	2017	RUAG S.R.LTDA	357 738,69

Fuente: Memorando N° 01789-2022-GSF-OSITRAN.

233. Asimismo, en su comunicación, la GSF señaló que, mediante el Oficio N° 07015-2022-GSF-OSITRAN del 26 de julio de 2022, se hizo de conocimiento de LAP la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán N° 00120-2022-GSF-OSITRAN, la cual contiene el Reconocimiento de las Inversiones Directas en Mejoras por el monto de USD 357 738,69, sin IGV, sustentado en el Informe N° 01316-2022-JCA-GSF-OSITRAN, elaborado por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, en el marco del numeral 5.7 del Contrato de Concesión del AIJC.
234. Así, considerando que la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters*, a través del cual se adicionaron ocho (8) *counters* dobles en el año 2017, cuenta ya con el reconocimiento respectivo por parte del Ositrán, de acuerdo con lo informado por la GSF, corresponde que sea incluida en el cálculo del Cargo de Acceso, ello en concordancia con el criterio aplicado en 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. En ese sentido, **corresponde aceptar parcialmente el comentario del Concesionario sobre este extremo.**

b) Comentarios de los Usuarios Intermedios

b.1) Sobre la demanda del servicio

235. Respecto a las proyecciones de demanda para el cálculo del Cargo de Acceso, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

*“Para proyectar la demanda del servicio, OSITRAN utiliza el **Ratio horas/pasajero mensual**, es decir, divide el número de horas de uso de los counters entre el número total de pasajeros que han transitado por el AIJCH. Sin embargo, somos de la opinión que este ratio debe considerar únicamente los pasajeros que efectivamente usan el servicio de check in counter, por lo tanto, lo conveniente es utilizar los pasajeros que facturan equipaje porque son los que efectivamente están usando el servicio.*

De esta forma, en el numerador deberían ir las horas de uso de counter y en el denominador se debería utilizar pasajeros que factura equipaje. Según se desprende del análisis histórico, en el período 2021-2022, esta ratio en promedio está en 0.18 (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1: Proyección de las Horas de Uso de los Counters en el año 2022

	ene-21	feb-21	mar-21	abr-21	may-21	jun-21	jul-21	ago-21	sep-21	oct-21	nov-21	dic-21	ene-22	feb-22	mar-22	abr-22	may-22	Promedio
Ratio (HC/PFE)	0.13	0.43	0.24	0.23	0.17	0.19	0.15	0.26	0.15	0.15	0.16	0.11	0.14	0.17	0.12	0.13	0.12	0.18
Horas Counter (HC)	15,981	25,330	21,785	24,463	23,357	28,265	28,637	55,470	30,649	35,345	33,310	28,712	31,894	35,757	30,392	35,620	34,977	
Pax Facturaron Equipaje (PFE)	125,712	59,298	91,258	105,199	141,284	148,691	193,217	210,118	200,134	233,248	204,174	250,548	227,978	216,239	248,774	270,261	282,129	

Fuente: OSITRAN, AETA. Elaboración: autor.

Cabe precisar que la información de horas mensuales de uso de counter fue publicada por OSITRAN en su propuesta de cargo de acceso. Dicha información no estaba disponible para AETA cuando se realizó la propuesta.

Teniendo en cuenta el estudio de IFC que es citado por OSITRAN en su propuesta de cargo de acceso y considerando la proporción de pasajeros que facturó equipaje en el año 2021 se procedió a proyectar la demanda del servicio.

Para ello, se asumió que la proporción de pasajeros que facturan equipaje entre el total de pasajeros que salen del AIJCH es de 35.5% y se mantiene el ratio promedio de 0.18, para el período 2022-2024. Los resultados de las estimaciones muestran que la demanda en horas (demanda truncada) para los siguientes años puede fluctuar entre las 587,000 y 600,000 horas anuales (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2: Proyección de la Demanda del Servicio de Alquiler de Check In en AIJCH

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PAX TOTAL	23.6		11,059,326	18,408,000	22,656,000	24,072,000
PAX SALIDA			5,529,663	9,204,000	11,328,000	12,036,000
PAX FACTURA EQUIPAJE			1,962,881	3,267,171	4,021,134	4,272,455
PAX FACTURA EQUIPAJE/PAX SALIDA			35.50%	35.50%	35.50%	35.50%
IFC				78	96	102
Ratio (PFE/HC)				0.18	0.18	0.18
Horas Proyectadas				587,857	723,516	768,736
Horas Disponibles de Counters				604,440	604,440	604,440
Demanda Truncada				587,857	604,440	604,440

Elaboración: autor

Las proyecciones tienen sentido, si se tiene en cuenta que, a partir del año 2022, el uso de los counters es más intensivo como consecuencia de la recuperación que está teniendo los vuelos nacionales e internacionales.

CASO LATAM: DEMANDA POR SERVICIO

En el caso de la aerolínea LATAM, la demanda por el servicio de alquiler de counters se ha incrementado por encima de año 2019. En el año 2021 en comparación con el 2019, demandó 15,575 horas adicionales, y en lo que va del año ha consumido 7,203 horas adicionales, en comparación con el 2019. Es decir, la demanda por este servicio en los próximos años presenta una tendencia significativamente creciente, como lo evidencia LATAM.

Tabla N° 1: Número de Horas Demandadas de Alquiler de Check In por LATAM en AIJCH

	2019	2020	2021	2022
LATAM	174,914	79,246	190,639	108,351
Enero Julio	101,148			
Con respecto 2019		45%	109%	107%

*Para el año 2022 se considera los meses comprendidos entre enero y julio

Fuente: LATAM

236. Sobre el particular, tal como se señaló en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, en la propuesta del Regulador se considera que la demanda por el uso de los mostradores de *check-in* se expresa en número de horas de uso de los mostradores debido a que el cobro del Cargo de Acceso será por hora o fracción. Así, para efectuar la proyección de la demanda, en la propuesta del Regulador se tomó en consideración que el número de horas de uso de los mostradores por parte de los Usuarios Intermedios depende principalmente de dos factores: i) la cantidad de pasajeros embarcados que realizaron el *check-in* en el terminal y ii) el tiempo de atención del pasajero en el mostrador de *check-in*, siendo que ambos factores pueden relacionarse a través del ratio hora/pasajero, calculado a partir del total de horas de uso de los mostradores y el total de pasajeros embarcados, el cual

reflejaría el tiempo promedio que tomó atender a cada pasajero en los mostradores del área de *check-in* del aeropuerto. En efecto, en el referido informe se indicó lo siguiente:

- “81. Considerando que el cobro del Cargo de Acceso propuesto será por hora o fracción, **la demanda por el uso de los mostradores de check-in se encontrará expresada en dicha unidad de cobro, esto es, en número de horas de uso de los mostradores.**
82. Al respecto, debemos indicar que **el número de horas de uso de los mostradores por parte de los Usuarios Intermedios depende principalmente de dos factores: i) la cantidad de pasajeros embarcados que realizaron el check-in en el terminal, y ii) el tiempo de atención del pasajero en el mostrador de check-in.** Así, una mayor demanda de horas de uso de los mostradores estaría explicado por un mayor número de pasajeros embarcados que realizaron su check-in en el terminal y/o por el mayor tiempo que tomó atender a dichos pasajeros en los mostradores.
83. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica del número de horas de uso de los mostradores de check-in en el AIJCh y el número total de pasajeros embarcados (tanto nacional como internacional), así como también **el ratio hora/pasajero, calculado a partir del total de horas de uso de los mostradores y el total de pasajeros embarcados, el cual reflejaría el tiempo promedio que tomó atender a cada pasajero en los mostradores del área de check-in del aeropuerto²⁵.**

²⁵ Al respecto, para la estimación del ratio hora/pasajero se emplea el número total de pasajeros embarcados como una variable proxy debido a que en el AIJCh no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el check-in dentro del aeropuerto.”

[El énfasis es nuestro.]

237. Como se puede observar, en la propuesta del Regulador se indicó que, si bien el tiempo de uso de los mostradores guarda relación con la cantidad de pasajeros embarcados que realizaron el *check-in* en el terminal, para la estimación del ratio hora/pasajero se empleó el número total de pasajeros embarcados como una variable *proxy* debido a que en el AIJCh no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el *check-in* dentro del aeropuerto.
238. Al respecto, resulta importante precisar que, si bien actualmente el Concesionario presenta de manera mensual, a través de la Declaración Estadística del Ositrán, la información referida al número de pasajeros que facturan equipaje¹⁰² (y que por tanto realizan el *check-in* en el terminal), solo se cuenta con dicha información a partir de julio de 2020¹⁰³, lo cual, para efectos de proyectar la demanda del servicio, resulta insuficiente ya que, como se señaló en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, se considera idóneo el empleo de un periodo amplio de información que permita observar la evolución de las variables bajo análisis, más aun teniendo en cuenta que la proyección de demanda tiene periodicidad anual, además de que la información correspondiente a los años 2020 y 2021 presenta valores atípicos como consecuencia de las medidas impuestas por la pandemia de la COVID-19, los cuales introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones. En efecto, en el referido informe se indicó lo siguiente:

¹⁰² Mediante el formato estadístico “A.1.1.3B FORMATO DE INFORMACIÓN DE TRÁFICO – LAP”.

¹⁰³ Ello debido a que en febrero de 2020 el Ositrán emitió el Mandato de Acceso para el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección de Equipaje en Bodega) en el AIJCh (Mediante Resolución del Consejo Directivo N°009-2020-CD-OSITRAN del 12 de febrero de 2020), cuyo de cargo de acceso es cobrado por pasajero que factura equipaje, y por lo cual el Concesionario, para efectos de informar al Regulador respecto de la facturación por el uso de la Facilidad Esencial, debe cumplir con el envío mensual de la información de pasajeros que facturan equipaje en el AIJCh, la cual es provista por las aerolíneas a LAP.

“91. Con relación al ratio hora/pasajero, como se indicó, en el caso del AIJCh este se obtiene a partir del número de horas de uso de los mostradores y el número de pasajeros embarcados. Así, para efectos de la estimación de dicho ratio, se considerará la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán, tanto del número de horas de uso de los mostradores como del número de pasajeros embarcados, **ambos para el periodo comprendido entre enero de 2015 y mayo de 2022, ello con la finalidad de poder contar con un periodo amplio que permita observar la evolución de dichas variables.**

(...)

93. Así, sobre la base de dicha información, se procede a realizar el cálculo del ratio hora/pasajero para cada uno de los meses del periodo 2015-2022, con la finalidad de apreciar la evolución de dicha variable en el tiempo, obteniéndose los resultados que se muestran en la Tabla 20. Al respecto, como se puede observar, **los valores promedio de los ratios mensuales para los años 2015 al 2019 se encuentran en torno a 0,040, mientras que los valores promedio obtenidos en los años 2020 y 2021 se alejan de dicha cifra como consecuencia de las restricciones y medidas de distanciamiento social que se presentaron en tales años.**

(...)

96. Cabe mencionar que en ambos casos **no se toman en cuenta los datos correspondientes a los años 2020 y 2021 debido a que los ratios obtenidos en esos años presentan valores atípicos**, tal como se aprecia en la siguiente tabla, **esto como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19** (tales como la suspensión de operaciones aéreas regulares en el país, la obligatoriedad del distanciamiento físico en los aeropuertos, entre otros), **siendo que dichos valores introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones realizadas del ratio hora/pasajero.”**

[El énfasis es nuestro. Las notas al pie se han omitido intencionalmente.]

239. En ese sentido, esta Gerencia reafirma que, para la estimación del ratio hora/pasajero, resulta válido el empleo del número total de pasajeros embarcados como una variable proxy, toda vez que no se cuenta con un periodo amplio de información que permita observar la evolución del tráfico de pasajeros que facturan equipaje en el AIJCh; además, la información disponible actualmente respecto a dicha variable comprende a los años 2020 y 2021, los cuales presentan valores atípicos como consecuencia de las medidas impuestas por la pandemia de la COVID-19, siendo que su utilización en las estimaciones introduciría sesgos en los resultados obtenidos.

240. Cabe señalar que, en cuanto a la periodicidad de la información, una estimación similar fue presentada por LAP en su propuesta, en donde la proyección de demanda consideró el empleo de un ratio obtenido a partir del promedio de los ratios hora/pasajero anuales del periodo 2019-2022, siendo que en el caso del 2022 el ratio correspondió únicamente al periodo enero-marzo. Al respecto, en la nota al pie 35 del Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN se indicó que dicha propuesta no resultaba adecuada debido a que se emplean datos atípicos del periodo 2020-2021 y se estima un ratio anual a partir de valores mensuales incompletos para el año 2022. En efecto, en el referido informe se indicó lo siguiente:

“³⁵ Cabe indicar que, en el caso de la propuesta de LAP, la proyección de demanda considera el empleo de un ratio de 0,051, el cual es obtenido a partir del promedio de los ratios hora/pasajero anuales del periodo 2019-2022, siendo que en el caso del 2022 el ratio corresponde únicamente al periodo enero-marzo. Al respecto, por las razones expuestas en el presente Informe, **no consideramos adecuado el empleo de los datos del periodo 2020-2021 para el cálculo de dicho promedio, debido a que introduciría sesgos en la estimación al presentar estadísticas atípicas; asimismo, no consideramos adecuado incorporar en el cálculo del**

promedio de ratios anuales al valor del año 2022 obtenido a partir de la información de solo tres (3) meses.”

[El énfasis es nuestro.]

241. Finalmente, respecto al caso de la aerolínea LATAM, presentado en los comentarios de los Usuarios Intermedios, debemos señalar que el análisis efectuado por Regulador en su propuesta toma en cuenta la demanda agregada del servicio, esto es, la demanda total llevada a cabo por todas las líneas aéreas en el AIJCh, sin enfocarse en la evolución particular de cada uno de los usuarios, más aun teniendo en cuenta que la decisión de demanda de cada uno de estos no necesariamente sigue un mismo comportamiento en el tiempo ya que depende de diversos factores ajenos entre empresas.
242. Por tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario de los Usuarios Intermedios.**

b.2) Sobre la Retribución al Estado

243. Respecto al concepto de Retribución al Estado para el cálculo del Cargo de Acceso, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“Con respecto a la retribución del Estado, en la propuesta de OSITRAN no se está considerando el “ACTA DE ACUERDOS DE APOYO DEL CONCEDENTE POR EL EVENTO DE FUERZA MAYOR”, suscrita entre el Concedente y el Concesionario, el día 05 de febrero de 2021. De acuerdo con la referida acta, los pagos por concepto de retribución de retribución se difieren.

En efecto, en el Anexo 1 de la ACTA, titulado “Cronograma de Pagos de Retribuciones Diferidas” se establece lo [sic] plazos de los pagos. En función de este Anexo se establece como quedaría el cronograma de pagos para el servicio de alquiler de mostradores (check in) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Ver Cuadro N° 3).

Cuadro N° 3: Cronograma de pagos de la Retribuciones Diferidas – Alquiler de Mostradores (Chek In)

Número de trimestre	Retribución	Fecha Máxima de pago sin Acta	Plazo de diferimiento	Fecha Máxima de pago con Acta	Contabilidad Regulatoria (USD)	Año de Pago para Flujo de Caja
1	PRIMER TRIMESTRE 2020	Último día del mes de abril 2020	09 trimestres	Último día del mes de julio 2022	20250	2022
2	SEGUNDO TRIMESTRE 2020	Último día del mes de julio 2020	08 trimestres	Último día del mes de julio 2022	20250	2022
3	TERCER TRIMESTRE 2020	Último día del mes de octubre 2020	07 trimestres	Último día del mes de julio 2022	20250	2022
4	CUARTO TRIMESTRE 2020	Último día del mes de enero 2021	07 trimestres	Último día del mes de octubre 2022	20250	2022
5	PRIMER TRIMESTRE 2021	Último día del mes de abril 2021	07 trimestres	Último día del mes de enero 2023	48250	2023
6	SEGUNDO TRIMESTRE 2021	Último día del mes de julio 2021	07 trimestres	Último día del mes de abril 2023	48250	2023
7	TERCER TRIMESTRE 2021	Último día del mes de octubre 2021	07 trimestres	Último día del mes de julio 2023	48250	2023
8	CUARTO TRIMESTRE 2021	Último día del mes de enero 2022	07 trimestres	Último día del mes de octubre 2023	48250	2023
9	PRIMER TRIMESTRE 2022	Último día del mes de abril 2022	07 trimestres	Último día del mes de enero 2024		
10	SEGUNDO TRIMESTRE 2022	Último día del mes de julio 2022	07 trimestres	Último día del mes de abril 2024		

Fuente: MTC.

Como se verá más adelante, los pagos diferidos de la retribución influyen en el flujo de caja con el cual se determina el cargo de acceso correspondiente al servicio de alquiler de mostradores (Check In) en el AIJCH.”

244. Al respecto, cabe precisar que el Concedente y el Concesionario suscribieron el “Acta de Acuerdos de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor” el 5 de febrero del año 2021. De acuerdo con la Cláusula Tercera de dicha Acta, el objeto del acuerdo es 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.

245. 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.
246. 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.
247. Asimismo, 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:
- Descuento en la tarifa de parqueo de aeronaves;
 - Descuento en la renta fija y Monto Mínimo Garantizado de espacios comerciales;
 - Descuento en la renta fija de oficinas comerciales;
 - Descuento en la renta fija de oficinas reguladas.
248. En virtud de lo expuesto, no existen razones fundadas para incluir el criterio planteado por los Usuarios Intermedios, de considerar la retribución diferida en el cálculo del Cargo de Acceso, pues el Acta invocada por los Usuarios Intermedios 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 las normativa aplicable.
249. Por tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario de los Usuarios Intermedios.**

b.3) Sobre los costos del servicio

250. Respecto a los costos operativos del servicio considerados para el cálculo del Cargo de Acceso, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“Con respecto a los costos del servicio, OSITRAN utiliza el promedio correspondiente al período 2016-2021, con la finalidad de mitigar la volatilidad que se dio en los años 2020 y 2021, por efecto de la pandemia. Sobre el particular, tenemos algunos comentarios con relación a los costos:

- **Costos Directos: Costos de Limpieza**

En la propuesta de OSITRAN se distinguen tres tipos de limpieza: limpieza de estructuras metálicas, limpieza interna de counters y servicio de limpieza del área de mostradores. Así, respecto a la “limpieza interna de counters” esta actividad debería ser incluida dentro de los costos que involucra la “limpieza de área de mostradores” y no debería ser considerado como costo adicional. La razón es que no se justifica “duplicar costos” cuando se trata de una misma actividad, como en este caso es el servicio de limpieza. Adicionalmente, se trata una única infraestructura que debe ser limpiada como es el caso de los mostradores.

- **Costos Indirectos: Costos de Mantenimiento de Equipo y Sistemas**

OSITRAN utiliza la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP, sin embargo, como lo hemos dicho antes, existen cambios en los costos que no son atribuidos a comportamiento del mercado.

En este caso particular, en los años 2017 y 2018, el número de counters al cierre del año no varió, sin embargo, **los costos indirectos de mantenimiento de equipos y sistemas aumento en 430%**. De manera similar, en los años 2020 y 2021, el número de counters era 69, sin embargo, **el costo indirecto de mantenimiento se incrementó en 58%**. De esta forma, la información estaría presentando inconsistencias, las mismas que deben ser corregidas para determinar el cargo de acceso.

En este contexto, para corregir estas inconsistencias en la información, utilizamos el costo promedio correspondiente al año 2017 y en función de eso actualizamos todos los costos. Utilizamos este costo por considerarlo el más eficiente del período (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4: Estimación de Costos de Mantenimiento de Equipos y Sistemas (en USD)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Mantenimiento de Equipos y Sistemas	5,377	5,387	28,576	30,813	15,423	24,355	18,322
N° Counters	54	62	62	71	69	69	
Costo Promedio	100	87	461	434	224	353	

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Mantenimiento de Equipos y Sistemas	4,692	5,387	5,387	6,169	5,995	5,995	5,604
N° Counters	54	62	62	71	69	69	
Costo Promedio	87	87	87	87	87	87	

- **Costos Indirectos: “Otros Rubros”**

De manera similar, ocurre en el caso de los costos indirectos denominados “Otros Rubros”. Particularmente, **entre los años 2018-2019, los costos se incrementan en más de 300%**. Asimismo, **entre los 2017 y 2018, los costos suben 46% y entre el 2020 y 2021 en 59%**. Es decir, nuevamente se presentan inconsistencias en la estructura de costos, por lo cual resulta pertinente ajustarlas, con la finalidad de determinar el cargo de acceso.

Como en el caso anterior, reestimamos los costos, en función del costo medio correspondiente al año 2017. Al realizar este ajuste los costos promedios resultan igual a USD 6,285 (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5: Estimación de Costos de “Otros Rubros” (en USD)

		4%	46%	323%	-30%	59%	
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Otros rubros	5,790	6,042	8,803	37,277	26,230	41,832	20,996
N° Counters	54	62	62	71	69	69	
Costo Promedio	107	97	142	525	380	606	

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Promedio
Mantenimiento de Equipos y Sistemas	5,262	6,042	6,042	6,919	6,724	6,724	6,285
N° Counters	54	62	62	71	69	69	
Costo Promedio	97	97	97	97	97	97	

251. Con relación a los costos directos de limpieza, los Usuarios Intermedios señalan que la partida “Limpieza interna de counters” debería ser incluida dentro de los costos de la partida “Servicio de limpieza del área de mostradores”, y no como un costo adicional, debido a que no se justifica duplicar costos cuando se trata de una misma actividad (servicio de limpieza), además de que se trata de una única infraestructura que debe ser limpiada como es el caso de los mostradores.
252. Al respecto, tal como se puede apreciar en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, las partidas “Servicio de limpieza del área de mostradores” y “Limpieza interna de counters” no hacen referencia a la misma actividad de limpieza, toda vez que, en el primer caso, la

partida comprende la limpieza de la zona en donde se encuentran ubicados los mostradores de *check-in*, y cuya periodicidad está asociada a la frecuencia de limpieza del hall de *check-in* del AIJCh, mientras que, en el segundo caso, la partida comprende la limpieza profunda de los mostradores, y cuya frecuencia de los trabajos de limpieza es trimestral, de acuerdo con lo señalado por LAP. En efecto, en el referido informe se indicó lo siguiente:

“115. **Con relación a la partida “Limpieza interna de counters”**, para la estimación del costo para el año 2022 **se consideró el costo unitario por evento de limpieza** indicado en la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario. Al respecto, considerando que, **de acuerdo con el Concesionario, la frecuencia de los trabajos de limpieza es trimestral, esto es, cuatro (4) eventos por año**, el costo estimado de limpieza interna de counters resultará de multiplicar el costo unitario por el número de trabajos realizados en el año.

(...)

117. **Con relación a la partida “Servicio de limpieza del área de mostradores”**, para la estimación del costo para el año 2022 se calculó, en primer lugar, un costo base por limpieza del área de *check-in* a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP, tomando el promedio del costo de limpieza de *check-in* reportado entre los años 2016 y 2021. Luego, dicho costo base es ajustado por el CPI proyectado para el año 2022 (de acuerdo con la información presentada en la Tabla 27), obteniéndose así el costo estimado por limpieza del área de *check-in* para el año 2022.

118. Posteriormente, **considerando que el personal de limpieza asignado al hall de *check-in* realiza sus actividades tanto en la zona de espera de pasajeros como en el área de mostradores, corresponderá determinar qué parte del costo estimado por limpieza del hall de *check-in* es trasladado al cálculo del cargo de acceso**. Al respecto, en línea con el criterio empleado en la emisión del mandato de acceso del año 2017, para la asignación del costo de limpieza se empleará el ratio “Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a *check-in*” que, de acuerdo con lo señalado por LAP, es equivalente a 0,29 (esto es, 2/7).”

[El énfasis es nuestro. Las notas al pie se han omitido intencionalmente.]

253. Así, lo alegado por los Usuarios Intermedios respecto a la existencia de una duplicidad de costos al considerarse por separado a las partidas “Servicio de limpieza del área de mostradores” y “Limpieza interna de *counters*” carece de fundamento, puesto que, si bien ambas hacen referencia a la actividad de limpieza, como se ha evidenciado, cada una comprende labores distintas tanto al nivel de tareas como en lo referido a las frecuencias de ejecución de las mismas. Cabe indicar que las actividades de limpieza consideradas en la determinación del Cargo de Acceso comprenden la limpieza periódica del mobiliario arrendado, la limpieza periódica de las estructuras metálicas y la limpieza de la zona en donde se encuentran ubicados los mostradores, motivo por el cual en la estimación de los costos operativos se llevó a cabo dicha diferenciación.
254. Por tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario de los Usuarios Intermedios sobre este extremo**.
255. Por otro lado, con relación a los costos indirectos de “Mantenimiento de Equipos y Sistemas” y “Otros rubros”, los Usuarios Intermedios indican que, si bien el Ositrán utiliza la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP, existen cambios en los costos que no son atribuidos al comportamiento del mercado, por lo que la información empleada estaría presentando inconsistencias¹⁰⁴. Así, los Usuarios Intermedios proponen que, para

¹⁰⁴ Los Usuarios Intermedios mencionan que, en el caso de los costos indirectos de “Mantenimiento de Equipos y Sistemas”, en los años 2017 y 2018, los costos aumentaron en 430% mientras que el número de counters al cierre

corregir dichas inconsistencias, debe emplearse el costo promedio correspondiente al año 2017 (por considerarlo el más eficiente del período) y, en función de ello, actualizar todos los costos.

256. Al respecto, tal como se señaló en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, para la proyección de los costos indirectos en la propuesta del Regulador se estimó, como punto de partida, el costo para el año 2022 a partir del promedio del costo reportado en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2016-2021, esto es, el periodo regulatorio reciente, toda vez que no era viable tomar como base únicamente la información del último año debido a que los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19. En efecto, en el referido informe se indicó lo siguiente:

“122. Para la proyección de los costos indirectos se efectuará, por un lado, la estimación del costo al año 2022 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2023-2024 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del CPI de Estados Unidos, presentadas en la Tabla 27.

123. Para la estimación del costo para el año 2022 se calculó un costo base por concepto de costos indirectos a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP⁶¹, tomando el promedio del costo reportado durante el periodo regulatorio reciente, esto es, entre los años 2016 y 2021⁶².

⁶¹ Específicamente se consideró el costo indirecto total imputado a “1300300 – Mostradores check in”.

⁶² Al respecto, a diferencia de procedimientos anteriores, en esta oportunidad no se está tomando como base únicamente la información del último año debido a que los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19. Así, **en la presente propuesta se ha construido un escenario base para proyectar el costo operativo tomando el promedio observado en el periodo 2016-2021, el cual ha sido el periodo regulatorio reciente, y empleando la información de los reportes de Contabilidad Regulatoria de LAP.**

[El énfasis es nuestro.]

257. Sobre el particular, los Usuarios Intermedios alegan la existencia de cambios en los costos que no son atribuidos al comportamiento del mercado, refiriéndose puntualmente a que los costos indirectos de “Mantenimiento de Equipos y Sistemas” y “Otros rubros” presentan en algunos años tasas de variación elevadas a diferencia de lo observado en la evolución del número de *counters*. Por tal motivo, las aerolíneas proponen la actualización de los costos indirectos de “Mantenimiento de Equipos y Sistemas” y “Otros rubros” para el periodo 2016-2021, a partir del empleo del costo promedio por *counter* correspondiente al año 2017 (por considerarlo el más eficiente del período¹⁰⁵), y emplearlo en el cálculo del Cargo de Acceso en lugar de la información proveniente de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
258. Con relación a lo planteado por los Usuarios Intermedios, debemos indicar que, debido a su naturaleza, la evolución de los costos indirectos no guarda relación con la evolución del número de *counters* del servicio, ello debido a que los costos indirectos no corresponden a actividades derivadas directamente de la prestación del servicio, sino que están asociados a aquellos costos comunes que se asignan al servicio mediante un direccionador de costos (*cost driver*) apropiado. En tal sentido, no es posible afirmar que las variaciones en los costos indirectos tengan un correlato con la variación del número de

del año no varió, y de manera similar, en los años 2020 y 2021, dichos costos se incrementaron en 58% mientras que el número de *counters* fue de 69. Asimismo, las aerolíneas señalan que, en el caso de los costos indirectos de “Otros rubros”, en los años 2017 y 2018 los costos suben 46%, en los años 2018 y 2019 los costos se suben en más de 300%, y en los años 2020 y 2021 los costos suben en 59%.

¹⁰⁵ Cabe indicar que, en los argumentos presentados, los Usuarios Intermedios no presentan ningún sustento de las razones por las que consideran al costo del año 2017 como el más eficiente del periodo.

counters, sino que estas podrían deberse a la evolución de los respectivos costos comunes y de los *cost drivers* empleados para la asignación correspondiente.

259. Así, considerando que dicha asignación es efectuada en el marco de la Contabilidad Regulatoria de la empresa, el empleo de dicha fuente permite contar con información respecto a los costos indirectos imputados al servicio, toda vez que, para la elaboración de los reportes de Contabilidad Regulatoria, la empresa debe cumplir con los principios generales señalados en el Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP¹⁰⁶, tales como el de Causalidad¹⁰⁷, Objetividad¹⁰⁸ y Consistencia¹⁰⁹.
260. Cabe indicar que, en cuanto al uso de la información registrada en la Contabilidad Regulatoria de LAP, la propuesta del Regulador se sustentó sobre la base de los criterios adoptados en procedimientos anteriores, en los que se ha utilizado directamente la información registrada en la Contabilidad Regulatoria para estimar los costos indirectos¹¹⁰, ello en virtud del principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, el cual 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.
261. Por tanto, la propuesta de los Usuarios Intermedios de actualizar los costos indirectos de “Mantenimiento de Equipos y Sistemas” y “Otros rubros” para el periodo 2016-2021, a partir del empleo del costo promedio por *counter* correspondiente al año 2017, y emplearlo en el cálculo del Cargo de Acceso en lugar de la información proveniente de la Contabilidad Regulatoria de LAP carece de fundamento. Ello, a la luz de que su aplicación implicaría, por un lado, desnaturalizar a los costos indirectos del servicio al hacer que evolucionen en función del número de mostradores (con lo cual dejarían de ser indirectos) y, por otro lado, alejarse del criterio empleado por el Regulador en procedimientos anteriores respecto al uso de la información registrada en la Contabilidad Regulatoria para estimar los costos indirectos del servicio¹¹¹.
262. Por tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario de los Usuarios Intermedios sobre este extremo.**

¹⁰⁶ Manual de Contabilidad Regulatoria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Versión 2.0 – Diciembre 2007, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 061-2007-CD-OSITRAN.

¹⁰⁷ De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP, el principio de Causalidad señala que “*Los costos deben ser asignados según las actividades que los generan, mediante un mecanismo que permita verificar una relación causal entre la partida contable y el servicio. Este mecanismo podría basarse en variables específicas (generadores de costo) que permitirían cuantificar la proporción de la partida contable que ha sido generada por un servicio determinado.*”

¹⁰⁸ De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP, el principio de Objetividad señala que “*Todas las valuaciones y asignaciones de costos deberán llevarse a cabo de forma objetiva, es decir, mediante un mecanismo cuantificable que evite la obtención de beneficios derivados de la aplicación de la metodología de valuación y asignación de costos para la empresa regulada o cualquier otra compañía. Las fuentes y registros de la información primaria empleadas para elaborar los informes de contabilidad regulatoria deberán ser confiables; y, su elaboración será de responsabilidad del Concesionario.*”

¹⁰⁹ De acuerdo con el Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP, el principio de Consistencia señala que “*Los métodos de atribución, asignación y valuación deberán ser consistentes de año en año. La aplicación de un método deberá mantenerse al menos dos años consecutivos. En casos excepcionales, la empresa concesionaria podrá realizar modificaciones en la contabilidad regulatoria, previa sustentación, mediante notas, informes y nuevas auditorías externas a los Estados Financieros Regulatorios. En los casos en que se haya registrado modificaciones en las políticas de contabilidad de la Entidad Prestadora, se espera que se revele la naturaleza, el efecto y las razones del cambio sobre los reportes de contabilidad regulatoria.*”

¹¹⁰ Al respecto, dicho criterio ha sido utilizado anteriormente en la determinación del cargo de acceso para el servicio de alquiler de mostradores de *check-in* en procedimientos anteriores tales como el del año 2013 (Informe N° 006-13-GRE-OSITRAN) y el año 2016 (Informe N° 043-16-GRE-OSITRAN).

¹¹¹ Cabe reiterar de acuerdo con el principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la LPAG, las autoridades administrativas no se encuentran prohibidas de cambiar sus criterios en tanto estos se encuentren debidamente motivados; no obstante, para el presente caso, el Regulador no ha identificado razones para apartarse del criterio empleado.

VI. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

a) Modificaciones a la propuesta del Ositrán

263. Luego del análisis de los comentarios recibidos de las partes, se procederá a efectuar las siguientes modificaciones a la propuesta del Ositrán contenida en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN:
- i. Incorporar el monto de la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters* del año 2017 en la determinación de la base de capital al año 2021.
 - ii. Determinar e incorporar los montos de depreciación de la inversión indicada en el punto anterior correspondientes al periodo 2022-2024 en el flujo de caja económico.
264. Sobre el particular, resulta necesario indicar que, tal como se señaló en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, LAP mencionó en el sustento de su propuesta que en el año 2020 se ejecutó, en coordinación con LATAM, el proyecto de *self bag drop*, indicando que, como consecuencia de ello, se retiraron dos (2) *counters* de *check-in* en dicho año. Al respecto, en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN se mencionó que, en la visita efectuada por el Ositrán a las instalaciones del AIJCh, se constató el retiro de dichos *counters*, y se evidenció que estos formaban parte del proyecto de ampliación de *counters* del año 2017; así, en la propuesta del Regulador se mencionó que, para efectos de la determinación de la base de capital al año 2021, corresponde efectuar previamente un ajuste por concepto del retiro de los *counters* sobre la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters* del año 2017. No obstante, como también se advirtió en el referido informe, no correspondía incluir dicha inversión en la propuesta del Regulador en tanto aún no contaba con el respectivo reconocimiento, por lo cual, tampoco resultaba consistente efectuar el ajuste por retiro de *counters*.
265. Al respecto, considerando que, a la fecha de elaboración del presente informe, dicha inversión ya cuenta con la aprobación del Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en el numeral 5.7 del Contrato de Concesión del AIJCh (de acuerdo con lo señalado por la GSF en el Memorando N° 01789-2022-GSF-OSITRAN de fecha 5 de octubre de 2022) para efectos de la determinación del Cargo de Acceso para el alquiler de mostradores de *check-in* corresponderá efectuar además el ajuste por concepto del retiro de los dos (2) *counters* sobre la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters* del año 2017, en línea con lo señalado en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN. Para ello, dado que la inversión con la cual dichos mostradores fueron puestos en operación se llevó a cabo en el año 2017, corresponderá: i) determinar su valor neto de depreciación al momento del retiro de los *counters*, ii) excluir de dicho valor neto lo correspondiente a los *counters* retirados, y iii) determinar el nuevo valor neto por concepto de los *counters* que continúan formando parte de la oferta de facilidad esencial.
266. Con relación a la determinación del valor de la inversión al momento del retiro de los *counters*, neto de depreciación, esta se efectuará en dos partes: primero, se calculará el valor neto de la inversión al cierre del año 2019 y, segundo, sobre la base de lo anterior se calculará el valor neto de la inversión al momento del retiro de los *counters*. Sobre esto último, de acuerdo con lo señalado por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, el retiro de los dos mostradores del servicio tuvo lugar durante las primeras semanas de setiembre, razón por la cual, para efectos de la presente propuesta, se tomará como referencia el 1 de setiembre de 2020. Así, el cálculo del valor neto de la inversión al momento del retiro de los *counters* correspondería al valor neto de la inversión al cierre de agosto de 2020.
267. En la Tabla 50 se detalla el cálculo del valor neto de la inversión al cierre de agosto de 2020. Al respecto, como se puede observar, el valor de la inversión en el año 2017 ascendió a USD 312 148, por concepto de la adición de ocho (8) *counters*. Cabe indicar que dicho monto es obtenido luego de excluir de la inversión reconocida (USD

357 738,69¹¹²), los importes por concepto de “CCTV” y “Aire Acondicionado”, ello tomando como referencia el detalle presentado por LAP en su modelo económico adjunto a la Carta N° C-LAP-GCC-2022-0048, siendo que la exclusión de dichos conceptos se sustenta en que estos son pagados a través de la TUUA, conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión, tal como se mencionó en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN. Considerando como vida útil de la infraestructura al periodo restante de la Concesión (esto es, hasta el año 2041), se tiene que, al cierre del 2019, el valor neto de la inversión equivale a USD 286 135.

268. Teniendo en cuenta ello, lo siguiente es determinar el monto de depreciación de la inversión correspondiente al periodo enero-agosto de 2020, para lo cual se tomará en consideración que, durante dicho año, las operaciones regulares del aeropuerto se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio, motivo por el cual el AIJCh solamente presentó operaciones regulares en 246 días del año. Así, en términos porcentuales, los días con operaciones regulares del periodo enero-agosto representaron el 50,4% del total respectivo del año 2020. De este modo, aplicando dicho porcentaje sobre la depreciación teórica anual se obtiene el monto de depreciación de la inversión correspondiente al periodo enero-agosto de 2020, el cual asciende a USD 6 556.
269. Con ello, el valor neto de la inversión al cierre de agosto de 2020 asciende a USD 279 579, tal como se detalla en la siguiente tabla. Nótese que dicha inversión neta corresponde a los ocho (8) *counters* implementados, con lo cual el valor neto por *counter* a agosto de 2020 equivaldría a USD 34 947.

Tabla 50 Valor de la inversión en ampliación de counters del año 2017, neto de depreciación, a agosto de 2020

1. Valor neto de la inversión al cierre de 2019

Valor de la inversión, año 2017 (USD)	312 148
N° de counters implementados:	8
Años de vida útil al 2041:	24
Depreciación anual, periodo 2018-2019 (USD)	13 006
Valor neto al 2019 (USD)	286 135

2. Valor neto de la inversión a agosto de 2020

a. Información operativa del año 2020:

Periodo	Días operativos	%	N° de Counters
Enero - Agosto	124	50,4%	8
Setiembre - Diciembre	122	49,6%	6
Total año 2020	246	100,0%	

b. Valor neto de la inversión, periodo enero-agosto

Valor neto al inicio de enero 2020 (USD)	286 135
Depreciación, periodo enero-agosto 2020 (USD)	6 556
Valor neto al cierre de agosto (USD)	279 579
Número de counters operativos	8
Valor neto por counter (USD)	34 947

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

270. Ahora bien, considerando el valor neto por *counter* a agosto de 2020, se procede a determinar el valor de retiro de los dos (2) *counters* en setiembre de dicho año, multiplicando el valor neto por *counter* y el número de *counters* retirados; así, se tiene que

¹¹² Monto sin IGV señalado en la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán N° 00120-2022-GSF-OSITRAN, la cual contiene el Reconocimiento de las Inversiones Directas en Mejoras, sustentado en el Informe N° 01316-2022-JCA-GSF-OSITRAN, elaborado por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, en el marco del numeral 5.7 del Contrato de Concesión del AIJCh.

el valor de retiro de los *counters* asciende a USD 69 895. Teniendo en cuenta lo anterior, el valor neto de la inversión a inicios de setiembre de 2020 ascendería a USD 209 685, el cual correspondería a los seis (6) *counters* restantes.

271. Sin embargo, dado que para obtener el valor neto de la inversión al cierre del año 2020 se requiere determinar el monto de depreciación de la inversión correspondiente al periodo setiembre-diciembre, para su cálculo se partirá del valor neto de la inversión a inicios de setiembre de 2020 y se le aplicará un factor proporcional al número de meses del periodo restante de la Concesión¹¹³. Con ello, el monto de depreciación correspondiente al periodo setiembre-diciembre de 2020 asciende a USD 3 276 y, por consiguiente, el valor neto de la inversión al cierre del año 2020 es igual a USD 206 408, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 51 Valor de la inversión en ampliación de *counters* del año 2017, neto de depreciación, al cierre de 2020

a. Valor de retiro de counters al cierre de agosto de 2020	
Valor neto por counter (USD)	34 947
Número de counters retirados	2
Valor de retiro de counters (USD)	69 895
b. Valor neto de la inversión, al cierre de diciembre de 2020	
Valor neto al inicio de setiembre de 2020 (USD)	209 685
Depreciación, periodo setiembre-diciembre de 2020 (USD)	3 276
Valor neto al cierre de diciembre de 2020 (USD)	206 408
c. Resumen del CAPEX, año 2020	
Valor neto al inicio de 2020 (USD)	286 135
Depreciación, año 2020 (USD)	9 832
Valor de activos retirados (USD)	69 895
Valor neto al cierre de 2020 (USD)	206 408

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

272. Como se puede apreciar, el monto de depreciación de la inversión para el año 2020 comprende tanto lo del periodo enero-agosto (considerando ocho mostradores) como lo del periodo setiembre-diciembre (considerando seis mostradores), resultando en un total de USD 9 832. Cabe indicar que se asume que el valor neto de la inversión al cierre del año 2020 continuará con la depreciación lineal durante el periodo restante de la Concesión (esto es, hasta el año 2041), tal como se puede apreciar en la siguiente tabla.

¹¹³ En particular, el factor aplicado relaciona el número de meses del periodo setiembre-diciembre de 2020 y el número de meses existentes entre setiembre de 2020 y diciembre de 2041, lo cual equivale a 4/256. Con ello, se obtiene la depreciación para el último cuatrimestre del 2020, siendo consistente con el método de depreciación lineal.

Tabla 52 Flujo del CAPEX asociado a la inversión en ampliación de counters del año 2017, periodo 2017-2041

Año	CAPEX (USD)		Depreciación (USD)		Valor neto (USD)
	Anual	Acumulado	Anual	Acumulado	
2017	312 148	312 148	0	0	312 148
2018	0	312 148	13 006	13 006	299 142
2019	0	312 148	13 006	26 012	286 135
2020	-69 895	242 253	9 832	35 845	206 408
2021	0	242 253	9 829	45 674	196 579
2022	0	242 253	9 829	55 503	186 750
2023	0	242 253	9 829	65 331	176 921
2024	0	242 253	9 829	75 160	167 092
2025	0	242 253	9 829	84 989	157 263
2026	0	242 253	9 829	94 818	147 434
2027	0	242 253	9 829	104 647	137 606
2028	0	242 253	9 829	114 476	127 777
2029	0	242 253	9 829	124 305	117 948
2030	0	242 253	9 829	134 134	108 119
2031	0	242 253	9 829	143 963	98 290
2032	0	242 253	9 829	153 792	88 461
2033	0	242 253	9 829	163 621	78 632
2034	0	242 253	9 829	173 450	68 803
2035	0	242 253	9 829	183 279	58 974
2036	0	242 253	9 829	193 108	49 145
2037	0	242 253	9 829	202 937	39 316
2038	0	242 253	9 829	212 766	29 487
2039	0	242 253	9 829	222 595	19 658
2040	0	242 253	9 829	232 424	9 829
2041	0	242 253	9 829	242 253	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

273. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el cálculo actualizado de la base de capital al año 2021. Al respecto, dicha base de capital asciende a USD 232 834, comprendiendo el valor de los activos, netos de depreciación, adquiridos por el Concesionario para la provisión de la facilidad esencial y que cuentan con el reconocimiento respectivo.

Tabla 53 Base de capital al año 2021 (USD)

Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Base de capital al inicio	153 274	105 599	390 114	364 305	338 496	245 966
Inversiones realizadas	0	312 148	0	0	-69 895	0
Depreciación	47 675	27 633	25 809	25 809	22 635	13 132
Base de capital al cierre	105 599	390 114	364 305	338 496	245 966	232 834

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

274. Por otro lado, en la siguiente tabla se presentan los flujos de base de capital e inversiones, así como sus respectivas depreciaciones, para el periodo 2021-2024, los cuales son considerados en el flujo de caja económico para el cálculo del Cargo de Acceso. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (año 2024) asciende a USD 246 084.

Tabla 54 Base de capital e inversiones, periodo 2021-2024 (USD)

Año	2021	2022	2023	2024
Base de capital	232 834			
Plan de inversiones		0	0	49 335
Depreciación y Amortización		13 132	11 477	11 477
Valor de recupero				246 084

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Flujo de caja económico

275. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, debe indicarse que, dadas las modificaciones efectuadas sobre la propuesta del Regulador luego de la evaluación de los comentarios recibidos, tanto el flujo de caja operativo como el flujo de inversiones muestran cambios en sus valores respecto de lo presentado en la Tabla 47 del Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN.

Tabla 55 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año		2021	2022	2023	2024
Tiempo de uso de mostradores (horas)			373 449	415 595	441 569
Cargo de acceso, USD		2,47			
Ingresos Brutos			591 268	1 026 701	1 090 870
Ingresos Brutos Total		0	591 268	1 026 701	1 090 870
Retribución al Estado		46,511%	-275 005	-477 529	-507 375
Aporte por Regulación		1,00%	-5 913	-10 267	-10 909
Ingresos Netos		0	310 351	538 905	572 587
Costo Directo			-52 483	-53 982	-55 201
Costo Indirecto			-273 820	-281 640	-288 000
Costo No Imputable			-73 912	-76 023	-77 739
Total Costos de Operación			-400 214	-411 644	-420 940
Net IGv			50 038	126 805	128 165
Pago de IGv			-50 038	-126 805	-128 165
Pago de IR			0	-29 988	-36 304
Flujo de Caja Operativo		0	-89 864	97 273	115 343
Base de activos			-232 834		
Plan de Inversiones			0	0	-49 335
Valor residual					246 084
Flujo de Caja Económico			-232 834	-89 864	97 273
WACC		10,05%			
VAN		0			
PAGO DE IGv		18,00%	2022	2023	2024
Crédito Fiscal Inicial			0	0	0
Net IGv			50 038	126 805	128 165
IGv Ingresos			106 428	184 806	196 357
IGv Egresos - OPEX			-56 391	-58 001	-59 311
IGv Egresos - CAPEX			0	0	-8 880
Crédito Fiscal Final			0	0	0
Pago IGv			50 038	126 805	128 165
EGyP		25,90%	2022	2023	2024
Ingresos Brutos			591 268	1 026 701	1 090 870
Gastos Operativos			-681 132	-899 440	-939 223
Depreciación y Amortización			-13 132	-11 477	-11 477
Utilidad Neta			-102 996	115 785	140 171
Pago de IR			0	29 988	36 304

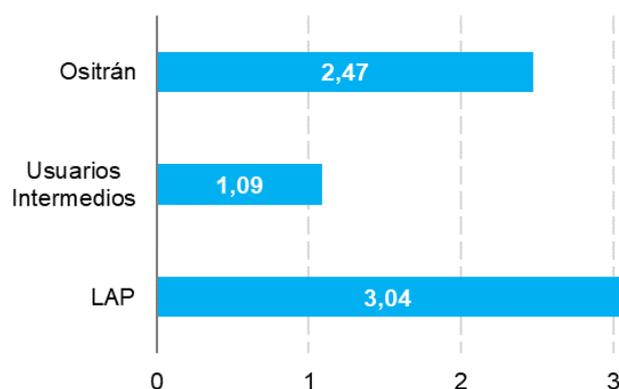
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

276. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descuenta con una tasa WACC de 10,05% a efectos de establecer el Cargo de Acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea cero.

c) Cargo de Acceso aplicable

277. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores de *check-in*) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 2,47 por hora o fracción (sin IGV). 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 el siguiente gráfico.

Gráfico 2 Propuestas de Cargo de Acceso para el alquiler de mostradores de *check-in* (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. CONCLUSIONES

1. 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 (mostradores de *check-in*) en el AIJCh. Así, a través del Informe N° 0064-2022-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, la información de sus Estados Financieros Regulatorios auditados, así como el marco regulatorio y contractual aplicable; siguiendo los criterios empleados por el Regulador en anteriores procedimientos de determinación de cargos de acceso.
2. Tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso en conformidad con lo establecido en el REMA. Al respecto, en el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso, los cuales estuvieron circunscritos a la demanda del servicio, la retribución al Estado, los costos operativos del servicio, y las inversiones no reconocidas.
3. Sobre el particular, de la evaluación realizada a los comentarios recibidos, se desestimaron todos ellos, con excepción de la solicitud del Concesionario de considerar en el cálculo del Cargo de Acceso a la inversión referida al proyecto de ampliación de *counters* del año 2017, ya que cuenta con el reconocimiento respectivo por parte del Ositrán, habiéndose verificado dicha afirmación mediante Memorando N° 01789-2022-GSF-OSITRAN.
4. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la propuesta del Ositrán contenida en el Informe N° 00064-2022-GRE-OSITRAN, el Cargo de Acceso mensual que se propone para el alquiler de mostradores de *check-in* es de USD 2,47 por hora o fracción (sin IGV).

VIII. 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 mostradores de *check-in* de USD 2,47 por hora o fracción (sin IGV).

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2022106208

ANEXO I WACC PROPUESTO POR OSITRAN

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)¹¹⁴ y Brealey et al. (2010)¹¹⁵ 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)¹¹⁶, 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%¹¹⁷.

II. Prima por riesgo de mercado

5. De acuerdo con Damodaran (2014)¹¹⁸, 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 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.

¹¹⁴ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGraw-Hill.

¹¹⁵ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

¹¹⁶ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

¹¹⁷ 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/>.

¹¹⁸ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

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)¹¹⁹.
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, 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 del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

9. Según López-Dumrauf (2010)¹²⁰, 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)¹²¹ 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, etc. 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 acceso en procedimientos anteriores. Al respecto, parte del sustento se encuentra en el

¹¹⁹ 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.

¹²⁰ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

¹²¹ 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).

documento “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”, elaborado por Macroconsult (2007)¹²², 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 del 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 contables¹²³. Es decir, se trata de evaluar los niveles de

¹²² MACROCONSULT (2007). “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

¹²³ 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. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/diez. 2012.

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)¹²⁴ 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 Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos 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 local¹²⁵.
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

¹²⁴ 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.

¹²⁵ 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.

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*¹²⁶ 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
Kobenhavns Lufthavne	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 Internacional 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 Internacional	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 del 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.
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

¹²⁶ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula:

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

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

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 del 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
$D / (D+E)$	11,3%
$E / (D+E)$	88,7%
Ratio D/E	0,128

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del 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, formado 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 financiamiento¹²⁷; 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 75/25¹²⁸, 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 endeudamiento¹²⁹.
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.

¹²⁷ Más aun teniendo en cuenta el proyecto de ampliación del aeropuerto que viene siendo desarrollado por el Concesionario.

¹²⁸ 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”*.

¹²⁹ 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 del 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%
<i>% Capital Propio</i>	<i>35,0%</i>
Costo de la deuda	7,40%
Costo de Deuda	5,49%
<i>% Deuda</i>	<i>65,0%</i>
WACC	10,05%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO II
REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA ZONA DEL RETIRO DE MOSTRADORES EN HALL DE
CHECK-IN DEL AIJCH

FOTOGRAFÍA 1



FOTOGRAFÍA 2

