

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 22 de diciembre de 2009

N° 048-2009-CD-OSITRAN

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

VISTOS:

La Nota N° 114-09-GRE-OSITRAN y el Informe N° 010-09-GRE-GAL-OSITRAN; el Recurso de Reconsideración así como la solicitud de rectificación de errores materiales presentado el 06 de febrero de 2008 por la concesionaria Lima Airport Partners contra la Resolución de Consejo Directivo Nro. 003-2008-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2008; y, el Recurso de Reconsideración presentado el 20 de febrero de 2008 mediante Carta AETAI-0019-2008 contra la Resolución de Consejo Directivo Nro. 003-2008-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2008;

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2007-CD-OSITRAN del 31 de enero de 2007, 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.
2. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN del 10 de enero de 2008 (notificada a LAP el 16 de enero de 2008 mediante Oficio N° 001-2008-RRII-OSITRAN y, a nivel general el 30 de enero de 2008 mediante publicación en el Diario Oficial "El Peruano"), se aprobó las Tarifas Máximas aplicables a los servicios de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCH, las mismas que tendrían vigencia hasta el 31 de diciembre de 2008, fecha a partir de la cual serían revisadas mediante la aplicación del mecanismo "RPI-X" establecido en el Contrato de Concesión. Las tarifas máximas aprobadas consistían en US\$ 67.55 por los primeros 45 minutos y US\$ 22.52 por cada 15 minutos adicionales.
3. Mediante Escrito S/N presentado el 06 de febrero de 2008, LAP interpuso Recurso Administrativo de Reconsideración, incluyendo además una solicitud de nulidad, así

como una solicitud de errores materiales contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN, estimando que la tarifa ascendería a US\$ 117.09 por hora.

4. Mediante Carta AETAI-0019-2008 presentada el 20 de febrero de 2008, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante AETAI) interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN, solicitando que OSITRAN revise el valor asignado a los primeros 7 puentes de embarque, en la medida que constituirían valores muy por encima de los correspondientes al mercado.
5. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 059-2008-CD-OSITRAN del 03 de diciembre de 2008 y notificada a LAP el 10 de diciembre de 2008 mediante Oficio N° 114-08-SCD-OSITRAN del 09 de diciembre de 2008, se declaró la Nulidad de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN en los extremos referidos a la modificación del criterio para determinar la metodología de cálculo del Beta y al criterio de tratamiento del Riesgo Regulatorio, y en consecuencia, retrotrajo el procedimiento administrativo hasta la etapa inmediata posterior a la recepción de comentarios al proyecto de propuesta de revisión tarifaria, con el fin de llevar a cabo la nueva audiencia pública correspondiente, en la que se debía sustentar los cambios de criterio introducidos, es decir, los extremos referidos a la modificación del criterio para determinar la metodología de cálculo del Beta y al criterio de tratamiento del Riesgo Regulatorio.
6. Mediante Informe N° 010-09-GRE-GAL del 09 de marzo de 2009, las Gerencias de Regulación de y Asesoría Legal se pronunciaron sobre los Recursos de Reconsideración interpuestos por LAP y AETAI contra la Resolución N° 003-2008-CD-OSITRAN, así como sobre la Solicitud de Rectificación de Errores Materiales interpuestos por LAP contra la citada Resolución.
7. A través del Pedido 001-306-CD del Consejo Directivo, de fecha 12 de marzo 2009, los señores directores solicitaron que el pronunciamiento sobre el presente tema sea agendado conjuntamente con el informe y proyecto de Resolución sobre el Recurso de Reconsideración y Solicitud de Errores Materiales presentado por LAP contra la Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN. La Sesión de Consejo Directivo N° 334 en la que se tratarán ambos temas ha sido programada para el 10 de diciembre de 2009

II. OBJETIVO

8. Determinar la admisibilidad y procedencia del Recurso de Reconsideración y la Solicitud de Rectificación de Errores Materiales interpuestos por el Concesionario, así como del Recurso de Reconsideración interpuesto por AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN.

III. ANÁLISIS

9. En esta parte de la Resolución, se procederá a evaluar los argumentos formulados por LAP, en atención a los documentos descritos en los antecedentes. Para tal fin, se ha estructurado la presente Resolución de la siguiente manera:

III.1 ANÁLISIS LEGAL

- III.1.1. PRINCIPIO DE IMPULSO DE OFICIO
- III.1.2. ACUMULACIÓN DE SOLICITUDES
- III.1.3. ACTO ADMINISTRATIVO, FACULTAD DE CONTRADICCIÓN Y RECURSO DE RECONSIDERACIÓN
- III.1.4. AGOTAMIENTO DE LA VÍA ADMINISTRATIVA
- III.1.5. ERROR MATERIAL Y ERROR EN LA CALIFICACIÓN DE LOS RECURSOS

III.2. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS RECURSOS DE RECONSIDERACIÓN

- III.2.1. INVERSIÓN
- III.2.2 TASA DE DESCUENTO
- III.2.3. COMPARACIÓN DE TARIFAS
- III.2.4. BETA Y RIESGO REGULATORIO
- III.2.5. DENOMINADOS ERRORES MATERIALES

III.1 ANÁLISIS LEGAL

10. A fin de poder abordar la solicitud de rectificación de errores materiales y/o aritméticos deducida por LAP, así como la resolución de los recursos de reconsideración interpuesto por LAP y AETA, previamente de manera metodológica, aclaramos los aspectos que estarían involucrados en el presente caso.

III.1.1. PRINCIPIO DE IMPULSO DE OFICIO

11. El numeral 1.3 del Artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante LPAG) consagra el deber de oficialidad, por el cual a las autoridades les corresponde impulsar, dirigir y ordenar cualquier procedimiento administrativo sometido a su competencia hasta esclarecer las cuestiones involucradas, aún cuando se trate de procedimientos iniciados por el administrado.

“Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo

(...)

1.3. Principio de Impulso de Oficio.- Las autoridades deben dirigir e impulsar de oficio el procedimiento y ordenar la realización o práctica de los actos que resulten convenientes para el esclarecimiento y resolución de las cuestiones necesarias.”

12. En mérito de este deber de oficialidad, la Administración, a través de sus funcionarios, no sólo está obligada a realizar determinadas acciones positivas como impulsar el avance del procedimiento, procurando la conclusión del mismo, sino que además está obligada a determinadas obligaciones de no hacer, por ejemplo, no puede proceder al archivo de un expediente sin haberlo resuelto; inclusive en el caso que el procedimiento concluya de una manera atípica (abandono, desistimiento), amerita la expedición de una resolución expresa que recoja dicha situación.
13. En este sentido, no obstante que LAP o AETAI no han dado impulso a sus escritos de reconsideración interpuestos respectivamente contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN, a pesar que la nulidad de dicha Resolución sólo fue concedida respecto de los extremos referidos a la modificación del criterio para determinar la metodología de cálculo del Beta y al criterio de tratamiento del Riesgo Regulatorio, corresponde a OSITRAN impulsar de oficio la tramitación de los mismos y resolverlos a través de una Resolución expresa.

III.1.2. ACUMULACIÓN DE SOLICITUDES

14. El numeral 116.1 del artículo 116° de la Ley de Procedimiento Administrativo General regula dos supuestos distintos de acumulación:
 - a. La acumulación objetivo de pretensiones de un mismo administrado
 - b. La acumulación subjetiva de pretensiones de más de un administrado (unificación de personería)

“Artículo 116°. –Acumulación de solicitudes

116.1. En caso de ser varios los administrados interesados en obtener un mismo acto administrativo sin intereses incompatibles, pueden comparecer (...), formando un único expediente.

116.2 Pueden acumularse en un solo escrito más de una petición siempre que se trate de asuntos conexos que permitan tramitarse y resolverse conjuntamente, pero no planteamientos subsidiarios o alternativos.

(...)”

15. En efecto, cabe precisar que la acumulación de solicitudes tiene el propósito de que se les tramite en un mismo expediente, de manera simultánea, a efectos de evitar la proliferación de recursos de diferentes interesados en un mismo tema, siendo que la acumulación sólo resulta procedente si no existen intereses incompatibles entre los administrados.
16. En este sentido, dado que las pretensiones de LAP y de AETAI han sido interpuestas a través de sendos recursos de reconsideración contra los aspectos de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN que se mantienen vigentes, y que las mismas no son incompatibles entre sí, resulta procedente que OSITRAN resuelva ambos escritos de manera conjunta en una sola Resolución.

III.1.3. ACTO ADMINISTRATIVO, FACULTAD DE CONTRADICCIÓN Y RECURSO DE RECONSIDERACIÓN

17. OSITRAN es competente para ejercer de manera exclusiva, la función reguladora en el ámbito de la infraestructura de transporte de uso público.
18. En efecto, 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 (Ley de Creación de OSITRAN); establece que 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.
19. Asimismo, el Literal b) del Numeral 7.1) del Artículo 7° de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la función de *operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito*.
20. Del mismo modo, 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*.
21. Adicionalmente, el Artículo 27° del Reglamento General del OSITRAN (REGO)¹, precisa que en ejercicio de su función regulatoria, OSITRAN puede determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito. Además, conforme al Artículo 29° del mismo texto legal, el ejercicio de dicha función incluye, entre otros, la revisión de tarifas, el establecimiento de sistemas tarifarios por la utilización de la Infraestructura bajo su competencia, así como las condiciones para su aplicación, dictando las disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

¹ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificado mediante Decreto Supremo N° 056-2006-PCM.

22. De acuerdo con en el Literal d) del Numeral 1.1 (denominado "Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario") del Anexo 5 (que establece la política sobre tarifas) del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (en lo sucesivo, el Contrato de Concesión), *la Tarifa Máxima por el servicio de puentes de abordaje en el mencionado Terminal Aeroportuario, será determinado conforme a diversos factores económicos, previa autorización de OSITRAN.*
23. Por otro lado, conforme al Artículo 1º de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), el acto administrativo se define como aquellas "(...) *declaraciones de las entidades que, en el marco de normas de derecho público, están destinadas a producir efectos jurídicos sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrados dentro de una situación concreta.*"
24. Como se desprende de lo dispuesto en el marco regulatorio de OSITRAN y de lo establecido en el Contrato de Concesión, es OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, es la entidad competente para establecer o fijar las tarifas aplicables a los servicios de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCH.
25. En ese orden de ideas, se debe considerar que la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, **es un acto administrativo**, esto en correspondencia con lo prescrito por el Artículo 1º de la Ley N° 27444, puesto que produce efectos jurídicos sobre los intereses de LAP como Concesionaria del AIJCh, al fijarle cuál es la Tarifa Máxima que debe cobrar a los usuarios del servicio de puentes de embarque de pasajeros.
26. Los recursos administrativos contra los actos administrativos se encuentran regulados en el Capítulo II del Título III de la Ley del Procedimiento Administrativo General. En efecto, el numeral 206.1 del artículo 206º de la Ley de Procedimiento Administrativo General establece la **facultad de contradicción** frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, la misma que procede a través de los recursos administrativos de reconsideración, apelación y revisión señalados en el numeral 207.1. del artículo 207º del mismo Cuerpo Normativo.
27. El artículo 208º de la Ley de Procedimiento Administrativo General prevé la facultad de contradicción de los administrados a través del **Recurso de Reconsideración** el cual es deducido ante el mismo órgano que dictó el acto administrativo que es materia de impugnación, estableciendo que, en los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, no se requiere nueva prueba.
28. En relación al Recurso de Reconsideración, según Juan Carlos Morón Urbina "El fundamento de este recurso radica en permitir que la misma autoridad que conoció del procedimiento revise nuevamente el caso y pueda corregir sus equivocaciones de criterio o análisis. Como se trata de la autoridad que ya conoce del caso, antecedentes

y evidencia, (...) Presume que si la autoridad toma conciencia de su equivocación a partir del recurso del administrado, procederá a modificar el sentido para evitar el control posterior del superior”².

29. Como requisito de admisibilidad, el artículo 211° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, señala que todo Recurso, y por consiguiente el Recurso de Reconsideración en particular, debe señalar el acto que se recurre y cumplir además los requisitos recogidos en el artículo 113° del mismo Cuerpo Normativo, debiendo el mismo ser autorizado por letrado.
30. Por otra parte, y también como un elemento a considerar como requisito de admisibilidad, el numeral 207.2 del artículo 207° señala que todo recurso, incluyendo el de Reconsideración, debe ser interpuesto dentro del plazo de 15 días perentorios, vale decir, dentro de los 15 días hábiles de haberse notificado el acto que es objeto de impugnación.
31. En síntesis, de conformidad con las disposiciones normativas aludidas los requisitos concurrentes para la interposición del recurso de reconsideración son los siguientes:
 - a. Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación.
 - b. Que se sustente en nueva prueba, excepto que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
 - c. Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días perentorios, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar.
 - d. Que interponga el recurso aquel administrado que tiene legítimo interés pues el acto administrativo le es aplicable y le ocasiona un agravio.
 - e. Que el escrito contenga los requisitos de forma previstos en el artículo 113° de la Ley del Procedimiento Administrativo General y sea autorizado por letrado.
32. En este sentido, a continuación se procede a analizar el cumplimiento de cada uno de dichos requisitos en los Recursos de Reconsideración interpuestos contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN.
 - a. La Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, aprobando las Tarifas Máximas aplicables a los servicios de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCh que presta la empresa concesionaria, fue emitida por el Consejo

² Sobre el particular, Juan Carlos Morón Urbina, en la obra “Comentarios. Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General”, al referirse al artículo 207°-Recursos administrativos de la Ley Nro. 27444, afirma que “Resulta consustancial a la naturaleza del recurso que sea planteado por el administrado (...) por cuanto para contradecir es necesario sustentar que la decisión ocasiona un agravio al interesado.”

Directivo. Tanto LAP como AETAI interpusieron ante el mismo órgano sus respectivos Recursos de Reconsideración. Dado que la resolución que es objeto de impugnación es el primer acto que se cuestiona, y que los escritos de reconsideración se han presentado ante el mismo órgano emisor (el Consejo Directivo), se entiende cumplido el primer requisito.

- b. Como se ha mencionado, el acto administrativo impugnado ha sido emitido por el Consejo Directivo del OSITRAN, quien ejerce de manera exclusiva la función reguladora del organismo, puesto que, de acuerdo con el Artículo 28° del REGO, es competencia de éste órgano ejercer tal función. Además, según lo prescrito por el Artículo 6°, concordado con el Artículo 1°, de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, la máxima autoridad de OSITRAN es el Consejo Directivo. En consecuencia, contra la resolución emitida por el Consejo Directivo del OSITRAN únicamente procede interponer el recurso de reconsideración a que se alude en el Artículo 208° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, sin necesidad que se sustente en nueva prueba, con el fin de que el mismo Consejo la revise y vuelva a pronunciarse. En consecuencia, el segundo requisito también se ha cumplido en la interposición de ambos recursos de reconsideración.
- c. Conforme lo establece el numeral 133.1 del artículo 133° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, el plazo expresado en días, es contado a partir del día hábil siguiente de aquel en que se practique la notificación o la publicación del acto. Por ello, atendiendo que LAP fue notificado con la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, el 16 de enero de 2008, su plazo de 15 días hábiles para la interposición del recurso de reconsideración venció el 06 de febrero de 2008. Del mismo modo, atendiendo que AETAI fue notificado a través de la publicación en el Diario Oficial "El Peruano" el 30 de enero de 2008, su plazo de 15 días hábiles para la interposición del recurso de reconsideración venció el 20 de febrero de 2008. Como se aprecia, ambos recursos de reconsideración fueron interpuestos dentro del plazo establecido legalmente, cumpliendo lo previsto en el numeral 207.2 del artículo 207° de la Ley del Procedimiento Administrativo General.
- d. Con la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN se aprobaron las Tarifas Máximas aplicables al servicio de puentes de embarque de pasajeros en el AIJCH, el cual es prestado exclusivamente por LAP a favor de los usuarios intermedios. En ese orden de ideas, la Empresa Concesionaria y AETAI tienen legítimo interés en el tema materia de resolución por el acto administrativo impugnado (tarifas máximas), puesto que éstas establecen el límite máximo que puede cobrar la empresa concesionaria por el servicio de puentes de embarque en el AIJCH. Por tanto, al tener legítimo interés, tanto LAP como AETAI también tienen el derecho de interponer recurso de reconsideración en contra del referido acto administrativo.
- e. Tanto el recurso de reconsideración interpuesto por LAP como el interpuesto por AETAI, consignan respectivamente los requisitos de forma previstos en el artículo 113° de la Ley del Procedimiento Administrativo General. Del mismo modo, ambos recursos han sido autorizados por abogado colegiado,

precisándose que en el escrito de LAP quien suscribió como representante legal, también ostenta la calidad de abogado colegiado.

33. En conclusión, se debe considerar que el recurso de reconsideración interpuesto respectivamente por LAP y por AETAJ han cumplido con todos los requisitos de admisibilidad y procedencia establecidos en la Ley del Procedimiento Administrativo General.

III.1.4. AGOTAMIENTO DE LA VÍA ADMINISTRATIVA

34. El artículo 218 de la LPAG precisa en qué momento se da el agotamiento de la vía administrativa, estableciendo que la Resolución que se expida y genere actos respecto de los cuales no proceda legalmente impugnación ante una autoridad u órgano jerárquicamente superior en la vía administrativa, agota la vía administrativa. Así, de considerarlo pertinente, el administrado puede hacer valer su derecho a través del proceso contencioso administrativo dentro del plazo de 3 meses de notificada la respectiva Resolución, conforme lo dispone el numeral 1 del artículo 19 del Texto Único Ordenado de la Ley que regula el proceso contencioso administrativo, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2008-JUS.
35. En efecto, la clausura del debate en sede administrativa es producida cuando el procedimiento ha llegado a conocimiento del funcionario superior con competencia para decidir respecto de la causa y se ha satisfecho la necesidad procesal de permitir a la Administración Pública revisar sus actos. En ese caso, el administrado se encuentra en condiciones de transferir el debate al fuero judicial en donde emplazará a la Administración Pública.
36. Como ya ha sido afirmado, la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2008-CD-OSITRAN declaró la Nulidad parcial de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN en los extremos referidos a la modificación del criterio para determinar la metodología de cálculo del Beta y al criterio de tratamiento del Riesgo Regulatorio. En consecuencia, el sustento de la citada Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD/OSITRAN que no está relacionado con el Beta y el Riesgo Regulatorio, sigue vigente y debe ser objeto del pronunciamiento por parte de la Administración en respuesta a los recursos de reconsideración interpuestos.

III.1.5. ERROR MATERIAL Y ERROR EN LA CALIFICACIÓN DE LOS RECURSOS

37. El Artículo 201° de la Ley de Procedimiento Administrativo General, 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."

38. En lo que se refiere al concepto del error material o aritmético, debemos indicar que es aquel que resulta notorio y obvio, cuya existencia aparece clara, sin necesidad de mayor esfuerzo o análisis, por saltar a primera vista. Para ello se parte de la premisa de que el error material o aritmético se caracteriza por ser ostensible, manifiesto e indiscutible; es decir se evidencia por sí solo, sin necesidad de mayores razonamientos y se manifiesta "prima facie" por su sola contemplación.
39. Sobre el particular, Juan Carlos Morón Urbina, en la obra "Comentarios. Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General", al referirse al artículo 201º- rectificación de errores de la Ley Nro. 27444, afirma que "Para la procedencia de esta figura, 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 durante su motivación. El límite natural es objetivo: **no puede ir más allá de la esencia de la resolución que pretende aclarar (...)**"³. Del mismo modo, este autor precisa que la figura alude a "**un error atribuible no a las manifestaciones de voluntad o razonamiento contenido en el acto sino al soporte material que lo contiene**"⁴ (El subrayado es nuestro).
40. Por su parte, Jesús González Pérez, citando jurisprudencia española, ha indicado sobre el tema lo siguiente: "Los errores materiales o aritméticos (...) han sido caracterizados como aquellos que versan sobre un hecho, cosa o suceso, esto es, una realidad independiente de toda opinión, criterio particular o calificación (...) estando excluido de su ámbito todo aquello que se refiera a cuestiones de derecho, apreciación de la trascendencia o alcance de los hechos indubitados, valoración legal de las pruebas, interpretación de disposiciones legales y calificaciones jurídicas que puedan establecerse"
41. En atención a ello, se desprenden determinados requisitos que debe contener la solicitud de rectificación de errores materiales:
 - ✓ **Error evidente**, es decir, la decisión debe ser contraria a la lógica y al sentido común (defecto en la redacción, error ortográfico o numérico, etc.). En tal sentido, 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

³ MORÓN URBINA, Juan Carlos "Comentarios Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General. Séptima edición. Lima: Gaceta Jurídica S.A., 2008, p. 531.

⁴ *Ibíd.*, p. 532.

manifestaciones de voluntad o los razonamientos contenidos en el acto administrativo.

- ✓ **No puede 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.
- ✓ Por su propia naturaleza y características, **no existe plazo** para que el administrado peticione la rectificación.
- ✓ Por otra parte, en cuanto al **órgano facultado** para iniciar el procedimiento de rectificación, debemos señalar que **sería el mismo que dictó originalmente el acto**, pues si en su momento tuvo competencia para dictarlo, también la tendrá para corregir sus errores.

42. Por su parte, el artículo 213° de la Ley de Procedimiento Administrativo General regula el supuesto del error en la calificación del recurso planteado⁵, siempre que del contenido de su solicitud se evidencie su verdadero carácter. Al respecto, el artículo señala lo siguiente:

“Artículo 213.- Error en la calificación

El error en la calificación del recurso por parte del recurrente no será obstáculo para su tramitación siempre que del escrito se deduzca su verdadero carácter.

La Administración está obligada a encauzar de oficio el procedimiento.”

43. Ahora bien, concordándolo con el inciso 3 del artículo 75° de la LPAG, uno de los deberes de las autoridades dentro de los procedimientos administrativos es:

“Artículo 75.- Deberes de las autoridades en los procedimientos

Son deberes de las autoridades respecto del procedimiento administrativo y de sus partícipes, los siguientes:

(...)

3. Encauzar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos.

(...)”

44. Asimismo, el numeral 1.6 “Principio de Informalismo”⁶ del artículo IV de la LPAG regula la acción tutora de oficio de la administración ante determinados supuestos, entre ellos, el encauzamientos de los escritos por error de los administrados en la

⁵ Según Juan Carlos Morón es la Administración y no al ciudadano, quien está obligada a dar al recurso la tramitación correspondiente, de acuerdo con su naturaleza, mientras que el administrado sólo le compete exteriorizar con claridad su disconformidad.

⁶ 1.6. Principio de informalismo.- Las normas de procedimiento deben ser interpretadas en forma favorable a la admisión y decisión final de las pretensiones de los administrados, de modo que sus derechos e intereses no sean afectados por la exigencia de aspectos formales que puedan ser subsanados dentro del procedimiento, siempre que dicha excusa no afecte derechos de terceros o el interés público.

calificación de los mismos. Como puede advertirse, el Principio antes señalado es congruente con la prevalencia de la finalidad del acto, consagrado en el Principio de eficacia⁷.

45. Sobre el particular, es pertinente la acotación realizada por Juan Carlos Morón Urbina al señalar:

“Por su parte, la jurisprudencia española –siempre lúcida en esta materia- ha conceptualizado que corresponde entender como recurso de reconsideración al escrito oscuro cuando concurren los siguientes elementos:

- a) Un acto administrativo previamente notificado, frente al cual se desprende la disconformidad del autor del escrito*
- b) Sea patente en el escrito un interés porque la autoridad emisora reponga la cuestión decidida; y,*
- c) Presentar el escrito dentro del plazo de ley-¹⁸*

46. Como puede advertirse de las normas antes descritas, éstas atribuyen a la administración la responsabilidad de reconducir, en caso corresponda, la calificación del escrito presentado, analizando e identificando la voluntad real del administrado.

47. En este contexto y en concordancia con el artículo 201º de la Ley del Procedimiento Administrativo General, la rectificación de algún error puede ser planteada a instancia de parte, tal como ocurre en el presente caso, en tal sentido corresponde examinar, si la rectificación planteada resulta procedente o no.

48. LAP sostiene que existe error material en la Resolución N° 003-2008-CD-OSITRAN, respecto de lo siguiente:

“OSITRAN ha calculado el Valor Presente Neto tomando como año base el año 2006; sin embargo, considera el año 2007 para el inicio de la vigencia de la nueva tarifa de US\$ 90,07 por hora. No obstante ello, la referida tarifa ha sido notificada recién el 16 de enero de 2008, por lo que sería aplicable en el presente año (2008). La Precisión del año es nuestra.

Como consecuencia de ello, correspondería que el año base para calcular el Valor Presente Neto debería sea el 2007.

La diferencia entre tomar como año base el 2006 y el 2007 para calcular el Valor Presente Neto el 2007, y considerar como fecha de inicio de la vigencia de la

⁷ 1.10. Principio de eficacia.- Los sujetos del procedimiento administrativo deben hacer prevalecer el cumplimiento de la finalidad del acto procedimental, sobre aquellos formalismos cuya realización no incida en su validez, no determinen aspectos importantes en la decisión final, no disminuyan las garantías del procedimiento, ni causen indefensión a los administrados.

⁸ MORÓN URBINA, Juan Carlos, “Comentarios. Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General”. 1ra edición. Lima: Gaceta Jurídica, 2001. p.466.

nueva tarifa el año 2008, tiene un efecto individual en la tarifa que repercute en un incremento de la misma de US\$ 90,07 a US\$ 90,97 por hora.”

49. En el presente caso, se aprecia que existe un cuestionamiento de fondo por parte de la empresa concesionaria que no radia en el soporte que contiene el acto, sino que ataca directamente el razonamiento contenido en el mismo dado que se relaciona con el año base empleado para el cálculo del flujo de caja, lo que obviamente repercute en el monto de la tarifa final. En efecto, el mismo representa un cuestionamiento de fondo y no un error material que sea pasible de subsanación, razón por la cual los argumentos vertidos por LAP sobre este punto serán reencauzados como Recurso de Reconsideración, debiendo acumularse por principio de economía procesal al Recurso de Reconsideración presentado el 06 de febrero de 2008, dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 213 de la Ley de Procedimiento Administrativo General.

III.2 ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS RECURSOS DE RECONSIDERACIÓN

III.2.1. Inversión

Costo de adquisición

50. En relación a la adquisición de los puentes de embarque, el Concesionario sostiene que la utilización de costos estimados provenientes de OACI no sería la opción más recomendable, dado que esta institución no constituye un referente para la construcción y ejecución de proyectos, y porque *“(…) no se conoce las especificaciones técnicas solicitadas en el correo electrónico, y la propuesta de precios se ha realizado sin las visitas necesarias que evalúen las particularidades de la implementación de los puentes de embarque en el AIJCH”*.
51. Es necesario señalar que, a pesar de los argumentos esgrimidos, LAP no ha propuesto ninguna cotización adicional para la adquisición de los puentes de embarque. Por el contrario, el Concesionario manifiesta que, si bien es cierto no está de acuerdo con la cotización de OACI, la considerará como referencia para calcular la inversión relacionada al proyecto de adquisición, transporte e instalación de puentes de embarque.
52. En nuestra opinión, los argumentos sostenidos por el Concesionario indican la necesidad de revisar la cotización de los puentes de embarque solicitada a OACI. Si bien es cierto que LAP no solicitó expresamente la revisión de los costos de adquisición de los puentes de embarque, el Regulador puede actualizar el valor de aquellas variables consideradas en la determinación de la tarifa por uso de puentes de embarque, en la medida en que exista nueva información disponible, y considerando que dicha actualización no implica un cambio en los criterios metodológicos utilizados.

53. Sobre el particular, cabe mencionar que, a la fecha, LAP concluyó con el proceso de procura de los puentes de abordaje en el AIJCH, siendo la empresa ganadora Thyessen Krupp. En concordancia con lo anterior, la Gerencia de Regulación procedió a actualizar los costos de adquisición de los puentes de embarque en el AIJCH, utilizando para ello la oferta final de la mencionada empresa.
54. Cabe resaltar que dicha actualización no implica una modificación de criterios metodológicos, dado que se ha reemplazado información provisional y proyectada (OACI), por información de los costos de adquisición reales en los que incurrirá el Concesionario durante la ejecución del proyecto de procura, transporte e instalación de los puentes de abordaje.
55. Como se muestra en el Cuadro N° 1, el costo de adquisición de los puentes de embarque considerado en la tarifa definitiva ascenderá a US\$354,9 miles por unidad (US\$4,3 millones por los 12 puentes de embarque), lo que representa una reducción de 1,8% respecto a la cotización solicitada a OACI.

Cuadro N° 1
COTIZACION SOLICITADA A OACI Y
OFERTA GANADORA EN EL
CONCURSO DE PROCURA
 (US\$ miles)

	OACI	Thyessen Krupp
Puentes de embarque	300,0	288,6
Equipos ADS	36,5	66,3
Equipos PCA	25,0	Incluido
Total	361,5	354,9

Fuente: OACI, LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

56. ***En concordancia con lo anterior, debe declararse fundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a no utilizar la cotización de los puentes de embarque remitida por OACI.***
57. Por otro lado, es necesario mencionar que AETAI presenta también observaciones al tema de la adquisición de los puentes de embarque. La Asociación señala que *"(...) debe corregirse el costo de inversión de las siete primeras mangas –en el estudio tarifario efectuado por OSITRAN- de la cantidad total de US\$ 5'795,078, a la cantidad de US\$ 3'185,000 por las siete mangas.*

(...)

Aceptar lo contrario significaría que OSITRAN está premiando una decisión de inversión ineficiente efectuada por el operador aeroportuario, al mantenerse dentro de la estructura de costos que sirve para calcular la nueva tarifa de uso de puentes de embarque, los costos por las siete primeras mangas –que como ya fuera señalado en ocasiones anteriores, son excesivos e incluso significan casi el doble del costo de lo que OSITRAN ha determinado debe ser eficiente”.

58. En relación a los argumentos de AETAI, se considera que un procedimiento de revisión tarifaria, implica “actualizar” aquellas variables consideradas en el flujo de caja original para las que existe información real o definitiva, o para las que existen nuevas y mejores proyecciones a futuro. En el caso de los costos de adquisición de las 7 primeras mangas, un procedimiento de revisión tarifaria implicaría actualizar la inversión realizada por LAP en dicha operación. En la medida en que la información utilizada en el flujo de caja original, fue el costo de adquisición real incurrido por el Concesionario, éste no debería modificarse en el procedimiento de revisión tarifaria.
59. Por lo tanto, ***debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración de AETAI, en el extremo referido a corregir el costo de inversión de las primeras 7 mangas.***

Costo de instalación

60. El Concesionario señala que *“no estamos de acuerdo con los recortes realizados por OSITRAN ya que todos ellos son necesarios para la instalación de los puentes de embarque, por lo tanto si son costos incrementales. Por otro lado, los puentes no son similares a los actualmente instalados, ya que estos en algunos casos son más largos y son de tres cuerpos, a diferencia de los que se encuentran operando que son todos de 2 cuerpos, razón por la que de todos modos es necesaria la capacitación”.*
61. Es necesario señalar, sin embargo, que no es claro si el Concesionario finalmente desea o no una revisión de las cifras mencionadas en el párrafo anterior, en la medida en que la última columna del cuadro que acompaña el Memorando LAP-GPF-006-2008 (y que sirve de sustento a su nueva propuesta de inversión) considera los valores consignados en la Resolución Tarifaria.
62. Sin perjuicio de lo anterior, no cabe considerar en el presupuesto de instalación de los puentes de embarque, ni la preparación de tuberías ni la adquisición de accesorios para el cableado, en la medida en que éstas corresponden a obras que se realizarán como parte de la ampliación del Terminal del AIJCH, y por no ser ello consistente con el concepto de costo incremental.
63. En concordancia con lo anterior, ***debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a incluir en el costo de instalación la preparación de tuberías y la adquisición de cableado.***

64. Cabe mencionar, sin embargo, que se incluirá en el presupuesto el costo de capacitación del personal de LAP para la utilización de puentes de abordaje, ya que si bien es cierto que el proveedor es el mismo, los equipos no son similares a los instalados actualmente en el aeropuerto. En este contexto, **debe declararse fundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a la inclusión en los costos de instalación del gasto en capacitación.**
65. Como se muestra en el Cuadro N° 2, el costo de instalación de los puentes de embarque considerado en la tarifa definitiva alcanzará US\$76,0 miles por unidad (US\$911,5 miles por los 12 puentes de abordaje).

Cuadro N° 2
COSTO DE INSTALACION DE LOS PUENTES
DE EMBARQUE CONSIDERADO EN
LA TARIFA DEFINITIVA
 (US\$ miles)

	Costo
Obras civiles	109,5
Obras	1,5
Arquitectura	79,8
Estructuras	28,1
Montaje e instalación	449,6
Instalación del sistema BMS	113,2
Instalación sistema ADS	226,5
Capacitación	12,8
Total	911,5

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

Costo de supervisión

66. En primer lugar, el Concesionario señala, en relación a la mecánica empleada para la distribución de los costos de supervisión comunes, *“OSITRAN señala en el punto 86 de su informe que la metodología de distribución aplicada por LAP obedece a la metodología de costos totalmente distribuidos y no a la de costos incrementales, en la que el costo debe ser atribuido exclusiva y específicamente al servicio correspondiente. Señalan a su vez que dada la especificidad de cada uno de los proyectos, es poco probable suponer que las labores de supervisión sean las mismas y de similar intensidad en cada uno de los componentes del proyecto de ampliación del Terminal. OSITRAN considera que la supervisión de las mangas tiene menos peso que la de otros proyectos, sin embargo no es clara su afirmación, pero considera que el proyecto de mangas debe tener un costo menor de supervisión”.*

67. Respecto a los argumentos de LAP, la Resolución Tarifaria menciona que, sólo en caso que las labores de supervisión de COSAPI sean similares y de la misma intensidad, en cada uno de los componentes del proyecto de ampliación del Terminal; la asignación de gastos comunes realizada por el Concesionario sería consistente con la metodología de costos incrementales. En ninguna parte de la mencionada Resolución, la Gerencia de Regulación ha señalado o deslizado que las labores de COSAPI en el componente mangas registren un menor peso, o deben contar con un costo de supervisión menor.
68. En segundo lugar, en lo que se refiere al valor de *driver* utilizado por LAP para asignar los gastos comunes del proyecto, LAP manifiesta que *“OSITRAN señala igualmente que el porcentaje de 23,7% incluye el costo indirecto de LAP relacionado a la habilitación de oficinas y adquisición de mobiliario para que el contratista realice sus funciones, y en estricto rigor no debería formar parte de la remuneración de COSAPI, por lo que el porcentaje debería ser de 22,3% y no de 23,7%.”*
- No estamos de acuerdo con la posición de OSITRAN. Los costos de habilitación de oficinas y adquisición de mobiliario para los trabajos de ampliación del Terminal, deben ser reconocidos como costo del proyecto ya que son inversiones necesarias para que COSAPI pueda realizar su trabajo”.*
69. Sobre el particular, la Resolución Tarifaria señala que, en estricto rigor, los costos de habilitación de oficinas y adquisición de mobiliario no deberían formar parte del rubro denominado “honorarios de COSAPI”, porque constituyen costos indirectos del Concesionario.
70. Sobre el particular, si bien es cierto que el Regulador optó por la metodología de *benchmarking* para determinar los costos de supervisión (en lugar de asignar mediante un *driver* los costos de supervisión comunes), lo anterior no implicó de ninguna manera que dichos costos indirectos de habilitación y adquisición no hayan sido reconocidos en la determinación de la tarifa.
71. Por lo tanto, ***debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a la inclusión de la habilitación de oficinas y la adquisición de mobiliario en el rubro “honorarios de COSAPI”.***
72. En tercer lugar, en relación al cálculo de los costos de supervisión de TYPESA, el Concesionario menciona que *“lo que sorprende sobremanera es que OSITRAN critique la base de cálculo de supervisión, ya que es OSITRAN precisamente quien ha establecido dicho mecanismo y se encarga de aprobar las valorizaciones de los supervisores y enviamos las facturas correspondientes para su pago. LAP paga el porcentaje establecido de honorarios a TYPESA incluyendo los costos de supervisión de COSAPI y los fletes correspondientes. Por lo tanto, OSITRAN no debe intentar corregir la base de cálculo establecida sobre la cual se estima el costo de supervisión de TYPESA”.*

73. Respecto a los argumentos de LAP, es necesario mencionar que las apreciaciones del Concesionario son correctas, cuando señala que el costo de supervisión de TYPESA se calcula sobre la base de la valorización total de la obra, lo que incluye el costo de transporte de los materiales y equipos, el costo de supervisión del Contratista y el costo del seguro. En este contexto, la tarifa definitiva incorporará un costo de supervisión de TYPESA ascendente a US\$24,3 miles por cada puente de embarque (equivalentemente US\$292,1 miles por las 12 mangas).
74. En concordancia con lo anterior, ***debe declararse fundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a incluir en la base de cálculo del costo de supervisión de TYPESA, los costos de transporte de los puentes de embarque.***
75. En cuarto lugar, respecto al valor de los servicios de supervisión proveído por OACI (entre 15% y 20% de los costos directos), el Concesionario señala lo siguiente:
- f. El valor del costo de supervisión remitido por OACI no debería incluir el costo de supervisión de TYPESA, dado que *"(...) no constituye parte de los servicios "normales" de administración y supervisión y, por tanto, no deben estar incluidos en el valor referencial provisto por OACI como Proxy para la estimación de los costos indirectos"*.
 - g. OSITRAN reconoce como costos indirectos del Contratista el rango más bajo señalado por OACI, *"(...) el mismo que es establecido sin ningún fundamento técnico"*.
 - h. OSITRAN debe considerar de manera separada el costo de supervisión de LAP, que asciende a 3,75% de los costos directos.
 - i. El rango establecido por OACI se refiere únicamente a los costos de administración y supervisión del Contratista. *"En el peor de los casos, en caso OSITRAN insistiese en no aceptar el 23,7% de COSAPI (posición con la que no sólo no estamos de acuerdo, sino que además no tiene fundamento –puesto que si le dan un rango referencial de 15 a 20% entonces no tiene nada de raro que el valor real esté entre 10 y 25%-), entonces, habida cuenta del 23,7%, OSITRAN tendría que usar por lo menos el valor superior del rango referencial que le ha alcanzado la OACI, vale decir 20%, y no un valor inferior (15%) como hace OSITRAN en su Resolución, tal y como se ha explicado líneas arriba"*.
76. Como se ha mencionado anteriormente, se optó por la metodología de *benchmarking*, para determinar el costo normal o usual que registran los servicios de supervisión en proyectos de adquisición, transporte e instalación de puentes de embarque. Dicha elección se realizó como una alternativa a la deficiente metodología propuesta por el Concesionario, la que no es consistente con la metodología de tarificación utilizada (costos incrementales de largo plazo).

77. En este contexto, el *benchmarking* realizado por OACI arrojó como resultado que el costo de supervisión en proyectos similares oscila entre 15% y 20% de los costos directos. Dicho costo de supervisión, tal cual lo señala el Concesionario, sólo debería incluir las actividades de supervisión relacionadas al proyecto de puentes de embarque, realizadas por COSAPI y LAP (debería excluirse las labores correspondientes a TYPESA)⁹.
78. Para determinar este costo de supervisión, se consideró el valor medio del rango planteado por OACI (17,5% de los costos directos), que se distribuye entre los involucrados en dichas actividades.
79. En concordancia con lo anterior, ***debe declararse fundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a la exclusión del costo de supervisión de TYPESA del cálculo de los costos "normales" de supervisión.*** De la misma manera, ***debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en los extremos referidos a la utilización del rango más bajo señalado por OACI, y la exclusión del costo de supervisión del Concesionario del cálculo de los costos "normales" de supervisión.***
80. En este contexto, para efectos de la determinación de la tarifa definitiva, el costo indirecto del proyecto ascenderá a US\$103,7 miles por puente de embarque (costo de supervisión COSAPI/LAP de US\$78,1 miles por puente de embarque, el costo de supervisión de TYPESA de US\$24,6 miles por puentes de embarque y el seguro de construcción de US\$1,0 miles por puente de embarque).
81. Por último, respecto a la provisión por contingencia, el Concesionario señala que *"no estamos de acuerdo con OSITRAN, ya que toda inversión que se realice tiene una porción de incertidumbre en el cumplimiento de los costos estimados, por lo que es práctica común establecer un porcentaje de contingencia, sobre todo cuando no se trata de un contrato "llave en mano" o "suma alzada" el porcentaje reconocido como contingencia es mayor"*.
82. Sobre el particular, corresponde eliminar del flujo de caja la provisión por imprevistos, en la medida en que los errores de estimación de la inversión de LAP no pueden ni deben trasladarse a los usuarios del servicio de puentes de abordaje, además del hecho que los riesgos operativos se encuentran de manera implícita en la estimación de la tasa de descuento del flujo de caja.

⁹ La razón para ello es bastante simple. Si se supone que el Contrato de Concesión no considera un supervisor de obra externo, el Regulador debería realizar dichas actividades, por lo que el costo de supervisión de éste debería incluirse en la Tasa de Regulación, y no debería considerarse como parte del *benchmarking* de OACI. En otras palabras, el costo de supervisión del Regulador o de un tercero encargado por éste deberían pagarse por fuera de los gastos de supervisión usuales en proyectos similares.

83. Por lo tanto, *debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a la inclusión de la provisión de por imprevistos en el costo indirecto del proyecto.*

Inversión total

84. Como se muestra en el Cuadro N° 3, la inversión total que se considerará para la determinación de la tarifa definitiva por el servicio de uso de puentes de embarque ascenderá a US\$6,8 millones (equivalente a US\$570,1 miles por manga).

Cuadro N° 3
INVERSION TOTAL DEL PROYECTO DE ADQUISICION, TRANSPORTE E
INSTALACION DE PUENTES DE EMBARQUE CONSIDERADA EN LA
DETERMINACION DE LA TARIFA DEFINITIVA
 (US\$ miles)

	OSITRAN		LAP	
	Unitario	Total	Unitario	Total
Costo directo	466,4	5 596,8	476,3	5 715,4
Adquisición de equipos	354,9	4 259,4	361,5	4 337,6
Mangas	288,6	3 463,3	300,0	3 600,0
Equipo PCA (28,05%)	Incluido	Incluido	36,5	437,6
Equipo ADS	66,3	796,0	25,0	300,0
Transporte de equipos	35,5	425,9	36,1	433,8
Flete marítimo	35,5	425,9	36,1	433,8
Instalación de equipos	76,0	911,5	78,7	944,1
Obras civiles	9,1	109,5	9,1	109,5
Montaje e instalación mecánica y eléctrica	37,5	449,6	37,5	449,6
Instalaciones de sistemas especiales BMS	9,4	113,2	12,1	145,8
Instalación del sistema ADS	18,9	226,5	18,9	226,5
Capacitación	1,1	12,8	1,1	12,8
Costo indirecto	103,7	1 244,5	157,2	1 886,1
Supervisión COSAPI/LAP	78,1	936,7	129,7	1 556,4
Supervisión TYPSA	24,6	295,2	26,4	316,9
Seguro CAR	1,0	12,6	1,1	12,8
Contingencia	0,0	0,0	23,8	285,8
Costo total	570,1	6 841,3	657,3	7 887,3

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

III.2.2. Tasa de descuento

Tasa Libre de Riesgo

85. LAP señala que mantiene su posición presentada en el Memorando LAP-GPF-27-2007 del 3 de agosto de 2007: la tasa Libre de riesgo se calcula con información tomada desde enero de 1999 hasta diciembre de 2007. De esta forma, el periodo es consistente con las estimaciones del WACC presentadas por parte de LAP para Las tarifas de rampa, carga y mangas (presentadas en septiembre 2003, febrero 2004, mayo 2004, julio 2004 y octubre 2004). Asimismo, OSITRAN mediante Resolución N° 011-2005-CD-OSITRAN (11 de febrero de 2005), actualiza el cálculo estimado por LAP manteniendo la fecha de enero de 1999 como inicio, tal como lo ha venido haciendo LAP.
86. 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 es que el rendimiento efectivo es igual al esperado. Por consiguiente, un activo libre de riesgo no tiene riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. Al respecto, existe consenso en considerar como tasa libre de riesgo al rendimiento ofrecido por los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (T Bonds) pues estos bonos no se han dejado de pagar a los inversionistas. De esta forma, en el caso del mercado peruano, la *proxy* de tasa libre de riesgo más adecuado son los bonos del tesoro de los Estados Unidos a 10 años.
87. Con relación a utilizar el promedio aritmético o geométrico, no existe una regla específica que defina que alternativa es mejor. Al respecto, autores como Ross et. al (1999) y Brealey et.al (2006), sostienen que si el coste de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, deben emplearse medias aritméticas y no geométricas porque en caso contrario, se corre el riesgo de que el inversionista obtenga una menor rentabilidad por su inversión. Sabal (2006) sostiene que no sería muy recomendable utilizar promedios aritméticos, ya que se corre el riesgo de obtener resultados sesgados. No obstante, estadísticamente ha quedado demostrado que el mejor de los estimadores es la “media” de la muestra.
88. El “principio de consistencia” establece que el período de tiempo que se utiliza para proyectar los rendimientos libres de riesgo, debe coincidir con el período de la prima de riesgo. En tal sentido, no es posible que en la tasa de libre de riesgo se utilice información mensual y en la prima de riesgo de mercado se emplee data anual.
89. Para la tasa libre de riesgo, se estimó el promedio aritmético¹⁰ del rendimiento anual de los Bonos del Tesoro Americano para el periodo 1928-2007¹¹, con la

¹⁰ Por ejemplo, ver Bradley (2000).

¹¹ Esta información es publicada en la pagina Web <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>.

finalidad de mantener la consistencia con la estimación de la prima de riesgo¹². En consecuencia, la tasa libre de riesgo para el período 1928-2007 es de **5,262%**.

90. En concordancia con lo anterior, ***se debe declarar infundado el Recurso de Reconsideración en el extremo de utilizar el promedio desde enero de 1999 hasta diciembre de 2007. para estimar la tasa libre de riesgo en el costo de capital.***

Prima por riesgo de mercado

91. LAP señala que la prima por riesgo de mercado equivale al diferencial del promedio aritmético del rendimiento del mercado (medido por el Índice S&P 500) y el de la tasa Libre de riesgo (bonos del tesoro de Los EUA) del periodo 1928-2007. De acuerdo con la información disponible en la página Web de Damodaran, la prima por riesgo de mercado actualizada es de 6.425%. OSITRAN comparte la opinión del Concesionario en este punto.

Riesgo País

92. El Concesionario señala que OSITRAN y LAP coinciden en que el riesgo país se estima a partir del EMBI+ Perú Stripped Spread calculado *por el* banco de inversión JP Morgan; sin embargo, difieren en cuanto al periodo de tiempo de información histórica que se debe tomar para estimar la prima por este tipo de riesgo. Mientras que OSITRAN utiliza estadísticas de los dos (2) últimos años, LAP propone utilizar un periodo más extenso con información desde enero de 1999 (fecha a partir de la cual se empezó a llevar un registro del EMBI+ Perú Stripped Spread).
93. Al respecto, LAP sostiene que la prima por riesgo país es un componente utilizado en economías emergentes, por lo que la literatura al respecto es escasa. A pesar de ello, destacan las recomendaciones de algunos autores respecto al uso de periodos largos de tiempo para los componentes del CAPM. Es así que Annin y Fatascheti (1997) de Ibbotson utilizan data desde 1926 para estimar la prima de mercado. Al respecto, Bravo¹² señala que *"(...) Podemos concluir que lo recomendable es la utilización de datos estadísticos en un horizonte de largo plazo porque de esta manera se está estableciendo un COK [costo de oportunidad de capital] utilizable en el largo plazo, donde los rendimientos económicos de corto plazo no afecten los resultados del costo de capital"*.
94. Para el cálculo de primas por riesgo Damodaran (1999) también sugiere el uso de amplios periodos de tiempo para obtener errores estándar razonables. En este sentido señala:

¹² "Los horizontes temporales de los datos estadísticos del retorno de mercado y de la tasa libre de riesgo serán los mismos". Extraído de "Los Parámetros del Capital Asset Pricing Model. Conceptos y Estimación" de Sergio Bravo (2005)

“Note that to get reasonable standard errors; we need very long time periods of historical returns. Conversely, the standard errors from ten-year and twenty-year estimates are likely to be almost as large as or larger than the actual risk premium estimated. This cost of using shorter time periods seems, in our view, to overwhelm any advantages associated with getting a more updated premium”.

95. En esa línea, OSITRAN utiliza amplios periodos de tiempo para el caso de la prima de mercado y la tasa libre de riesgo, con datos desde 1928 en ambos casos.
96. Respecto al riesgo país, como casos de experiencias regulatorias cabe citar lo hecho en Brasil. Por ejemplo, ANEEL (2003) y ANTT (2006) usaron primas de riesgo país con datos del EMBI+ Brasil *Stripped Spread* de los periodos 1994-2002 (9 años) y 2000-2005 (6 años) respectivamente. Respecto a la experiencia brasilera, autores como Camacho, Rocha y Fiuza (2006) recomendaron al regulador de energía eléctrica, tres escenarios alternativos para calcular la prima por riesgo país debido a la volatilidad de dicho parámetro. Los escenarios tomaron información de periodos de 3 años (2003-2005), de 6 años (2000-2005) y de 11 años (1995-2005). El sustento para usar una serie mas larga resalta que no es coherente utilizar un periodo corto de información cuando las decisiones de inversión en el sector son de largo plazo.
97. Por otro lado, en la experiencia mexicana para la determinación del costo de oportunidad del capital en la primera revisión quinquenal del ingreso máximo autorizado a los concesionarios de distribución de gas natural par la Comisión Reguladora de Energía, se realizo un ajuste por concepto de riesgo país medido por el diferencial histórico de los últimos cinco (5) años entre la tasa de rendimiento de la deuda soberana mexicana a 30 años y el bono del tesoro norteamericano al mismo plazo.
98. LAP reitera su posición de que OSITRAN al considerar un periodo de dos (2) años de información para estimar la prima por riesgo país puede incurrir en un serio error al afectar una tasa de descuento (WACC) que se emplea a largo plazo, con mediciones de corto plazo. En este caso, tomar en cuenta solo veinticuatro meses, cuyo promedio bordea los 150 puntos básicos (pbs), significa desconocer que el riesgo país alcanzo niveles muy superiores en periodos recientes.
99. Por otro lado, OSITRAN presenta la experiencia de otros organismos reguladores como sustento. Si bien SUNASS utilizo un periodo de tiempo de dieciséis (16) meses para estimar el riesgo país para SEDAPAL (julio 2006); posteriormente aprobó el Reglamento General de Regulación Tarifaria donde su Anexo 5 (Parámetros del costo promedio ponderado de capital) indica que la prima por riesgo país se estima con el EMBI+ Perú y corresponde al promedio aritmético mensual de los últimos veinticuatro (24) a cuarenta y ocho (48) meses. Además, en el mismo documento se señala que el solicitante deberá definir el periodo de

tiempo para determinar el valor de la prima por riesgo país. Es decir, lo establecido por SUNASS soporta lo sostenido por LAP de utilizar períodos más amplios (cuatro años frente a los dos utilizados por OSITRAN) para la estimación del riesgo país. Esto además debilita el argumento de OSITRAN sobre que en la práctica regulatoria peruana se utilizan periodos menores o iguales a dos años.

100. LAP señala que en la línea de las recomendaciones y practicas internacionales (de Brasil y México), estiman que el riesgo país para el cálculo del WACC debe ser **4,144%**, que corresponde al promedio aritmético del EMBI+ Perú Stripped Spread en base a la información disponible a mes de diciembre 2007, y no 1,521% como OSITRAN considera.
101. Al respecto, debe precisarse que la prima por riesgo país se calcula como 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 Estados Unidos). Para incluir esta variable en el modelo CAPM¹³ se debe tomar en cuenta el carácter prospectivo del costo de capital. Es decir, por definición el costo de capital es el rendimiento que esperan los accionistas por su inversión.
102. Sobre el particular debe señalarse que los indicadores de riesgo país reflejan las expectativas futuras de los inversionistas acerca del comportamiento de las variables macroeconómicas y microeconómicas del país. En consecuencia, para efectuar un pronóstico adecuado del riesgo país lo más adecuado es utilizar períodos cortos de tiempo, como veinticuatro (24) meses. Macroconsult¹⁴ (2007), empresa consultora que asesora a LAP, señala lo siguiente: “(...) Dado que el modelo CAPM busca predecir los valores futuros de las variables, se considera adecuado utilizar un período de 24 meses”.
103. Asimismo, la práctica regulatoria aeroportuaria internacional considera que el período de 24 meses, es el más adecuado para realizar un pronóstico a futuro de la tasa de descuento. Al respecto, en el Reporte Anual del año 2005 del Grupo Aeroportuario del Sureste S.A. de C.V. de México se señala lo siguiente:

“La regulación tarifaria prevé que las tarifas máximas de cada aeropuerto deben ser determinadas en intervalos de cinco años, con base en las siguientes variables:(...)”

Una tasa de descuento a ser determinada por la Secretaría [de Transportes y Comunicaciones]. Las concesiones establecen que la tasa de descuento debe reflejar el costo de capital de las compañías mexicanas e internacionales en la industria aeroportuaria (antes de impuestos), así como las condiciones de económicas de México. Las concesiones establecen que la tasa de descuento debe

¹³ Algunos autores sostienen que el riesgo país no debería incluirse en el costo de capital, ver Goedhart y Haden (2003)¹³

¹⁴ Extraído de “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partner, pp.13.

ser igual, al menos, al promedio de la tasa de rendimiento de los instrumentos de deuda de largo plazo mexicanos cotizados en los mercados internacionales, durante los 24 meses previos, más una prima de riesgo de mercado a ser determinada por la Secretaría con base al riesgo inherente al negocio aeroportuario de México(..)”

104. La experiencia de los organismos reguladores y de otras entidades del Estado, también muestra que el período de tiempo que se ha utilizado para proyectar el riesgo país, fluctúa en un rango de 12 a 24 meses.

Cuadro N° 4
PERÍODO PARA CALCULAR RIESGO PAÍS¹⁵

Institución	Documento	Fecha de Publicación	Número de Meses
OSIPTEL	Revisión del Factor de Productividad correspondientes al régimen de Fórmula de Tarifas Tope para Telefonía del Perú S.A.A: Segunda aplicación 2004-2007	2004	12
	Determinación de tasa de costo de oportunidad del capital de las empresas de servicios móviles	2005	12
SUNASS	Determinación de la fórmula tarifaria, estructura tarifaria y metas de gestión aplicable a la Empresa Sedapal S.A, para el período 2006-2011	2007	16
PROINVERSION ^{1/}	Evaluación Económica de la Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur	2006	24

^{1/} *MACROINVEST fue la empresa contratada por PROINVERSION para realizar la Evaluación económica y financiera del Terminal Portuario del Callao Zona-Sur.*

105. Con relación al riesgo país, conviene también hacer algunas precisiones. Sabal (2004)¹⁶ señala que sumar una prima por riesgo país a la tasa de descuento es inconsistente con el modelo de CAPM, ya que este modelo se fundamenta en que el riesgo no diversificable debe exigir un retorno. Este autor señala que se justificaría la adición de una prima por riesgo a la tasa de descuento determinada a través del CAPM, como “una concesión de la costumbre y hasta cierto punto a la evidencia empírica”.
106. Al respecto, este autor recomienda un modelo en el cual la incorporación del riesgo país, sólo se realiza considerando la porción de riesgo no diversificable. De esta forma, Sabal propone la siguiente formula:

$$\beta^* = \beta_T + \frac{\lambda R_{PAIS}}{[E(r_m) - r_f]}$$

¹⁵ LAP señala que SUNASS en su Reglamento General de Regulación Tarifaria indica que la prima por riesgo país se estima con el EMBI+Perú y corresponde al promedio aritmético mensual de los últimos veinticuatro (24) a cuarenta y ocho (48), meses. De esta forma, el Reglamento de SUNASS, en uno de sus extremos avala la posición de OSITRAN, al señalar que el riesgo país puede ser medido utilizando los últimos 24 meses. Por lo tanto, este Reglamento no desvirtúa la posición de OSITRAN, ni la del asesor económico de LAP, Macroconsult.

¹⁶ “Determinación del Costo de Patrimonio de Telefónica de Perú”. Informe N.1: Planteamiento del Marco Conceptual y Metodología”.

Donde:

β_T es un promedio ponderado de los betas des-apalancados de un grupo de empresas del sector y luego re-apalancado con la estructura deuda capital de la empresa.

λ es un parámetro que refleja el porcentaje del riesgo sistémico del índice accionario de la bolsa de Lima.

R_{PAIS} se calcula como el spread entre el rendimiento de los bonos del gobierno del Perú y los Bonos del Tesoro de EEUU

107. La propuesta de Sabal ajusta el impacto de la prima de riesgo país a su componente exclusivamente diversificable. Es decir, el valor del λ ¹⁷ está recogiendo la proporción del riesgo país que efectivamente está enfrentado la empresa Concesionaria.

108. Al respecto, en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN¹⁸ se precisa lo siguiente:

"(...) Asimismo, en el caso del Riesgo País, éste debe ponderarse según si la Entidad Prestadora cuenta con un contrato de estabilidad jurídica. Aún en el caso de contar con éste, la estructura contractual comprende contrapesos que hacen que dicho riesgo se mitigue en parte, y no se aplique en una relación de 1:1"

109. En consecuencia, cuando OSITRAN considera el riesgo país para el cálculo de la tasa de descuento asume que el Concesionario no puede diversificar éste último. Sin embargo, debe considerarse que Fraport, principal accionista de LAP tiene participación en otros aeropuertos del mundo, lo cual le permitiría diversificar riesgos y contar con un valor de λ menor que 1¹⁹ (ver Cuadro N° 5).

¹⁷ OSIPTEL utiliza la metodología de Sabal para estimar la parte no diversificable del riesgo país. Ver Informes N° 046-GPR/2006 y N° 008-GPR/2007.

¹⁸ Ver Normas Legales del Diario "El Peruano", página N° 336345, del 30 de diciembre de 2006.

¹⁹ OSIPTEL utiliza un valor de $\lambda = 0,5$ para los años 2005 y 2006.

Cuadro N° 5

AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR FRAPORT

Aeropuertos	Pasajeros	Carga	Movimientos
Frankfurt Airport (FRA)	54 161 856	2 169 025	492 569
Burgas Airport (BOJ)	1 949 198	2 052	16 114
Varna Airport (VAR)	1 493 267	n.a	14 969
Indira Gandhi International Airport (DEL)	23 346 895		225 510
Frabort IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.	6 488 036	n.a	40 892
Cairo International Airport (CAI)	12 577 456		121 845
Jorge Chavez International Airport Lima (LIM)	7 507 811	225 370	92 878
Frankfurt-Hahn Airport (HHN)	4 014 246	111 689	40 980
Flughafen Hannover-Langenhagen (HAJ)	5 644 582		88 353
Saarbrücken 2	135 391		6 850
Total	117 318 738	2 508 136	1 140 960

Fuente: FRAPORT. Elaboración: GRE de OSITRAN.

110. Asumiendo que el riesgo país no puede ser diversificado por FRAPORT (es decir, $\lambda = 1$), el riesgo país para cálculo del WACC asciende a 1,529. Este promedio fue calculado considerando el período entre mayo de 2006 y abril de 2008 (ver Cuadro N° 6)

Cuadro N° 6
PRIMA POR RIESGO PAÍS

Mes	Prima por Riesgo País (EMBI Perú)
May06	170,32
Jun06	171,86
Jul06	159,26
Ago06	140,09
Sep06	138,20
Oct06	149,14
Nov06	146,76
Dic06	131,35
Ene07	123,05
Feb07	127,21
Mar07	131,82
Abr07	117,75
May07	110,00
Jun07	103,95
Jul07	129,48
Ago07	168,91
Sep07	155,70
Oct07	138,59
Nov07	174,90
Dic07	174,95
Ene08	195,14
Feb08	208,65
Mar08	220,90
abr08	181,59
Promedio	152,90

Fuente: BCR

Elaboración: GRE de OSITRAN.

111. En concordancia con lo anterior, ***debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración en el extremo referido a utilizar períodos mayores de 2 años para estimar la prima por riesgo país.***

Prima por iliquidez

112. LAP señala que OSITRAN utilizó desde junio de 2004 hasta enero de 2007 un valor de prima de iliquidez de "1%". En los procesos tarifarios realizados por el servicio de Rampa y Carga, ambos en el 2004, Puentes de embarque en el 2005, y en la emisión de los Proyectos de Mandato de Cargos de Acceso en diciembre 2006 y enero 2007 el regulador consideró el valor de prima por iliquidez ascendente a "1 %".
113. Sin embargo, a partir de marzo 2007, con la emisión de los Mandatos de Acceso, OSITRAN decide, sin presentar sustento técnico ni existir cambios estructurales que sustenten su decisión, reducir el valor del componente de prima por iliquidez a "0%". El modelo que emplea OSITRAN para la estimación del costo del capital propio es el CAPM, el cual se basa, entre otros supuestos, en la ausencia de costos de transacción que dificulten la compra y venta de acciones. Sin embargo, la literatura económica reconoce como uno de los principales costos de transacción la ausencia de liquidez de una acción. La liquidez se define como la facilidad con la cual los títulos pueden ser transados.
114. Según el Anexo I del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN publicado el 30 de diciembre de 2006, en la fórmula del costo de capital no debe incluirse la prima por iliquidez. En tal sentido, y de acuerdo con la legislación vigente en el cálculo del WACC no se debe utilizar la prima por iliquidez. Por consiguiente, no es procedente el comentario del Concesionario.
115. En concordancia con lo anterior, ***debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración en el extremo referido a incluir la prima por iliquidez en la estimación del costo de oportunidad del capital.***

Costo de la deuda

116. LAP señala que OSITRAN ha omitido en el Proyecto Tarifario y en la Resolución Tarifaria parte del costo financiero de la deuda de LAP, que anteriormente había reconocido en diversos Mandatos de Acceso emitidos en el mes de marzo de 2007. En dichas ocasiones la metodología utilizada por OSITRAN para estimar el costo de la deuda fue precisada de la siguiente forma:

"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 deuda, lo que incluye los costos reales incurridos a la

fecha, así como la proyección de los pagos del servicio de la deuda”, (subrayado propio)

117. De esta forma, para el cálculo del costo de la deuda en propuestas anteriores, OSITRAN utilizó un flujo de caja que se inicia en el año 2003 e incluye todos los gastos financieros de estructuración y emisión incurridos por LAP asociados al primer financiamiento concedido por OPIC y KfW.
118. LAP sostiene que a pesar de ello, en la Resolución Tarifaria de Puentes de Embarque de enero 2008, OSITRAN estima el costo de la deuda a partir de un flujo de caja que se inicia en julio de 2007, en el que incluye solo parcialmente los costos del segundo financiamiento y la penalidad por prepago de la deuda anterior. De esta forma, OSITRAN sostiene que el costo de la deuda de LAP se reduce de 10,85% a 7,828%.
119. LAP señala que a través del Proyecto Tarifario, OSITRAN precisa que *“el costo de la deuda para el caso de LAP alcanzaría 7.828%, el mismo que se ajustara con el cierre financiero (...)”*. Para estimar dicho costo de deuda, OSITRAN toma en cuenta la información contenida en el documento titulado “Lima Airport Partners S.R.L. Términos y Condiciones Financieras Principales para la Emisión de Valores Mobiliarios (“Notas”) en Dólares de los Estados Unidos de América así como la presentación titulada “Segundo Financiamiento”. Estos documentos fueron presentados para la aprobación del Endeudamiento Garantizado Permitido, sin embargo, los mismos presentaban datos preliminares a ser actualizados con data real a la fecha de cierre, tal y como se señaló en dichos documentos.
120. LAP señala que es importante notar que el Regulador en su Resolución Tarifaria de enero 2008 ha continuado refiriéndose al costo de la deuda de LAP como el costo del segundo financiamiento de 7,828%, a pesar de que en la respuesta que dimos al Proyecto Tarifario enviamos información actualizada de los flujos de pagos del segundo financiamiento y que, además, a través de la carta LAP-GPF-2007-00673 del 15 de agosto de 2007 enviamos al Regulador -junto con aquellos contratos suscritos en el marco del nuevo financiamiento- el cronograma de pagos de intereses y capital e indicamos que la tasa de interés es de 6,880% (cupón trimestral). Por tanto OSITRAN incurrió en un error al no haber actualizado la estimación del costo del segundo financiamiento de 7,828% a 8,477% tal y como se detalla en la siguiente sección.
121. LAP precisa que las observaciones vertidas respecto de Las diferencias entre el cálculo del costo del nuevo financiamiento entre LAP y OSITRAN, no significa que aceptamos la posición del Regulador quien afirma que el costo de deuda de LAP técnicamente equivale al costo del nuevo financiamiento.

122. El Concesionario sostiene que la respuesta al Proyecto Tarifario por parte de LAP presentado en agosto 2007 esta en línea con lo sustentado por OSITRAN hasta el mes de marzo de 2007, es decir, para la estimación del costo de la deuda de LAP se incluyó los costos reales incurridos hasta la fecha, no solo los costos del segundo financiamiento. En el anexo 2 se muestra el flujo de pagos que sustenta el *all in cost* de de la deuda según LAP es de 9,609%. Dicho anexo fue presentado a OSITRAN oportunamente.
123. En el mismo anexo y señalado en líneas punteadas de color rojo se identifica aquella parte del flujo de ingresos y egresos -estimada en el mes de julio de 2007- que permite calcular el costo *all in* del segundo financiamiento que ascendía a 8,477% y que pudo ser tomada por OSITRAN (ver mayor detalle en el anexo 2B):
- j. El servicio de La deuda (pago de capital e intereses) está en línea con los términos del Contrato de Emisión suscrito al cierre del financiamiento: plazo de 15 años que incluye 5 años de gracia, de los cuales los 3 primeros son cupón cero, tasa de interés de 6,880% (cupón trimestral), cuotas trimestrales de pago *mortgage style*.
 - k. La penalidad por prepago de la deuda a OPIC y KfW fue US\$7 113 782 significativamente menor a la estimada en el mes de marzo de 2007 (US\$10,85 millones) debido a dos motivos: (i) en el momento del cierre ya se había realizado el pago de principal e intereses del mes de junio de 2007 a OPIC y KfW, por lo que el saldo adeudado era menor y la penalidad también, y (ii) el rendimiento de los bonos del tesoro americano a 10 años fue mayor al supuesto en marzo de 2007, lo que afecto inversamente al valor de la penalidad.
 - l. La comision de *origination* fue de US\$747 500, luego de haberse obtenido una reduction de US\$400 000 por parte de Merrill Lynch⁷⁴ en el valor que originalmente se estimo en marzo de 2007 en US\$1 147 500 (0,85% de Los fondos recibidos).
 - m. Otros costos de emisión de la deuda estimados en US\$2,47 millones, los cuales incluyen gastos de la emisión y colocación de las Notas Globates tales como honorarios de los abogados del emisor, del acreedor permitido, del fiduciario peruano, de la entidad depositaria, de Las clasificadoras de riesgo, entre otros. En la sección siguiente se muestra un detalle del costo de emisión de deuda definitiva.
 - n. Honorarios de las agencias clasificadoras de riesgo (*rating* requerido anualmente según el Contrato de Emisión) estimados en un primer momento en US\$35 000 por año.
 - o. Pagos trimestrales por la póliza de seguros a Merrill Lynch Credit Reinsurance Ltd., según lo requerido por el Contrato de Emisión.
 - p. Retención de impuesto a la renta a no domiciliados (4,99%) sobre los intereses pagados.

124. Las diferencias entre este cálculo y el presentado en agosto de 2007, corresponden íntegramente a actualizaciones en los costos reales incurridos en el segundo financiamiento que llevan el *all in cost* del segundo financiamiento a 8,746% en lugar del 8,477% y el *all in cost* de la deuda de LAP a 9,829% en lugar de 9,609%.
125. Los costos de emisión de deuda fueron actualizados básicamente por un ajuste en ITF y gastos de asesoría legal. El monto total es de US\$3 839 399.
126. Adicionalmente, la revisión anual por la clasificación de riesgo exigida por el contrato de emisión se ha ajustado a US\$75 000, lo cual corresponde a los honorarios estimados para dos empresas clasificadoras: *Standard a Poor's Ratings Services* (US\$40 000) y *Fitch Ratings* (US\$35 000).
127. Asimismo, el impuesto a la renta a no domiciliados (4,99%), se debe retener y abonar al Fisco con carácter definitivo cuando se produzca el registro contable de los intereses devengados, independientemente de si estos se pagaron o no (Ley del Impuesto a la Renta). Por lo tanto, hay un impacto en el flujo de caja por el pago de estas retenciones durante el periodo de gracia de intereses. En el primer calculo se había asumido dicha retención al momento de pago de intereses.
128. Finalmente, las comisiones anuales que se le paga al Agente de Garantía Off-Shore Citibank NA (US\$15 000), así como los honorarios del fiduciario Citibank Perú (US\$40 000) fueron también incluidas.
129. LAP señala que no está de acuerdo con la metodología de cálculo del costo de deuda que OSITRAN utiliza, lo cual implica omitir parte de los gastos financieros realmente incurridos por el Concesionario.
130. El Concesionario sostiene que el costo de la deuda de LAP efectivamente se ha reducido, producto de haber obtenido mejores condiciones con el segundo financiamiento, Pero no como OSITRAN sostiene desde 10,85% hasta 7,828% (u 8,746% con la información actualizada, tal como se señalo en el párrafo anterior), sino que el costo de la deuda *all-in cost* de LAP se ha reducido, de 10,85% a 9,829%. Este ultimo representa el costo real del financiamiento de LAP que debe recuperarse (tal como OSITRAN lo venia reconociendo hasta marzo de 2007) a través del WACC.
131. LAP solicita que el Regulador incorpore en sus cálculos la información real de los costos incurridos. También sostiene que la exclusión de los costos financieros de estructuración y emisión incurridos por LAP para el primer financiamiento es injustificada. Debe notarse que dichos costos incurridos en el primer financiamiento (OPIC y KfW) no son excluyentes y exclusivos para el primer financiamiento, pues por el contrario gracias a esas negociaciones con OPIC y KfW

se logró una estructura que ha permitido a la empresa acceder al segundo financiamiento, mitigando diversos riesgos, dado que este asume gran parte de la estructura original y garantías (fideicomiso, prenda), estructura de cuentas, etc. En tal sentido, OSITRAN debe mantener su posición original de calcular el costo de la deuda (*all-in cost*) de LAP a través de la tasa interna de retorno del flujo de pagos asociados a la deuda que incluye los costos reales incurridos a la fecha, así como la proyección de pagos futuros.

132. El costo de deuda *all in cost* de LAP es 9,829%. Una cifra menor no permite recuperar los costos reales de la deuda incurrido por LAP a la fecha, lo que atenta contra el principio de sostenibilidad de la Concesión
133. Como señala el RETA, para estimar el valor del WACC se utiliza el Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM). De acuerdo con este modelo el costo de capital y de la deuda son valores esperados. Es decir, este modelo tiene un carácter completamente prospectivo. Sobre el particular, Copelan y Weston²⁰ (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 (...)**” (Subrayado Nuestro)*

134. Por consiguiente, el valor del WACC no considera costos históricos sino los “costos marginales” o “incrementales”. En el caso de LAP se debe considerar el costo de la “deuda nueva” y no de la “deuda antigua”. Es decir, en la estimación del WACC de LAP sólo se considerará los costos totales (“*all in costs*”) en los que incurre en su “nueva emisión”.
135. El carácter prospectivo del costo de la deuda se desprende de la propia aplicación del modelo de CAPM a este costo tal y como lo establece el RETA. De la aplicación de este modelo, se obtiene:

$$\text{Costo de la Deuda} = r_f + \beta_{\text{Deuda}}(r_m - r_f) + r_{\text{país}} \quad (1)$$

136. Dado que estamos asumiendo que el valor de la $\beta_{\text{Deuda}} = 0$, entonces el costo de la deuda sería igual a:

$$\text{Costo de la Deuda} = r_f + r_{\text{país}} \quad (2)$$

²⁰ Ver “Financial Theory and Corporate Policy”, tercera edición. Ed. Addison Wesley. pp. 526

137. La expresión (2) es la que Estache et al. (2004) recomienda utilizar en el cálculo del costo de la deuda en el caso de países emergentes.
138. Como se señaló antes, el costo de la deuda (*all in cost*) de LAP se iba actualizar al momento del cierre financiero. En tal sentido, mediante carta LAP-GCCO-C-2008-00039, LAP remitió a la Gerencia de Regulación, la versión final del Contrato de Emisión que suscribió LAP con el Banco de Nueva York. En esta carta precisó lo siguiente:
- q. Tasa de interés de cierre financiero: 6,88% según "Series 2007-1 Indenture Supplement". Pp N°3.
 - r. Penalidad de pre-pago OPIC y KFW: US\$7 113 782.
 - s. Comisión de originación (o *origination fee*): US\$747 500
 - t. Pago de Honorarios a Empresas Clasificadoras de Riesgo: US\$75 000. Lo cual corresponde a los honorarios de *Standard & Poors* (US\$40 000) y *Fitch Ratings* (US\$35 000).
 - u. Pagos trimestrales por la póliza de seguros a Merrill Lynch Credit Reinsurance Ltd, según lo requerido en la Sección 3.6 del Contrato de Emisión de las Notas Globales (ver Cuadro N° 7)

Cuadro N° 7
CRONOGRAMA DE PAGOS DE PÓLIZA DE SEGUROS

Período		US \$
	10/07/2007	10 355
15/09/2007	a 15/12/2009	14 338
	15/03/2010	24 973
15/06/2010	a 15/12/2011	35 608
	15/03/2012	46 480
15/06/2012	a 15/03/2022	57 353

Fuente: Merrill Lynch Credit Reinsurance LTD-LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación

- v. Costos de emisión de la deuda: US\$3 839 398,37 (Información remitida por LAP en Memorado LAP-GPF-004-2008, y posteriormente verificada con facturas remitidas por el Concesionario y Estados Financieros Auditados de 2007). No obstante, de acuerdo con lo que señala LAP estos costos no deberían ser considerados en el costo de la deuda.

Cuadro N° 8
COSTOS DE EMISIÓN DE SEGUNDO FINANCIAMIENTO

Concepto	US\$
Asesoría Legal LAP	1 277 814
Merrill Lynch/ Asesoría Legal	998 962
Merrill Lynch/ Comisión de Originación	747 500
Sunat (ITF)	208 894
Clasificadoras de riesgo	375 013
Auditores	87 477
Bank of New York/Asesoría Legal	75 326
Citibank/ Asesoría Legal	51 119
Estudio de tráfico	27 179
Gastos Notariales/Registros Públicos	13 548
Otros	26 567
Costos de Emisión de Deuda	3 889 399

Fuente: LAP.

- w. Retención del impuesto a la renta a no domiciliados: 4,99% sobre los intereses pagados según los artículos N° 9²¹ y N° 59²² de la Ley de Impuesto

²¹ Artículo 9°.- En general y cualquiera sea la nacionalidad o domicilio de las partes que intervengan en las operaciones y el lugar de celebración o cumplimiento de los contratos, se considera rentas de fuente peruana:
h) Las obtenidas por la enajenación, redención o rescate de acciones y participaciones representativas del capital, acciones de inversión, certificados, títulos, bonos y papeles comerciales, valores representativos de cédulas hipotecarias, obligaciones al portador u otros valores al portador y otros valores mobiliarios cuando las empresas, sociedades, Fondos de Inversión, Fondos Mutuos de Inversión en Valores o Patrimonios Fideicometidos que los hayan emitido estén constituidos o establecidos en el Perú.

Igualmente se consideran rentas de fuente peruana las obtenidas por la enajenación de los ADR's (American Depositary Receipts) y GDR's (Global Depositary Receipts) que tengan como subyacente acciones emitidas por empresas domiciliadas en el país.

(Segundo párrafo incorporado por el artículo 2° de la Ley N° 28655 Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta, publicada el 29.12.2005, vigente a partir del 01.01.2006).

²² Artículo 56°.- El impuesto a las personas jurídicas no domiciliadas en el país se determinará aplicando las siguientes tasas:

- a) Intereses provenientes de créditos externos: cuatro punto noventa y nueve por ciento (4.99%), siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

1.- En caso de préstamos en efectivo, que se acredite el ingreso de la moneda extranjera al país.

2.- Que el crédito no devengue un interés anual al rebatir superior a la tasa preferencial predominante en la plaza de donde provenga, más tres (3) puntos.

Los referidos tres (3) puntos cubren los gastos y comisiones, primas y toda otra suma adicional al interés pactado de cualquier tipo que se pague a beneficiarios del extranjero.

Están incluidos en este inciso los intereses de los créditos externos destinados al financiamiento de importaciones, siempre que se cumpla con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

(Ver Decreto Supremo N° 075-2006-EF, publicado el 01.06.2006)

a la Renta. Los intereses de las Notas Globales de LAP están afectos a los impuestos, debido a que la oferta fue privada. En caso contrario se hubiera aplicado el artículo N° 19 de la Ley de Impuesto a la Renta. Sin embargo, LAP deberá asumir el pago de estos impuestos a partir de septiembre de 2010, tal y como lo refiere en su conclusión 5.3, el informe **Sabhaperu**, empresa de asesoría especializada en tributación:

“(…)

Conforme a lo indicado en los documentos mencionados en el Parágrafo 5.1 precedente, LAP debe asumir los impuestos que incidan sobre los intereses generados a favor de los inversionistas que adquieran las Notas emitidas por la empresa peruana. Debido a lo establecido en los mismos documentos, tales intereses comenzarán a generarse recién desde setiembre de 2010.

El IR sobre tales intereses, asumidos por LAP, podrá ser deducido por éste como un gasto deducible del impuesto anual a su cargo.

(…)”

- x. Pago al agente de garantía Off Shore Citibank NA: US\$15 000 anual.
 - y. Pago al fiduciario Citibank Perú: US\$40 000 anual.
139. Incluyendo los nuevos costos, el costo de la deuda para el WACC será igual a **8,540%**²³.
140. En concordancia con lo anterior, ***debe declararse fundado el Recurso de Reconsideración en el extremo referido a incluir en los costos de la deuda de LAP, el pago de honorarios a empresas clasificadoras de riesgo, los costos de pólizas de seguros, pago al fiduciario, pago al agente de garantía off shore e impuesto a la renta de no domiciliados. Este último pago se considerará a partir del momento en que LAP realice el pago de intereses.***

b) Intereses que abonen al exterior las empresas de operaciones múltiples establecidas en el Perú a que se refiere el literal A. del artículo 16° de la Ley N° 26702 como resultado de la utilización en el País de sus líneas de crédito en el exterior: uno por ciento (1%).

(Literal b) del Artículo 56° sustituido por el Artículo 18° del Decreto Legislativo N° 970, publicado el 24.12.2006 y vigente desde el 1.1.2007).

c) Rentas derivadas del alquiler de naves y aeronaves: diez por ciento (10%).

d) Regalías: treinta por ciento (30%).

²³ Ver Apéndice 3

III.2.3. Comparación de tarifas

141. La propuesta tarifaria de OSITRAN consideró un *benchmarking* de tarifas por uso de puentes de embarque. En dicho ejercicio, la tarifa determinada por el Regulador se ubicó dentro del rango de las correspondientes a los aeropuertos considerados en la muestra.
142. Para elaborar la muestra de aeropuertos utilizada en el ejercicio de *benchmarking*, se emplearon solamente dos criterios: el tráfico de pasajeros registrado durante el año 2005 y la modalidad de cobro utilizada por el aeropuerto en el servicio de puentes de embarque. De esta manera, el objetivo de la muestra no ha sido incorporar aeropuertos que podrían considerarse como “competidores” o referentes de las “mejores prácticas”, sino identificar aquellos aeropuertos cuyo tráfico sea comparable con el correspondiente al AIJCH.
143. El primero de los criterios (pasajeros) tiene como objetivo “controlar” la muestra elegida por la presencia de economías de escala, en la medida en que los aeropuertos son considerados como monopolios naturales. Adicionalmente, debe señalarse que se eligió dicho criterio porque el servicio de puentes de abordaje se brinda a los pasajeros, no a las aeronaves.
144. En este contexto, para confeccionar la muestra relevante se consideró aeropuertos que hubieran registrado durante el año 2005 entre la mitad y 1,3 veces el volumen de pasajeros del AIJCH. Es necesario mencionar que la amplitud del rango de variación del criterio utilizado es usual en este tipo de ejercicios. Por ejemplo, el *benchmarking* aeroportuario elaborado por The Louis Berger Group Inc. para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones²⁴, incluyó aeródromos cuyo tráfico de pasajeros fluctuó entre la mitad y 2 veces el correspondiente al AIJCH.
145. El segundo criterio, por su parte, permite considerar en la muestra sólo aquellos aeropuertos que presentan una modalidad de cobro por la utilización de los puentes de embarque similar a la correspondiente al AIJCH (tiempo de uso). La inclusión en la muestra de aeropuertos que registren una modalidad de cobro diferente (por operación, por ejemplo) generaría la necesidad de “convertir” estos últimos a tiempo de uso, lo que demandaría la utilización intensiva de información que no es pública ni accesible.
146. Si bien es cierto que la inclusión de criterios adicionales para confeccionar la muestra (esquema de operaciones o nivel de inversión de los aeródromos, por ejemplo) permitiría una comparación más exacta, lo anterior reduce la probabilidad de contar con un número de aeródromos significativo para realizarla.

²⁴ “Estudio en una Muestra Relevante de Puertos y Aeropuertos a Escala Subregional, Regional y Mundial”. Julio 2007.

En el extremo, la probabilidad de hallar un aeropuerto “mellizo” del AIJCH es muy cercana a cero (si no es cero).

147. Por otro lado, para efectos de la comparación de la muestra de aeropuertos, esta Gerencia considera sólo las tarifas en hora fuera de punta, en la medida en que estas constituyen las tarifas relevantes para el caso del AIJCH.
148. Adicionalmente, cabe mencionar que la tarifa por el servicio de puentes de embarque correspondiente al AIJCH incluye la retribución de la concesión, dado que constituye un “pago” que el Concesionario abona al Estado Peruano por el derecho de explotación de la infraestructura, y que es trasladado íntegramente al usuario del mencionado servicio.
149. Sin perjuicio de lo anterior, es necesario actualizar las cifras correspondientes a las tarifas por el servicio de puentes de embarque presentes en la muestra, dado que la *International Air Transport Association (IATA)* cuenta con información actualizada a julio del año 2007. En relación a la propuesta tarifaria de OSITRAN, deben modificarse las tarifas correspondientes a los aeropuertos de Santiago, Ibiza y Faro.
150. Si bien es cierto que el Concesionario cuestiona las cifras de IATA, en la medida en que *“(...) todas las tarifas presentadas en el manual estaban desactualizadas, con excepción de las de dos aeropuertos”*, esta Gerencia considera que, obtener la información de una sola fuente independiente del Regulador y el Concesionario, es lo razonable.
151. Como se muestra en el Cuadro N° 9, tarifaria definitiva por el uso de puentes de embarque se encuentra 10,3% por debajo del promedio de las correspondientes a los aeropuertos considerados en la muestra.

Cuadro N° 9
BENCHMARKING DE TARIFAS POR USO DE
PUENTES DE EMBARQUE 1/

(US\$ por hora)

País	Aeropuerto	Tarifa	Pasajeros 2/ (Millones)
México	Monterrey	22,9	5,0
Chile	Arturo Merino Benites	38,6	6,6
México	Tijuana	43,9	3,5
México	Guadalajara	50,2	6,2
Perú	AIJCH	83,4	5,7
Argentina	Ezeiza	100,0	6,4
Argentina	Jorge Newberry	100,0	5,4
Venezuela	Maqueíta	100,0	6,9
España	Ibiza	154,9	4,2
Portugal	Faro	225,9	4,8
Promedio		92,0	

1/ Para aeronaves internacionales

2/ Correspondiente al año 2005.

Fuente: IATA (2008) y ACI (2005)

Elaboración: Gerencia de Regulación

152. **En concordancia con lo anterior, debe declararse infundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido a utilizar la información proporcionada por el Concesionario para realizar la comparación tarifaria.**

III.2.4. BETA Y RIESGO REGULATORIO

153. El 3 de diciembre de 2008, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2008-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN declaró fundada la solicitud de Nulidad interpuesta por el Concesionario, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN. La mencionada Resolución determina que:
- a. El procedimiento administrativo se deberá retrotraer al momento anterior a la comisión de la trasgresión del procedimiento regular, en este caso, hasta la etapa de publicación del proyecto de propuesta de revisión tarifaria, con el fin de llevar a cabo la nueva audiencia pública correspondiente, en la que se deberá sustentar los cambios de criterio introducidos.
 - b. En la audiencia pública que se lleve a cabo, los legítimos interesados sólo podrán presentar comentarios u observaciones respecto de los cambios de criterio a que se ha hecho referencia (metodología para la determinación del Beta y tratamiento del riesgo regulatorio), y no respecto de otros extremos de la Resolución, cuya fecha para poder observar venció el 6 de febrero del

año 2008, fecha límite para remitir a OSITRAN los comentarios y observaciones respecto de la primera prepublicación realizada.

- c. Se deberá dejar en suspenso la aplicación del Artículo 3° de la Resolución N° 003-2008-CD-OSITRAN, por lo que estará vigente la tarifa establecida mediante el Artículo 2° de la Resolución N° 053-2008-CD-OSITRAN, hasta la conclusión del presente procedimiento administrativo;

154. En concordancia con lo anterior, la **presente Resolución no absuelve los comentarios incluidos en el Recurso de Reconsideración, respecto a la metodología para la determinación del Beta y el tratamiento del riesgo regulatorio**. Estos temas serán materia de discusión en el Informe y consiguiente Resolución de Revisión Tarifaria que analice los comentarios realizados por el Concesionario y terceros interesados al Proyecto de Resolución Tarifaria.

III.2.5. Denominados errores materiales

155. En relación al análisis de flujo de caja realizado, el Concesionario sostiene que *“(…) existe error material respecto a la fecha de inicio de aplicación de la nueva tarifa, considerada en el flujo de caja, lo cual solicitamos sea rectificado en base a los argumentos que exponemos a continuación.*

OSITRAN ha calculado el Valor Presente Neto tomando como año base el 2006; sin embargo, considera el año 2007 para el inicio de la vigencia de la nueva tarifa de US\$90.07 por hora. No obstante ello, la referida tarifa nos ha sido notificada recién el 16 de enero de 2008, por tanto, será aplicable en el presente año.

Como consecuencia de ello, correspondería que el año base para calcular el Valor Presente Neto debería ser el 2007”.

156. Sobre el particular, es necesario mencionar que el Estudio Tarifario Versión 2 fue remitido a la Gerencia General de OSITRAN el 24 de setiembre del año 2007, mediante la Nota N° 084-07-GRE-OSITRAN. La Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, que incluye entre los documentos anexos el Estudio Tarifaria Versión 2, se aprobó recién el 10 de enero del año 2008, debido a los conocidos problemas de quórum del Consejo Directivo de OSITRAN.
157. Como consecuencia que la información utilizada en el flujo de caja es anual, y que no se contaba con información cierta para el año 2007 al momento del cierre del Informe (no de su aprobación), el año base utilizado para calcular la tarifa por uso de puentes de embarque fue el 2006. En este contexto, la supuesta confusión en determinar el año base no constituye un error y menos un error material, al contrario de lo que sostiene el Concesionario.

158. Sin perjuicio de lo anterior, se ha rectificado dicho problema, actualizando la información del año 2007 y tomando como año base este último en el flujo de caja. Cabe mencionar que dado el valor presente del flujo de caja es calculado al año 2007, los flujos correspondientes al periodo 2005-2006, así como las inversiones, deben ser traídos a valor actual a la tasa de descuento empleada en el anterior estudio tarifario original (11,91%).
159. ***En concordancia con lo anterior, debe declararse Fundado el Recurso de Reconsideración de LAP, en el extremo referido al cambio de base para la elaboración del flujo de caja.***
160. Por las consideraciones anotadas en los puntos que anteceden y, refiriéndonos al Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, corresponde declarar fundados los siguientes extremos:
- No utilización de costos de adquisición de puentes de embarque provistos por OACI.
 - Inclusión del gasto en capacitación en los costos de instalación de los puentes de embarque.
 - Inclusión de los costos de transporte de puentes de embarque en la base de cálculo de la supervisión de TYPASA.
 - Exclusión de los costos de supervisión de TYPASA de aquellos calculados mediante la recomendación de OACI.
 - Para el WACC de flujo de caja, en el costo de la deuda se incluye además de los costos de intereses, costos de emisión, comisión de *originación* y costos de pre-pago; los siguientes costos: pólizas de seguros, pago de honorarios a empresas clasificadoras de riesgo, pago al fiduciario, pago al agente de garantía *off shore* e impuesto a la renta de no domiciliados. Este último pago se considerará a partir del momento en que LAP realice el pago de intereses, es decir, desde el mes de septiembre de 2010.
 - El cambio de año base para la elaboración del flujo de caja.
161. En lo que se refiere al Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, corresponde declarar Infundados los siguientes extremos:
- Inclusión en los costos de instalación de los puentes de embarque del gasto en preparación de tuberías y adquisición de cableado.
 - Inclusión de la habilitación de oficinas y la adquisición de mobiliario en el rubro "honorarios de COSAPI".
 - Utilización del rango más bajo señalado por OACI, y la exclusión del costo de supervisión del Concesionario del cálculo de los costos "normales" de supervisión.

- La prima por riesgo país se estima utilizando la información de EMBI Perú correspondiente a más de dos años.
 - Calcular la tasa libre de riesgo utilizando el promedio desde enero de 1999 hasta diciembre de 2007.
 - El costo de oportunidad del capital incluya prima por iliquidez.
 - El impuesto a la renta (4,99%) se debe incluir en el costo de la deuda desde que entra en vigencia el segundo endeudamiento de LAP.
 - El costo de la deuda antigua debe incluirse en la tasa de retorno de la deuda.
 - Utilizar la información proporcionada por el Concesionario para realizar la comparación tarifaria.
162. Por las mismas consideraciones antes expuestas, carece de objeto pronunciarse por los aspectos del Beta y Riesgo Regulatorio plasmados en el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN
163. En cuanto al Recurso de Reconsideración interpuesto por AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, corresponde declararlo Infundado.

POR LO EXPUESTO y en virtud de las funciones previstas en el literal b) 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; en el numeral ii del Literal b) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo; en el Artículo 27° 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 1° de diciembre de 2009, sobre la base del Informe N° 010-09-GRE-GA-OSITRAN y, la Nota N° 114-09-GRE-OSITRAN; y, a la aprobación del Acta de dicha sesión, realizada en la Sesión de Consejo Directivo N° 336 del 22 de diciembre del 2009;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar **FUNDADO** en parte el Recurso de Reconsideración de LAP interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-208-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2008, en los extremos señalados en el considerando 160 de la presente Resolución.

Artículo 2°.- Declarar **INFUNDADO** en parte el Recurso el Recurso de Reconsideración de LAP interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-208-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2008, en los extremos señalados en el considerando 161 de la presente Resolución.

Artículo 3°.- Declarar que respecto del Recurso de Reconsideración de LAP interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2008, **carece**

de objeto pronunciarse sobre los aspectos relativos al Beta y al Riesgo Regulatorio, por haber sido los mismos aspectos objeto de la nulidad parcial declarada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2008-CD-OSITRAN.

Artículo 4°.- Declarar **INFUNDADO** el Recurso de Reconsideración de AETAI interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2008, respecto a la revisión del valor asignado a los primeros 7 puentes de embarque.

Artículo 5.- Notificar la presente Resolución, el Informe N° 010-09-GRE-GAL-OSITRAN y la Nota N° 114-09-GRE-OSITRAN a la empresa concesionaria Lima Airport Partners, a la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6°.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página web institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. PD N° 25401-09