

# RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 009-2008-CD-OSITRAN

Lima, 27 de febrero de 2008

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

## VISTOS:

El Informe Nº 004-08-GRE-GAL-OSITRAN, que emite opinión sobre la Solicitud de Rectificación de Errores Materiales de la Resolución de Consejo Directivo Nº 041-07-CD-OSITRAN, que establece el cargo de acceso por el servicio de alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH);

## CONSIDERANDO:

### I. ANTECEDENTES

1. El 09 de enero del año 2007, mediante los Oficios Nº 024-07-GS-OSITRAN y Nº 025-07-GS-OSITRAN, se notificó a LAP y los usuarios intermedios el Proyecto de Mandato de Acceso por el Servicio de Alquiler de Depósitos para Almacenar Equipaje Rezagado en el AIJCH.
2. Mediante Resolución Nº 021-2007-CD-OSITRAN se aprobó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), para que otorgue el acceso para el alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado; necesario para prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje.
3. El 27 de junio del año 2007 se emitió la Resolución de Consejo Directivo Nº 041-2007-CD-OSITRAN, que resolviendo los recursos de reconsideración presentados por diversas aerolíneas y por LAP en contra de la Resolución Nº 021-2007-CD-OSITRAN; estableció los cargos de acceso por el servicio de alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado.
4. Con fecha 9 de julio del año 2007, se remite a LAP el Oficio Nº 072-07-SCD, mediante el cual se notifica la Resolución Nº 041-2007-CD-OSITRAN.

5. El 31 de julio del año 2007, mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2007-00092, LAP remitió una solicitud de Rectificación de Errores Materiales de la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2007-CD-OSITRAN.

## **II. SOLICITUD DE RECTIFICACION DE ERRORES MATERIALES**

### **II.1. Pretensión de LAP**

6. El Concesionario señala que rectificando los supuestos errores materiales de la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2007-CD-OSITRAN, el cargo de acceso por el servicio de alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado ascendería a:
  - 2007-2008: US \$4,89 por m<sup>2</sup>, sin incluir IGV.
  - 2009-2011: El cargo de acceso se actualizará mediante la variación del índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos.

### **II.2. Argumentos que ofrece**

#### **II.2.1. Inversión en contenedores**

7. LAP señala que conforme al Artículo 201° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), OSITRAN debería rectificarse del “error material” consistente en no incluir la inversión en los 4 contenedores de 40 pies dentro del cargo de acceso, por las siguientes razones:
  - Mediante las Cartas N° LAP-GCCO-C-2006-00169 y N° LAP-GCCO-C-2007-00002, LAP rectificó la propuesta inicial y reconoció la existencia de diferencias en los montos de inversión.
  - Mediante los Memorandos N° LAP-GPF-32-2006 y N° LAP-GPF-05-2007, el Concesionario señaló los motivos por los que debía incrementarse la inversión en los contenedores.
  - Mediante los Memorandos N° LAP-GPF-06-2007 y N° LAP-GPF-19-2007, LAP sustentó que los 4 contenedores siempre fueron utilizados como depósitos para equipaje rezagado, dado que fueron adquiridos para dichos fines.
8. De esta manera, el Concesionario señala que *“consideramos que ya hemos presentado el debido sustento en los documentos mencionados y la evidencia más certera de que esta inversión debe ser imputada al servicio objeto del presente mandato la constituye los mismos usuarios intermedios quienes vienen utilizando la infraestructura (...)”*.

#### **II.2.2. Costo de energía eléctrica de las áreas comunes**

9. Asimismo, LAP señala que OSITRAN debería rectificarse del “error material” consistente en excluir del cargo de acceso por el alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado, el costo de la energía eléctrica; por las siguientes razones:
- La iluminación permite que los usuarios intermedios ingresen y salgan de las instalaciones sin contratiempos y riesgo de accidentes. En este contexto, los arrendatarios no sólo deben abonar la renta por el espacio que ocupan, sino también los servicios adicionales o complementarios (energía eléctrica, por ejemplo).
  - El Regulador realiza una referencia incorrecta al Mandato de Acceso de Oficinas Operativas para justificar la exclusión del costo del consumo de energía eléctrica del cargo de acceso.
  - La exclusión del costo del consumo de energía del cargo de acceso por el servicio de alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado, podría generar un incremento de los costos administrativos y de fiscalización del Concesionario.
  - En la terminología inmobiliaria, “(...) *el significado de mantenimiento va más allá del mantenimiento puro de las instalaciones, e incluye todos los costos y actividades necesarias para que el inmueble esté en óptimas condiciones de operación (...)*”. Por consiguiente, no se puede utilizar la definición de la Real Academia de la Lengua Española para determinar el costo de mantenimiento de los locales o áreas a arrendar.
  - El consumo de energía eléctrica no puede diferir entre los usuarios intermedios en las áreas comunes. Si el consumo de energía eléctrica formara parte del cargo de acceso, cada usuario asumiría un costo proporcional al espacio arrendado, lo que sería una manera justa de prorratear los costos comunes de energía.
  - La interpretación de OSITRAN del Informe N° 042-05-GRE-OSITRAN indicaría que el Concesionario no se encuentra facultado para cobrar por el servicio de energía eléctrica, ni como parte del cargo de acceso ni fuera de él.
10. De esta manera, LAP señala que “(...) *consideramos que por las razones expuestas en los párrafos precedentes, OSITRAN debe rectificar su mandato e incluir los costos por consumo de energía de las áreas comunes*”.

### **II.2.3. Costo de la deuda**

11. Finalmente, LAP señala que no es justificable la eliminación de los costos de financiamiento de la deuda OPIC-KFW del cálculo del WACC, en la medida en que:

- Son costos efectivamente asumidos por LAP, cuya no recuperación atentaría con el principio de sostenibilidad de la oferta y el principio de recuperación de las inversiones.
- Los costos financieros no se encuentran distribuidos en las cuentas de gastos de la Contabilidad Regulatoria, dado que estos se recuperan a través de su inclusión en el costo de la deuda.

### III. ANALISIS

#### III.1. Análisis Legal

12. El Artículo 201° de la LPAG establece lo siguiente:

*“Artículo 201.- Rectificación de errores*

*201.1 Los **errores material o aritmético** en los actos administrativos pueden ser rectificadas con efecto retroactivo, en cualquier momento, de oficio o a instancia de los administrados, **siempre que no se altere lo sustancial de su contenido ni el sentido de la decisión.***

*201.2 La rectificación adopta las formas y modalidades de comunicación o publicación que corresponda para el acto original.”*

13. De acuerdo a lo que señala Juan Carlos Morón Urbina<sup>1</sup>, *“Para la procedencia de esta figura, el error debe ser evidente, es decir, la decisión debe ser contraria a la lógica y al sentido común (defecto en la redacción, error ortográfico o numérico, etc.), por lo que no procede aspirar mediante esta vía a alterar lo sustancial de una decisión ni corregir deficiencias volitivas incurridas durante su motivación. El límite natural es objetivo: no puede ir más allá de la esencia de la resolución que pretende aclarar.”*
14. Al respecto, se debe señalar que la pretensión de LAP es modificar el monto del cargo de acceso establecido mediante Resolución N° 041-2007-CD-OSITRAN, pero no como consecuencia de lo que propiamente califica como un error material o aritmético, sino como consecuencia de la modificación de un aspecto de fondo, *cual es incluir o excluir determinados componentes en el cálculo del cargo de acceso.* Tan es así, que a su solicitud de “corrección de errores materiales” LAP acompaña a dicho escrito, el Memorando N° LAP-GPF-29-2007, que es el mismo que acompaña como fundamento de su Recurso de Reconsideración, presentado ante OSITRAN también con fecha 31 de julio de 2007.

---

<sup>1</sup> En “Comentarios a la Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General”, Pág., 427, Editorial OSBAC S.R.L., AÑO 2001.

15. Al respecto, se debe considerar que la argumentación que LAP presenta para sustentar su solicitud de “rectificación de errores materiales”, se refiere a que “OSITRAN ha omitido considerar dicha inversión <sup>2</sup> que LAP efectivamente ha realizado (...) LAP rectificó su posición inicial y aclaró con el debido sustento, que dicha inversión había sido considerada sólo parcialmente en la ampliación del terminal (...).”
16. Sin embargo, carece de sustento señalar que OSITRAN “haya omitido” considerar una inversión realizada por LAP, dado que lo que ocurre en realidad, es que dicha inversión ya ha sido considerada en el proyecto de ampliación del Terminal, tal como OSITRAN ha sustentado con anterioridad; y como LAP ha reconocido explícitamente. Es decir, la inversión ya se ha considerado en un proyecto diferente, en base a información proporcionada por la misma empresa concesionaria.
17. Como es evidente, los fundamentos de LAP a que se refiere la sección III.2 del presente informe, constituyen argumentos de fondo relativos a lo que puede o no formar parte del cargo de acceso; *no errores materiales o aritméticos*.

En efecto, un error material es por ejemplo un error de transcripción, de mecanografía, un error en la redacción del documento, pero no califican como tal las manifestaciones de voluntad o los razonamientos contenidos en el acto administrativo, que son a los que alude LAP en su solicitud de rectificación.

18. En consecuencia, la vía que invoca LAP para lograr su pretensión no es correcta, por lo que la solicitud de rectificación de error material presentada debe ser declarada improcedente.

## **III.2. Análisis Económico**

19. Sin perjuicio de lo anterior, procederemos a analizar en detalle los argumentos de fondo planteados por LAP en su solicitud de Rectificación de Errores.

### **III.2.1. Inversión en contenedores**

20. Como se ha mencionado en el Informe N° 003-07-GRE-OSITRAN<sup>3</sup>, el plan de inversiones de LAP en depósitos para almacenar equipaje rezagado, remitido a OSITRAN el 15 de noviembre del año 2006, consideraba sólo la adquisición del mobiliario (un contenedor de 40 pies y su adecuación) y la instalación de infraestructura eléctrica.

---

<sup>2</sup> En los cuatro contenedores.

<sup>3</sup> Este informe contiene la propuesta de cargo de acceso elaborada por la Gerencia de Regulación.

21. Según lo mencionado por el Concesionario en la Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00153, *“cabe señalar que si bien se ofertan 152,64 metros cuadrados por los 5 contenedores que se han puesto a disposición de este servicio, el flujo de caja sólo ha considerado la inversión de un solo contenedor, toda vez que el costo de los 4 restantes fueron asumidos en la ampliación del Terminal”*.
22. Adicionalmente, en la celda G9 de la hoja “Investment” del archivo de Excel “Copia de Anexo 1 Carta Sustento CARGO DE ACCESO AREAS AREA EQUIPAJE REZAGADO Air Madrid TACA Lloyd” (que fue remitido a OSITRAN con la Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00153), el Concesionario manifiesta que el rubro “mobiliario” del plan de inversiones *“es la inversión de un solo contenedor. Se eliminan las inversiones realizadas en los otros contenedores ya que fueron recuperados en el EPC”*.
23. Posteriormente, en la Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00169, remitida el 20 de diciembre del año 2006, LAP señala que el plan de inversiones actualizado en depósitos para almacenar equipaje rezagado incluye los siguientes rubros:
- Obras preliminares y provisionales. Corresponde a la movilización de 2 contenedores.
  - Arquitectura. Corresponde a la adecuación de los contenedores.
  - Contenedores de 20 pies. Los contenedores fueron habilitados por Palmanova S.A. para su utilización temporal en la playa de estacionamiento del AIJCH. Cabe resaltar que el costo no incluye ni acabados ni acondicionamientos adicionales.
  - Contenedores de 40 pies. Corresponde a una parte del desembolso efectuado en la adquisición de 4 contenedores.
  - Instalaciones eléctricas. Relacionado a las labores de arquitectura, instalaciones eléctricas y otros para la adecuación de los contenedores.
24. Como se muestra en el Cuadro N° 1, el plan de inversiones actualizado es 17,1% (US \$2,5 miles) mayor que el plan de inversiones originalmente remitido por el Concesionario.

**Cuadro N° 1**

**PLAN DE INVERSIONES CONSIDERADO EN LA  
PROPUESTA DE CARGO DE ACCESO PARA  
ALMACENAJE DE EQUIPAJE REZAGADO**

(US\$ miles)

	15/11/2006	20/12/2006
Obras preliminares provisionales		0,4
Arquitectura		1,1
Contenedores de 20 pies		4,7
Contenedores de 40 pies	8,4	6,4
Instalaciones eléctricas	6,3	2,3
Varios		2,2
<b>Total</b>	<b>14,6</b>	<b>17,1</b>

*Fuente: Carta N° LAP-GCC-02236-2006-C y Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00169*

*Elaboración: Gerencia de Regulación*

25. La principal diferencia entre ambos planes de inversión se encuentra en el rubro “adquisición de contenedores”. En el plan de inversiones original, el Concesionario consideró la compra de un contenedor de 40 pies, mientras que en el plan de inversiones actualizado incluye la adquisición de 2 contenedores de 20 pies.
26. En otras palabras, LAP reemplazó la adquisición de un contenedor de 40 pies de capacidad, por la compra de 2 contenedores de 20 pies de capacidad cada uno. Según lo manifestado por el Concesionario, “(...) *la razón principal de esta compra es que estos contenedores ya se encontraban en el aeropuerto y eran propiedad de Palmanova*”. Este cambio fue incluido en la determinación del cargo de acceso correspondiente.
27. Sin embargo, es necesario mencionar que LAP incluye en el plan de inversiones actualizado, el costo (prorrateado por el periodo de vida útil consumida) de los 4 contenedores de 40 pies que, según la Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00153; fue asumido totalmente como parte del proyecto de ampliación del Terminal. En opinión de LAP, “(...) *dado que estos 4 contenedores fueron comprados única y exclusivamente para equipajes rezagados, es necesario incorporar esta compra como parte de la inversión inicial*”.
28. En este contexto, la Gerencia de Regulación solicitó al Concesionario, mediante el Oficio N° 138-06-GRE-OSITRAN, una aclaración respecto a este tema, la que fue remitida mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2007-00002.

29. Considerando que la citada comunicación no desvirtuó lo manifestado por el propio Concesionario en la Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00153, así como en la hoja de inversiones del archivo digital remitido, la inversión inicial en depósitos para almacenar equipaje rezagado propuesta por OSITRAN, sólo consideró la adquisición de dos contenedores de 20 pies cada uno. Esta decisión se mantuvo inalterada en los Informes N° 015-07-GRE-OSITRAN<sup>4</sup> y N° 028-07-GRE-OSITRAN<sup>5</sup>.
30. En concordancia con lo mencionado anteriormente, estas Gerencias se reafirman en lo manifestado en los Informes N° 003-07-GRE-OSITRAN, N° 015-07-GRE-OSITRAN y N° 028-07-GRE-OSITRAN, por lo que la propuesta del Concesionario de incorporar en la determinación del cargo de acceso - por el servicio de almacenamiento de equipaje rezagado - la recuperación parcial o total de los 4 contenedores adicionales de 40 pies; debe desestimarse, en la medida en que la inversión relacionada fue asumida como parte del proyecto de ampliación del Terminal, tal y como LAP lo ha reconocido explícitamente.
31. Es necesario recalcar, adicionalmente, que la exclusión del flujo de caja de la inversión de los 4 contenedores de 40 pies no es un tema nuevo ni introducido por el Regulador en una parte del procedimiento que no permitiera a LAP contradecir el mismo. El reconocimiento de la inversión de solo 2 contenedores de 20 pies, para efectos de la determinación del cargo de acceso por el servicio de alquiler de equipaje rezagado, es un tema que se introduce al inicio del procedimiento (Informe N° 003-07-GRE-OSITRAN), es decir, en el informe que contiene la propuesta de cargo de acceso por el mencionado servicio.

### **III.2.2. Costo de energía eléctrica de las áreas comunes**

32. Como se ha mencionado anteriormente, en el Informe N° 028-07-GRE-OSITRAN se excluyó del cargo de acceso por el servicio de almacenamiento de equipaje rezagado, los costos relacionados al consumo de energía eléctrica.

En relación a los argumentos señalados por el Concesionario en contra de la decisión de OSITRAN, deben realizarse los siguientes comentarios:

- En primer lugar, el Mandato de Acceso no sostiene, bajo ningún punto de vista, que LAP no pueda cobrar por el servicio de

---

<sup>4</sup> Este informe analiza los comentarios a la propuesta de cargo de acceso elaborada por la Gerencia de Regulación.

<sup>5</sup> Este informe absuelve el Recurso de Reconsideración interpuesto por el Concesionario y los usuarios intermedios.



energía eléctrica brindado en las áreas comunes de los depósitos para almacenar equipaje rezagado. Lo que establece el Mandato es que el costo de la energía eléctrica relacionado a dichas áreas, no puede formar parte del cargo de acceso por el servicio en cuestión.

- En segundo lugar, el Concesionario, al parecer, no entendió que la referencia al Mandato de Acceso para el servicio de alquiler de oficinas operativas, se realizó con el objetivo de enmarcar la discusión en las prácticas de tarificación usualmente utilizadas por el Regulador. Estas últimas, señalan que el costo de los servicios públicos no debe ni puede formar parte de los cargos de acceso.
- En tercer lugar, el Concesionario probablemente confunde el término *mantenimiento* con el de *gastos comunes*. El mantenimiento forma parte de los gastos comunes en la terminología inmobiliaria, *pero los gastos comunes no constituyen exclusivamente el mantenimiento*. En este contexto, el consumo de energía eléctrica forma parte de los gastos comunes inmobiliarios, pero no de los costos de mantenimiento.
- En cuarto lugar, LAP se contradice cuando señala que el consumo de electricidad en las áreas comunes no puede diferir entre usuarios intermedios; y luego señala que una manera justa de prorratear el costo de la energía eléctrica, consistiría en que cada usuario asumiera un costo proporcional al espacio arrendado.

Claramente, el supuesto detrás del argumento anterior es quién mayor espacio arrienda, más intensivamente utiliza el servicio y, por lo tanto, mayor uso realiza de las instalaciones (incluyendo las áreas comunes). En este contexto, el espacio arrendado puede utilizarse como un *driver*, para calcular el costo del consumo de energía eléctrica de las áreas comunes correspondiente a cada usuario.

- Por último, el objetivo de excluir el costo del consumo de energía eléctrica del cargo de acceso es no regular un servicio *que de por sí se encuentra ya regulado*. En este contexto, la interpretación del Informe N° 042-05-GRE-OSITRAN señala que el Concesionario está facultado para cobrar por el consumo de energía eléctrica que realizan los usuarios, ya sea en las áreas alquiladas o en las áreas comunes, pero nunca como parte del cargo de acceso correspondiente.

Cabe resaltar que el costo del consumo de energía de los usuarios intermedios del AIJCH, se encuentra conformado por el costo de la electricidad propiamente dicha (factura de EDELNOR), y los costos de transformación de la misma en que incurre LAP. El primero debe trasladarse directamente a los usuarios intermedios, mientras que el segundo debe determinarse por acuerdo entre las partes, aunque siempre respetando el principio de racionalidad de los cobros.

33. En este contexto, estas Gerencias se reafirman en lo señalado en el Informe N° 028-07-GRE-OSITRAN, en lo que se refiere a la exclusión de los costos del consumo de energía eléctrica del cargo de acceso por el servicio de alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado.
34. Ahora bien, es necesario enfatizar que si bien la exclusión de los costos relacionados al consumo de energía eléctrica fue realizada en base al Informe N° 028-07-GRE-OSITRAN, no se trata en modo alguno de un tema nuevo; o que haya sido introducido por el OSITRAN en una parte del procedimiento que no permitiera a LAP contradecir el mismo.
35. La exclusión de los costos relacionados al consumo de energía eléctrica está plasmada desde el proyecto de Mandato que OSITRAN notificó a LAP y las aerolíneas, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA)<sup>6</sup>, según el cual, antes de la aprobación del Mandato de Acceso, OSITRAN notifica a las partes su intención de emitirlo y el proyecto de Mandato correspondiente<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y modificado mediante Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN.

<sup>7</sup> **“Artículo 99°.- Notificación a las partes del proyecto de Mandato.**

Dentro de los treinta (30) días de recibida la solicitud de emisión de Mandato de Acceso, OSITRAN remitirá a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Gerencia General, de manera justificada y por una sola vez, por quince (15) días adicionales, lo que será puesto en conocimiento de las partes. En los casos en que el Mandato de Acceso se emita como consecuencia de la negativa de la Entidad Prestadora, de suscribir el Contrato de Acceso, luego de culminada la subasta correspondiente, el plazo de notificación se reducirá a diez (10) días, considerando que el contenido de la relación de acceso se determinó en la subasta.

Dentro del plazo establecido en el párrafo precedente, OSITRAN podrá requerir información complementaria a la Entidad Prestadora y al solicitante del acceso, la misma que debe ser entregada en un plazo máximo de 5 días de efectuado el requerimiento por parte de OSITRAN.

El cargo de acceso que fije OSITRAN, se establecerá dentro los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.”

(...)

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

36. En ese sentido, es necesario enfatizar que LAP tenía plena conciencia de que el pago de los costos relacionados al consumo de energía eléctrica estaban fuera del pago del cargo de acceso, **lo cual no fue materia de observación por parte de LAP cuando remitió a OSITRAN sus comentarios respecto al proyecto de Mandato que se les notificó.**
37. En efecto, tanto en el proyecto de Mandato de Acceso notificado a LAP como a las aerolíneas, así como en el Mandato de Acceso finalmente aprobado la diferenciación de conceptos está expresamente especificada.

El Mandato de Acceso para prestar el servicio de almacenamiento de equipaje rezagado en el AIJCH, emitido mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 021-07-CD-OSITRAN, establece en el Numeral 12.7 de la Cláusula Duodécima lo siguiente:

**“Cláusula Duodécima.- Obligaciones generales de LA AEROLINEA (...)**

12.7 Pagar a LAP puntualmente las sumas que se devenguen por todos los servicios básicos u otros prestados por LAP cuya prestación haya sido contemplada en el presente Mandato. (...)”

38. Como puede apreciarse, desde el inicio mismo del procedimiento administrativo (que posteriormente dio lugar a una reconsideración), estaba especificado que **el pago de los costos relacionados al consumo de energía eléctrica se efectuaba de manera independiente del pago del cargo de acceso.**
39. De esta manera, el Mandato de Acceso siempre consideró que los costos relacionados al consumo de energía eléctrica de las Facilidades Esenciales, no forman parte del cargo de acceso. En otras palabras, desde la notificación del proyecto de Mandato de Acceso se especificó que los usuarios intermedios debían cancelar dichos costos “por

---

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.”

fuera”, es decir, de manera independiente al cargo de acceso determinado por el Regulador.

40. Como se ha señalado, durante el procedimiento de emisión del Mandato de Acceso, **el Concesionario no cuestionó la exclusión del cargo de acceso de los costos relacionados al consumo de energía eléctrica**. En concordancia con lo anterior, ni en la Carta N° LAP-GCC-00239-2007-C<sup>8</sup> (que remite los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso), ni en el Escrito S/N<sup>9</sup> (que interpuso el Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2007-CD-OSITRAN), LAP mencionó objeción alguna a la exclusión del cargo de acceso del costo del consumo de energía eléctrica.
41. En este contexto, si bien es cierto que la corrección del cargo de acceso fue realizada en el Informe N° 028-07-GRE-OSITRAN, la exclusión del cargo de acceso del costo del consumo de energía eléctrica es un tema que se introdujo en el Proyecto de Mandato de Acceso y finalmente en el Mandato aprobado, siendo que el Concesionario no sostuvo a lo largo del procedimiento objeción alguna al respecto. Por esta razón, la decisión de OSITRAN debe considerarse como una adecuación del cargo de acceso a lo establecido previamente en el Mandato de Acceso (así como en el proyecto inicial); y no como la introducción de nuevos elementos en la determinación del mismo, como erradamente sostiene LAP.
42. Del mismo modo, los montos cobrados por servicios públicos desde siempre han sido excluidos por OSITRAN de la estructura de costos de los servicios (y Facilidades Esenciales) proporcionados por las Entidades Prestadoras.

En efecto, dicho criterio regulatorio fue aprobado por OSITRAN mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 168-61-01-CD-OSITRAN, de fecha 26 de abril de 2001, el mismo que establece lo siguiente:

“Visto el informe No 004-01-DTIT-OSITRAN y la Nota No, 008-2001-GEE -OSITRAN, el Consejo Directivo acordó por unanimidad:

a. Adoptar las siguientes consideraciones para interpretar el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez:, a partir de la solicitud realizada por el concesionario:  
(...)

iv. Excluir los montos cobrados por concepto de servicios públicos, por cuenta de terceros, de la estructura de costos del

---

<sup>8</sup> 5 de febrero del año 2007.

<sup>9</sup> 24 de abril del año 2007.

concesionario. Es decir, **no se considerarán estos montos como costos para fines regulatorios.**”

43. Dichos fines regulatorios abarcan desde la interpretación de la definición de “Ingresos Brutos” a que se refiere el Numeral 1.26 del contrato de concesión del AIJCh (para efectos del pago de la retribución al Estado por parte de LAP); hasta la fijación de tarifas y cargos de acceso.
44. Por todo lo anterior, es claro que LAP utiliza un argumento falaz al señalar que la exclusión de los costos relacionados al consumo de energía eléctrica se introdujo “recién” al resolverse el recurso de Reconsideración, pues dicha exclusión estuvo plasmada desde la notificación del en el proyecto de Mandato, en la aprobación del Mandato finalmente aprobado, así como en criterios regulatorios establecidos y aplicados por OSITRAN en los inicios de la concesión del AIJCh.

### **III.2.3. Costo de la deuda**

45. En lo que se refiere al tema del costo de la deuda, es necesario señalar que los argumentos esgrimidos por el Concesionario son similares a aquellos mencionados en el Escrito S/N, que contiene el Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 021-07-CD-OSITRAN. En este contexto, LAP señala que en el informe N° 028-07-GRE-OSITRAN, “se excluyó” parte de los costos financieros de LAP relativos al primer financiamiento. Al respecto, es necesario realizar los siguientes comentarios.
46. En primer lugar, la literatura económica y financiera, así como la experiencia internacional, sostienen que el costo de la deuda se obtiene bajo el criterio *all in cost*, es decir, se considera en el cálculo de la tasa interna de retorno el flujo de pagos totales relacionados al financiamiento obtenido, incluyendo los costos iniciales (*fee* de originación y prepagos, por ejemplo) y el servicio de la deuda.
47. Sin embargo, es necesario mencionar que la literatura económica y la experiencia internacional, sostienen también que la utilización del criterio *all in cost* para calcular el costo de la deuda, hace referencia a “nueva deuda” y que ésta se encuentra directamente asociada con la tasa libre de riesgo más un “*spread*” por riesgo (por el carácter prospectivo de la tasa de descuento, sólo es posible considerar el costo de la deuda nueva). Esta forma de interpretar el costo de la deuda, proviene del modelo CAPM que se está utilizando para calcular el WACC en el caso de LAP.

48. Según Ross, Westerfiel y Jordan (1999), el costo de la deuda en el WACC, se define como “*el rendimiento que exigen los acreedores de la empresa para **préstamos nuevos***”. Por lo tanto, según estos autores, el costo de la deuda es la tasa de interés que debe pagar la empresa por los nuevos préstamos.
49. En ese mismo sentido, Copelan y Weston<sup>10</sup> (1988) señalan lo siguiente:
- “Although we use the term weighted average cost of capital to mean the cost of a mixture of sources of funds, it is important to emphasize that **the cost of these funds must be measured as marginal cost**. Hence **the weighted average cost of capital is a weighted average of the marginal cost of the firm’s various sources of capital**. In this context the word marginal has two meanings. Foremost is **that marginal cost means the cost of new financing at current market equilibrium rates of return-not historical cost (...)**”*
50. Asimismo, la experiencia internacional aeroportuaria corrobora lo que señalan los autores antes mencionados. En Hutson y Kearney<sup>11</sup> (2005), el costo de la deuda para la Autoridad del Aeropuerto de Dublín es medido como la tasa libre de riesgo más un premio por deuda o de riesgo.
51. De manera similar, la *Competition Commission*<sup>12</sup> (2002) del Reino Unido plantea que el costo de deuda debe ser calculado como la tasa libre de riesgo, usualmente aproximada por la tasa de mediano o largo plazo de los bonos del gobierno, más un premio por riesgo de deuda, el cual es típicamente establecido en función del sector al que pertenece la compañía. Similar procedimiento se aplicó en el caso del aeropuerto del Manchester.
52. En el mismo sentido, Estache, Pardina, Schlirf y Sember<sup>13</sup> (2004), plantean que el costo de la deuda debe ser igual a la tasa libre de riesgo más el riesgo específico del país. Similar metodología se encuentra en Alexander, Estache y Oliveri<sup>14</sup> (1999).
53. En Estache y Pinglo<sup>15</sup> (2004) y en Sirtaine, Pinglo, Guash y Foster<sup>16</sup> (2005) se plantea una variante al modelo anterior, y se propone agregar a la tasa libre y al premio por riesgo país, la prima riesgo por

<sup>10</sup> Ver “Financial Theory and Corporate Policy”, tercera edición. Ed. Addison Wesley. pp. 526

<sup>11</sup> Ver “Dublín Airport Authority’s Cost of Capital”. Report to the Comisión for Aviation Regulation.

<sup>12</sup> Ver “Manchester Airport PLC: A report on the economic regulation of Manchester Airport PLC”.

<sup>13</sup> Ver “Introducción a la Creación de los Modelos Económico Financieros para Autoridades Reguladoras de Servicios de Infraestructura del Transporte”

<sup>14</sup> Ver “A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and The Cost of Capital”. Banco Mundial.

<sup>15</sup> Ver “Are Returns to Private infraestructura in Developing Countries Consistent with Risks since the Asian Crisis”. Working Paper. Banco Mundial.

<sup>16</sup> Ver “How Profitable Are Infraestructura Concessions in Latin America”. Trends and Policy Options.Nº2.

“emisión corporativa”, la cual, en opinión de estos autores sería de 20 puntos básicos.

54. Según la definición del modelo CAPM, el costo de la deuda quedaría definido como:

$$k_D = R_f + [E(R_m) - R_f] \beta_D + Spread$$

55. Como se ha asumido que el beta de la deuda ( $\beta_D$ ) es igual a cero, entonces se tiene que el costo de la deuda, según el modelo del CAPM, quedaría definida como la tasa libre de riesgo, más un “*spread*”, que en el caso de mercados emergentes como Perú, sería el riesgo país, mientras que en el caso de Europa, es una prima por deuda. Esta prima mide el nivel de riesgo de los títulos que emiten los aeropuertos.
56. De lo explicado anteriormente, se deduce que el WACC no debe comprender costos históricos, sino que debe considerar “costos marginales” o “incrementales”. En tal sentido, en el caso de LAP sólo debería considerarse el costo de la “deuda nueva” y no de la “deuda antigua”, para efectos del cálculo del costo de la deuda utilizando el criterio *all in cost*.
57. En segundo lugar, el criterio *all in cost* para el cálculo del costo de la deuda no constituye un elemento nuevo, ni introducido por el Regulador en una etapa del procedimiento que no permitiera a LAP contradecir el mismo. Como puede observarse en el expediente respectivo, este tema fue incorporado al procedimiento en el Informe N° 015-07-GRE-OSITRAN, y a solicitud del propio Concesionario (ver Carta N° LAP-GCC-00239-2007-C). En el Numeral 73 del mencionado informe se señala lo siguiente:

*“Para calcular el Costo de la Deuda (all in cost) de LAP, se ha estimado la tasa interna de retorno del flujo de pagos de la deuda, la que incluye los costos reales incurridos a la fecha, así como la proyección de los pagos del servicio de la deuda. Sin embargo, es importante señalar que es práctica común en los organismos reguladores el establecer el costo de capital de las empresas aeroportuarias a partir de la tasa de bonos libre de riesgo más una prima de riesgo<sup>17</sup>.”*

58. En este sentido, OSITRAN no introdujo elementos nuevos en el Informe N° 028-07-GRE-OSITRAN, **simplemente actualizó el costo de la deuda de LAP**, utilizando la información y los criterios de cálculo

---

<sup>17</sup> Ver Estache, Pardina, Schrlirf y Sember (2004), Hutson y Kearney (2005), OSIPTEL (2005), Competition Commission (2002), entre otros.

**que el propio Concesionario propuso**, y en el mismo sentido que se utilizaron en el Informe N° 015-07-GRE-OSITRAN. De esta manera, considerando el criterio *all in cost*, así como la tasa de interés y los costos iniciales del segundo financiamiento, el costo de la deuda de LAP se redujo de 10,85% a 7,83%.

59. En tercer lugar, el reajuste del costo de la deuda realizado en el Informe N° 028-07-GRE-OSITRAN es consistente con lo establecido en el Literal d) del Artículo 26 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). Dicho dispositivo señala lo siguiente:

***“Artículo 26°.- Principios económicos para determinar el Cargo de Acceso***

*Los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:*

*(...)*

- d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.(...)”*

60. En otras palabras, los cargos de acceso determinados por el Regulador deben replicar, en la medida de lo posible, los resultados en términos de bienestar que registraría un mercado competitivo.

En este contexto, considerar una tasa de descuento de 10,85%, cuando la tasa de descuento “real” asciende a 7,83%, generaría una reducción del excedente del consumidor (usuarios intermedios) y del bienestar relacionado, lo que no es precisamente el entorno que desea promover el REMA.

En atención a lo señalado en los considerandos que anteceden, este Órgano Colegiado estima que:

61. Los argumentos que LAP sustenta contra la Resolución N° 041-2007-CD-OSITRAN no constituyen errores materiales sino cuestionamientos de fondo.
62. La sustentación de LAP está referida a argumentos de fondo relativos a lo que puede o no formar parte del cargo de acceso, la misma que no califica como un error material ni como un error aritmético.
63. No es cierto que OSITRAN haya introducido criterios de evaluación nuevos en la etapa de resolución del recurso de reconsideración interpuesto contra el Mandato aprobado por OSITRAN.



En virtud de las funciones previstas en el Literal a) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el Literal a) del Numeral 3.1 del Artículo 3°, de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, y el Artículo 32° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N° 044-2006-PCM y modificado por el D.S. N° 057-2006-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 21 de febrero de 2008 y, sobre la base del Informe N° 004-08-GRE-GAL-OSITRAN;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Declarar improcedente la solicitud de rectificación de errores materiales presentada por Lima Airport Partners S.R.L.

**Artículo 2°.-** Notificar la presente Resolución y el Informe N° 004-08-GRE-GAL-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L.

**Artículo 3°.-** Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

**JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE**  
**Presidente del Consejo Directivo**

Reg. Sal N°PD2844-08