

## **RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO**

**N° 003-2008-CD/OSITRAN**

**Lima, 10 de enero de 2008**

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

### **VISTOS:**

La Nota N° 084-07-GRE-OSITRAN con el informe Revisión de Tarifas del Servicio de Puente de Embarque (Mangas) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, presentado por la Gerencia de Regulación en la sesión de Consejo Directivo de fecha 10 de enero del año en curso;

### **CONSIDERANDO:**

Que, el numeral 3.1) del Artículo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917; establece que el OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 7.1) del Artículo 7° de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, el literal b) del numeral 3.1) del Artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el Contrato de Concesión en el Literal d, Numeral 1.1 (denominado “Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario”) del Anexo 5 que establece la política sobre tarifas establece que la Tarifa Máxima por el servicio de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”

(AIJCH), se determinará de acuerdo a diversos factores económicos por el OSITRAN;

Que, con fecha 27 de septiembre de 2004, se publicó el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN y modificado por Resolución N° 082-2006-CD-OSITRAN;

Que, con fecha 17 de junio de 2005, mediante la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN, las tarifas máximas del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante el uso de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).

Que, con fecha 7 de septiembre de 2005, mediante Resolución N° 053-2005-CD/OSITRAN, se declararon fundados en parte los recursos de reconsideración interpuestos por la Asociación Peruana de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, la Asociación Peruana de Empresas Aéreas y por Lima Airport Partners S.R.L., y se las tarifas máximas del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez";

Que, el artículo 3° de dicha Resolución estableció que en caso el resultado del monitoreo de los factores que inciden en la ocupabilidad de los puentes de embarque arrojará cambios significativos respecto de los supuestos utilizados en el cálculo tarifario, el OSITRAN podría reevaluar la tarifa aprobada hasta diciembre de 2006;

Que, el 5 de diciembre de 2005, LAP interpuso ante el Séptimo Juzgado en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Lima, una demanda contencioso administrativa contra la Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN cuestionando la metodología utilizada por OSITRAN para la determinación del nivel de uso de capacidad de los puentes de embarque y desembarque de pasajeros;

Que, el 21 de diciembre de 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00170, LAP señaló el monitoreo y constatación realizados por el concesionario entre septiembre de 2005 y octubre de 2006, y determinó un nivel de ocupabilidad de los puentes de embarque de 36,85%, menor del 46,61% establecido como supuesto en el Informe de Fijación de Tarifas aprobado por la Resolución N° 053-2006-CD-OSITRAN, solicitando, en virtud de ello, la revisión de la tarifa máxima;

Que, mediante el Oficio N° 136-06-GRE-OSITRAN, de fecha 27 de diciembre de 2006, se comunicó a LAP la información que toda solicitud de revisión tarifaria debía contener los requisitos que establece el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA);

Que, el 4 de enero de 2007, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2007-00003, LAP señaló que no consideraba que su solicitud de reevaluación tarifaria debiera regirse por lo previsto en el RETA, toda vez que su pedido estaba referido a la reevaluación de la tarifa de puentes de embarque establecida en la Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN, aunque a pesar de ello, y “a efectos de no dilatar nuestra solicitud de reevaluación”, remitió la información solicitada mediante el Oficio N° 136-06-GRE-OSITRAN;

Que, el 31 de enero de 2007, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2007-CD-OSITRAN, se declaró procedente el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por LAP respecto de las tarifas máximas del servicios de puentes de embarque en el AIJCH, el mismo que comprendió la revisión de los factores de demanda y de oferta;

Que, el 7 de febrero de 2007, la Gerencia de Regulación, mediante Memorando N°013-07-GRE-OSITRAN, solicitó la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de un Modelo Matemático para la asignación de aeronaves en posiciones remotas y de contacto en el AIJCH;

Que, el 28 de febrero de 2007, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2007-00038, LAP remitió información actualizada respecto de la inversión en puentes de embarque para efectos de la reevaluación de la tarifa por este servicio;

Que, el 22 de marzo de 2007, LAP remitió un escrito ampliatorio de la demanda en contra del OSITRAN, por el que se solicita una indemnización de US\$ 397,721 a favor de LAP por el perjuicio económico que ha ocasionado hasta el momento la sobreestimación de las horas de uso de los puentes de embarque, sin perjuicio de los montos que se continúen devengando en el transcurso del tiempo hasta que se resuelva de manera definitiva la controversia con el Regulador;

Que, el 25 de abril de 2007, mediante Carta INNOVAPUCP N° 04/2007-3779, INNOVAPUCP entregó el informe final del estudio denominado: “Elaboración de un modelo matemático para la simulación de asignación de aeronaves en posiciones de estacionamiento y de contacto en el AIJCH;

Que, el 07 de julio de 2007, se publicó en el Diario “El Peruano”, la Resolución que autoriza la publicación del Proyecto de Resolución Tarifaria que aprueba las tarifas máximas del servicio de puentes de embarque (mangas) del AIJCH;

Que, el 23 de julio de 2007, se realizó la Audiencia Pública en el Auditorio del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) sobre la Propuesta de

Revisión de Tarifas Máximas de Puentes de Embarque en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, el 23 de julio de 2007, Durand Abogados, remitió sus comentarios al Proyecto de Resolución Tarifaria que aprueba las Tarifas Máximas del Servicio de Puentes de Embarque (Mangas). En su escrito sostienen que la comparación de tarifas efectuada para el sustento de las tarifas máximas a establecerse es insuficiente, debiendo ampliarse dicho acápite, tanto en los conceptos, como en los aeropuertos comparables;

Que, el 3 de agosto de 2007, AETAI remitió sus comentarios al Proyecto de Resolución Tarifaria de Puentes de Embarque. En este escrito, AETAI señala que en los primeros seis meses del 2007, se incremento el volumen de pasajeros en más de 35%. También solicita, la ampliación del plazo (a 60 días) para la presentación de los comentarios y sugerencias;

Que, el 6 de agosto de 2007, LAP presentó sus comentarios al Proyecto de Resolución Tarifaria. En este escrito señala que OSITRAN erróneamente utilizó la base de estacionamientos de naves. Asimismo, se reitera en el monto de inversiones para las mangas, presentando información adicional sobre los montos propuestos. Finalmente, solicita que en el WACC se incorpore los costos de su primer endeudamiento;

Que, el 6 de agosto de 2007, a solicitud de OSITRAN, OACI presentó una cotización sobre el costo de puentes de embarque de 45/27 metros. Según OACI, el precio de los puentes de embarque asciende US\$300 mil. Asimismo, los costos del PCA y ADS, estaban alrededor de US\$130 mil y US\$25 mil, respectivamente;

Que, el 20 de agosto de 2007, AETAI remitió una comunicación a OSITRAN, en la cual señala que no es correcto proyectar el nivel de ocupabilidad de las mangas, teniendo como referencia al año 2006. La razón es que en el 2007, se está registrando un fuerte incremento en operaciones. También señalan que el valor residual en el flujo de caja debería de ser considerado en el año 2014 y no en el 2015;

Que, el 6 de septiembre del 2007, LAP remitió una comunicación en la cual señalan que debido a un "error involuntario" se insertó, en el Memorando LAP-GPF-27-2007, de manera incompleta la tabla de cuotas del segundo financiamiento. Sin embargo, señalan que la omisión incurrida no afecta los valores de los componentes del costo de capital presentados por LAP;

Que, el 21 de septiembre del 2007, LAP remitió información complementaria respecto a las actividades de ingeniería para la procura, construcción, fabricación, instalación y puesta en marcha de los puentes de embarque en el AIJCH;

Que OSITRAN recibió un total de 32 comentarios, de los cuales 26 proceden del Concesionario, 4 de AETAI y uno del Estudio Durand Abogados;

Que, la Gerencia de Regulación presentó, con fecha 10 de enero de 2008 a consideración de la Gerencia General, el informe de VISTOS;

Que, el Artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838 y los artículos 42° y 43° del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, establecen que el Organismo Regulador deberá prepublicar en su página Web institucional y en el diario oficial "El Peruano", el Proyecto de la Resolución que fije la tarifa regulada, su exposición de motivos y una relación de los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las resoluciones de fijación y revisión de precios regulados;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en la precitada norma legal, con fecha el 07 de julio de 2007 se realizó la prepublicación en el diario oficial "El Peruano", de la Propuesta de Revisión de Tarifas del Servicio de Puente de Embarque (Mangas) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la misma que comprendió el Proyecto de la Resolución, su exposición de motivos, la relación de documentos que sirvieron de sustento para la propuesta y el Acuerdo N° 986-246-07-CD-OSITRAN que autoriza la prepublicación de la propuesta, la consulta pública por 20 días hábiles y la convocatoria a la audiencia pública en la ciudad de Lima para el 23 de julio de 2007;

Que, con fecha 23 de julio de 2007, y de conformidad Capítulo 2 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, y el acuerdo mencionado en el párrafo precedente, se llevó a cabo una audiencia pública en la ciudad de Lima en la que se sustentó la propuesta tarifaria y se recibió comentarios, sugerencias y aportes de los interesados participantes;

Que, durante el plazo que establece el artículo 43° del Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, se recibió por escrito comentarios y sugerencias a la propuesta tarifaria;

Que, las observaciones formuladas en la Audiencia Pública y las recibidas por escrito, han sido debidamente evaluadas por OSITRAN, y en su caso incorporado al proyecto final de Resolución, cuando las mismas han contado con la debida sustentación;

Que, habiendo realizado todas las actuaciones necesarias a efectos de cumplir con el procedimiento establecido por la Ley de Transparencia y Simplificación de

los Procedimientos Regulatorios de Tarifas y el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN;

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1º.-** Aprobar las tarifas máximas aplicables a los servicios de puentes de embarque de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que presta la empresa Lima Airport Partners S.R.L., según el anexo adjunto que forma parte de la presente Resolución.

**Artículo 2º.** Las tarifas máximas aprobadas en el artículo precedente tendrán vigencia hasta el 31 diciembre de 2008. En adelante, las tarifas serán revisadas mediante la aplicación del mecanismo "RPI-X", establecido en el Contrato de Concesión.

**Artículo 3º.** Dejar sin efecto las tarifas máximas aplicables al servicio de puente de embarque, aprobadas mediante la Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN.

**Artículo 4º.-** La Entidad Prestadora deberá publicar en un diario de amplia circulación nacional al menos con diez (10) días hábiles de anticipación a la aplicación de la nueva tarifa como cumplir con lo establecido el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN.

**Artículo 5º.** Establecer que la precitada Entidad Prestadora puede fijar libremente tarifas menores a las fijadas como máximas por el OSITRAN en el Artículo 1º de la presente Resolución, de conformidad a su política comercial.

**Artículo 6º.** Autorizar, la publicación de la Exposición de Motivos y presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano y en la pagina Web institucional ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

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

## ANEXO

### Tarifas Máximas Puentes de Embarque en Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en US\$ Dólares Americanos)

Período de Tiempo*	Tarifa Máxima
45 minutos	67,55
15 minutos	22,52

\*O fracción

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE  
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



**Revisión de Tarifas Máximas del Servicio de Uso de Puentes de Embarque  
en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

**Exposición de Motivos**

Lima, septiembre de 2007



## **ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

### **La fijación tarifaria del año 2005**

El 07 de septiembre de 2005, se publicó la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2005-CD-OSITRAN, que aprobó las tarifas máximas por el servicio de uso de puentes de abordaje en el AIJCH en US \$66,91 por los primeros 45 minutos o fracción (más los impuestos de ley), y en US \$22,29 por cada período adicional de 15 minutos o fracción (más los impuestos de ley).

El artículo 3° de dicha Resolución estableció que, en caso el resultado del monitoreo de los factores que inciden en la ocupabilidad de los puentes de embarque arrojarase cambios significativos, respecto de los supuestos utilizados en el cálculo tarifario, el OSITRAN podría reevaluar la tarifa aprobada hasta diciembre de 2006.

### **La solicitud de revisión tarifaria a inicios de 2007**

El 31 de enero de 2007, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2007-CD-OSITRAN, se declaró procedente el inicio del procedimiento de revisión tarifaria solicitado por LAP respecto de la tarifa de puentes de embarque en el AIJCH. Es necesario mencionar que dicha resolución estableció que la solicitud formulada por el Concesionario debe tramitarse como una solicitud de revisión tarifaria, la misma que estará sometida a la aplicación del RETA.

El 07 de julio de 2007 se publicó en el Diario Oficial “El Peruano” la Resolución que autoriza la publicación de la del Proyecto de Resolución Tarifaria que aprueba las tarifas Máximas del servicio de puentes de embarque (mangas) del AIJCH, la Exposición de Motivos y la Relación de Documentos que sustentan la propuesta.

El 23 de julio de 2007, se realizó la Audiencia Pública sobre la Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas de Puentes de Embarque en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El 23 de julio de 2007, Durand Abogados, remite sus comentarios al Proyecto de Resolución Tarifaria que aprueba las Tarifas Máximas del Servicio de Puentes de Embarque (Mangas). En su escrito sostienen que la comparación de tarifas efectuada para el sustento de las tarifas máximas a establecerse es

insuficiente y no muy clara, debiendo ampliarse dicho acápite, tanto en los conceptos, como en los aeropuertos comparables.

El 3 de agosto de 2007, AETAI remitió sus comentarios al Proyecto de Resolución Tarifaria de Puentes de Embarque. En este escrito, AETAI señala que en los primeros seis meses del 2007, se incremento el volumen de pasajeros en más de 35%. También solicita, la ampliación del plazo (a 60 días) para la presentación de los comentarios y sugerencias.

El 6 de agosto de 2007, LAP presenta sus comentarios al Proyecto de Resolución Tarifaria. En este escrito señala que OSITRAN erróneamente utilizó la base de estacionamientos de naves. Asimismo, se reitera en el monto de inversiones para las mangas, presentando información adicional sobre los montos propuestos. Finalmente, solicita que en el WACC se incorpore los costos de su primer endeudamiento.

El 6 de agosto de 2007, a solicitud de OSITRAN, OACI presentó una cotización sobre el costo de puentes de embarque de 45/27 metros. Según OACI, el precio de los puentes de embarque asciende US\$300 mil. Asimismo, los costos del PCA y ADS, estaban alrededor de US\$130 mil y US\$25 mil, respectivamente.

El 20 de agosto de 2007, AETAI remitió una comunicación a OSITRAN, en la cual señala que no es correcto proyectar el nivel de ocupabilidad de las mangas, teniendo como referencia al año 2006. La razón es que en el 2007, se está registrando un fuerte incremento en operaciones. También señalan que el valor residual en el flujo de caja debería de ser considerado en el año 2014 y no en el 2015.

El 6 de septiembre del 2007, LAP remitió una comunicación en la cual señalan que debido a un “error involuntario” se insertó, en el Memorando LAP-GPF-27-2007, de manera incompleta la tabla de cuotas del segundo financiamiento. Sin embargo, señalan que la omisión incurrida no afecta los valores de los componentes del costo de capital presentados por LAP.

El 21 de septiembre del 2007, LAP remitió información adicional respecto a las actividades de ingeniería de la procura, construcción, fabricación, instalación y puesta en marcha de los puentes de embarque en el AIJCH.

Los principales resultados de la propuesta realizada por OSITRAN, basada parcialmente en la solicitud formulada por LAP, son los siguientes:

- En relación a la demanda, se consideró la propuesta del Concesionario de ajustar el número de operaciones. Asimismo, para el periodo 2006-2007,

se proyectó la tasa de crecimiento de las operaciones, teniendo en cuenta el crecimiento que ha tenido esta variable durante el año 2007.

- Los ingresos del flujo de caja libre deben considerar un factor de ajuste, el cual, incorpora el efecto de la tarifa en “dos partes”. OSITRAN estimó que dicho factor es de 1,1.
- En relación a los gastos operativos, fueron ajustados los costos de mantenimiento para el año 2007, así como los costos por concepto de seguros para el periodo 2007-2014, estos últimos en concordancia a lo establecido en la contabilidad regulatoria del Concesionario.
- En lo que respecta a la inversión propuesta, así como los costos de adquisición y supervisión de los puentes de embarque, fueron ajustados tomando como referencia un *benchmarking* realizado por OACI, mientras que los costos de transporte de los equipos fueron estimados como un 10% del precio ex fábrica de los mismos.
- El costo de la deuda en el WACC, según lo establece la literatura financiera y las mejores prácticas internacionales regulatorias y la metodología aplicada en la revisión tarifaria (costos incrementales), se debe considerar sólo los costos adicionales que se incurre por el segundo financiamiento. Es decir, por definición, los gastos anteriores son irrelevantes para la decisión.
- El flujo de caja económico del servicio considera la metodología de costos incrementales, un horizonte del proyecto de 10 años, y un costo de capital de 9,227%.

## **ASPECTOS METODOLOGICOS**

La tarifa por el servicio de uso de puentes de embarque se determinará como el monto que haga que el Valor Presente Neto del Flujo de Caja Económico (FCE) del proyecto de implementación y operación de las mangas sea cero. En este sentido, la regulación tarifaria considera la sostenibilidad de la infraestructura para que se asegure la continuidad del servicio.

El empleo de flujos de caja económicos para establecer un precio regulado recoge de manera objetiva las expectativas de desarrollo del mercado y la inversión y costos asociados a la prestación del servicio, descontando los flujos a un costo de oportunidad del capital, que le permita al operador recuperar la inversión a través de un precio tope definido en un horizonte de tiempo determinado.

Con relación a la determinación de los costos, se ha considerado la metodología de costos incrementales<sup>1</sup>. El costo incremental se refiere a los costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento, de capital, pudiendo incluir ciertos costos comunes imputables.

Por otro lado, se ha considerado un horizonte de tiempo de 8 años para la determinación de la tarifa de puentes de embarque, que se adicionan a los dos años transcurridos. Dicha decisión, adoptada durante el proceso tarifario iniciado en el año 2005, se ha sustentado en primer término debido a que a partir del año 2014, pueden registrarse cambios estructurales en los patrones de demanda por el servicio, resultantes de las modificaciones de tipo operacional que se introduzcan, como resultado de la inclusión de la segunda pista de aterrizaje y los efectos de dichos cambios sobre el uso de las mangas, especialmente en horas punta. En particular, existe incertidumbre respecto a si la segunda pista tendrá operaciones simultáneas o secuenciales. Asimismo, para el 2009 debe revisarse las tarifas máximas bajo la aplicación del mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X".

Adicionalmente, en términos generales, los horizontes de proyección de flujo de caja deben ser lo suficientemente cercanos a fin de evitar que posibles errores de proyección distorsionen el cálculo tarifario.

Finalmente, es necesario mencionar que la tarifación es un proceso modular y secuencial, que involucra el análisis de la demanda por servicios aeroportuarios, los ingresos, los costos y las inversiones.

## **RESULTADOS DE LA REVISIÓN**

La propuesta de tarifa máxima por el servicio de uso de puentes de embarque, que consistirá en el cobro máximo de US\$67,55 (sin incluir los impuestos de Ley) por 45 minutos, y US\$22,52 (sin incluir los impuestos de Ley) por cada 15 minutos adicionales. Dicha tarifa estará vigente hasta el 31 diciembre año 2009. Con relación a la propuesta inicial presentada por OSITRAN, la tarifa por el servicio de mangas de ha incrementado en 1,2%.

---

<sup>1</sup> Usualmente los términos de costo marginal y costo incremental se usan como sinónimos. Sin embargo, el costo marginal es un caso de costo incremental (en este último caso, el incremento se refiere a un cambio discreto en el nivel de producción, mientras que en el caso del primero se refiere a un cambio marginal).

Dicho cambio, se explica principalmente por los ajustes en la demanda y en los montos de inversiones y costo de capital.

**Propuestas de Tarifas Máximas Puentes de Embarque  
en Aeropuerto Internacional Jorge Chávez  
(en US\$ Dólares Americanos)**

Período de Tiempo *	LAP		OSITRAN	
	27/02/2007	06/08/2007	Propuesta	Tarifa Nueva
45 minutos	124,86	114,57	66,76	67,55
15 minutos	41,62	38,19	22,26	22,52
<b>Total</b>	<b>166,48</b>	<b>152,76</b>	<b>89,02</b>	<b>90,07</b>

\* O fracción