

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. Antecedentes

1. El Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue (y estacionamiento)<sup>1</sup>, a ser cobradas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (RPI), menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad (X), el cual sería calculado por OSITRAN.
2. El 22 de diciembre de 2009, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN se aprobó el Factor de Productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH) en -0,61% para el periodo 2009-2013. Asimismo, el 17 de septiembre de 2013, por medio de la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCH en +0,05% para el periodo 2014-2018.
3. El 20 de diciembre de 2017, mediante el Resolución de Consejo Directivo N° 041-2017-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 013-17-GRE-GAJ-OSITRAN, este Organismo Regulador dispuso el inicio del procedimiento de oficio para la revisión del Factor de Productividad de LAP, que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero, de conformidad con la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión.
4. El 3 de setiembre de 2018, se publicó en el diario oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2018-CD-OSITRAN, que aprobó, entre otros: i) la publicación de los documentos señalados en el numeral precedente en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional de OSITRAN; ii) la publicación de la "Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" y sus anexos en el portal institucional de OSITRAN (en adelante, la Propuesta de OSITRAN); y iii) otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN sus comentarios o sugerencias.
5. El 24 de setiembre de 2018, se llevó a cabo la Audiencia Pública Descentralizada en la sede de OSITRAN, en la que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expuso los criterios, metodología, estudios y modelo económico, que sirvieron de base para la elaboración de la Propuesta de OSITRAN.
6. El 7 de octubre de 2018, se publicó en el diario oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo N° 028-2018-CD-OSITRAN, que modificó el plazo de veinte (20) a treinta (30) días hábiles para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN sus comentarios o sugerencias, venciendo éste el 16 de octubre de 2018.



<sup>1</sup> De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (en plataforma y/o posición remota); después de dicho tiempo, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y después por las primeras cuatro (4) horas y, posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción. Asimismo, mediante las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso que las tarifas máximas por el uso de instalaciones de carga aérea y el uso de puentes de abordaje, respectivamente, serán revisadas también mediante el mecanismo "RPI-X".

7. Entre las fechas 1 y 16 de octubre de 2018, los interesados remitieron por escrito sus comentarios y sugerencias, a través de los medios establecidos por la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2018-CD-OSITRAN.
8. El 8 de noviembre de 2018, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica hacen de conocimiento a la Gerencia General de la existencia de elementos que justifican el inicio del procedimiento de interpretación contractual de oficio. En la misma oportunidad, la Gerencia General dispuso el inicio de actuaciones complementarias en el marco del Reglamento General de Tarifas.
9. El 14 de noviembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del Primer párrafo del Acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh. Asimismo, se dispuso la suspensión del procedimiento de revisión del Factor de Productividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez hasta que se concluya el procedimiento de interpretación contractual.
10. El 10 de diciembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° xx-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN interpretó de oficio del Primer párrafo del Acápite II.1.2.2 previsto en los Lineamientos Metodológicos, establecidos en el Apéndice 5 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh.

## II. Marco legal aplicable

11. El artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión de OSITRAN regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
12. El literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley, atribuye a OSITRAN la función Reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura aeroportuaria de uso público.
13. El artículo 2 del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos<sup>2</sup>, así como el artículo 17 del Reglamento General de OSITRAN<sup>3</sup>, establecen que la Función Reguladora será ejercida exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador. De acuerdo con el citado artículo 17, el Consejo Directivo sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
14. Mediante Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN y sus modificatorias se aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), el cual establece la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas

<sup>2</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias.

<sup>3</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte.

15. Asimismo, a través de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión (suscrita el 25 de julio de 2016) se modificó el Apéndice 5 del Anexo 5 de dicho Contrato, incorporándose Lineamientos Metodológicos que deberá observar el Regulador en el presente procedimiento de revisión tarifaria (en adelante, Lineamientos Metodológicos).

### III. Aspectos metodológicos para la revisión del Factor de Productividad

16. De conformidad con los Lineamientos, para estimar el Factor de Productividad de LAP, se ha seguido el enfoque de diferencias planteado por *Bernstein y Sappington (1999)*, según el cual el factor es equivalente a la suma de la diferencia entre la variación en la productividad total de factores de la empresa y la economía, más la diferencia de la variación en el precio de los insumos utilizados por la economía y la empresa; considerando la información proveniente de los Estados Financieros Auditados del Concesionario.
17. Para implementar dicho enfoque, se calcularon las variaciones de la productividad y precio de los insumos y productos mediante números índices del Concesionario. Se consideró el enfoque *single till* (todos los servicios provistos en el AIJCh), el enfoque primal (productividad física), y el índice de Fisher para la agregación de productos e insumos. El periodo de análisis abarca toda la información disponible para la empresa; es decir, desde el inicio de la concesión (2001) hasta el 2017. De esta manera se tienen 17 observaciones y 16 variaciones para la empresa; y, por tanto, se han considerado también 16 variaciones para la economía.
18. Se mantuvo el tratamiento especial para el año 2001, en que se anualizó la información de ingresos y gasto en mano de obra y materiales; y el año 2005, en que se iniciaron las operaciones del servicio de puentes de embarque. Además, siguiendo el mismo criterio, se creó un año proforma en el 2008 teniendo en consideración el cambio en la unidad de venta del servicio de Mostradores de *Check-In*.

### IV. Propuesta del Concesionario

19. La Propuesta de LAP considera un Factor de Productividad de -0,55%, tal como se muestra a continuación:

Concepto	Empresa	Economía	Diferencia
PTF	3,24%	1,76%	1,48%
Índice de Precios	4,23%	2,20%	-2,03%
<b>Factor X</b>			<b>-0,55%</b>

Nota: PTF refiere a Productividad Total de Factores.

Fuente: Propuesta de LAP.

### V. Determinación del Factor de Productividad

20. En la presente propuesta se realizó la estimación del Factor de Productividad de LAP, aplicable a los servicios regulados TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea. Para tal efecto, se ha seguido



el enfoque de diferencias planteado por Bernstein y Sappington (1999), según el cual el factor es equivalente a la suma de la diferencia entre la variación en la productividad total de factores de la empresa y la economía, más la diferencia de la variación en el precio de los insumos utilizados por la economía y la empresa; considerando la información proveniente de los Estados Financieros Auditados del Concesionario, adoptando de forma íntegra los criterios especificados en los Lineamientos Metodológicos.

21. Para implementarlo se calcularon las variaciones de la productividad y precio de los insumos y productos mediante números índices del Concesionario. Se consideró el enfoque *single till* (todos los servicios provistos en el AIJCh), el enfoque primal (productividad física), y el índice de Fisher para la agregación de productos e insumos. El periodo de análisis abarca toda la información disponible para la empresa; es decir, desde el inicio de la concesión (2001) hasta el 2017. De esta manera se tienen 17 observaciones y 16 variaciones para la empresa; y, por tanto, se han considerado también 16 variaciones para la economía.
22. Se mantuvo el tratamiento especial para el año 2001, en que se anualizó la información de ingresos y gastos en mano de obra y materiales; y el año 2005, en que se iniciaron las operaciones del servicio de puentes de embarque. Además, siguiendo el mismo criterio, se creó un año proforma en el 2008 teniendo en consideración el cambio en la unidad de venta del servicio de Mostradores de *Check-In*.
23. Para efectos de calcular el índice de producto físico, se consideraron los precios efectivamente recibidos por el Concesionario por la venta de servicios (precios implícitos) y las unidades vendidas (información operativa). Así, la tasa de variación promedio de los años 2002 al 2017 en la producción física fue de 8,13%.
24. Para efectos de calcular el índice de utilización física de insumos, se consideraron como *inputs* la mano de obra, los productos intermedios y el capital.
  - i) En el caso de la mano de obra, se utilizó el precio efectivamente pagado por el Concesionario por la fuerza laboral empleada (gastos de personal) y la cantidad de horas hombre utilizadas en la producción de servicios (información operativa).
  - ii) En el caso de los productos intermedios, debido a la ausencia de información respecto del precio de cada tipo de material, se utilizó como *proxy* el Índice de Precios al Consumidor (IPC) excluyendo aquellos rubros no relacionados con el sector aeroportuario y corrigiéndolo por la variación del tipo de cambio; y el gasto en materiales deflactado por este índice como *proxy* de las unidades adquiridas.
  - iii) En el caso del capital, se estimó el precio de alquiler del capital (como *proxy* del precio efectivo pagado por el Concesionario), y el *stock* de capital reconstruido deflactado por el Índice de Precios al Por Mayor (IPM) excluyendo aquellos rubros no relacionados con el sector aeroportuario y corrigiéndolo por la variación del tipo de cambio, como *proxy* de las unidades adquiridas.
25. Así, la tasa de variación promedio de los años 2002 al 2017 en el índice de insumos empleados por la empresa, fue de 4,58%. De esta manera, la variación promedio de la PTF de LAP del 2002 al 2017 ascendió a 3,55%.
26. Acorde con los Lineamientos Metodológicos, la variación promedio de la PTF de la economía fue calculada considerando las estimaciones efectuadas por *The Conference*



Board hasta el año 2017. Así, la variación promedio de la PTF de la economía en el periodo analizado fue de -0,15%.

27. El índice de precios de insumos utilizados por el Concesionario se obtuvo con la misma información que para la PTF de la empresa; registrando una variación promedio del 2002 al 2017 equivalente a 3,75%.
28. Con respecto a los precios de los insumos de la economía, siguiendo lo establecido en los Lineamientos Metodológicos, se estimó el indicador más idóneo considerando el promedio ponderado de la variación del índice de precios del capital y de la variación del precio de la mano de obra; hallándose una variación promedio del 2002 al 2017 de 3,47%.
29. Aplicando la expresión de 4 componentes de Bernstein y Sappington, el Factor de Productividad (X) del Concesionario, estimado considerando la información del periodo 2001-2017, asciende a +3,41%, tal como se muestra a continuación.

Factor de Productividad: $X = [(W^e - W) + (T - T^e)]$	Propuesta OSITRAN
<b>Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía</b>	
Crecimiento en Precios Insumos Economía ( $W^e$ )	3,47%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa ( $W$ )	3,75%
<b>Diferencia (<math>W^e - W</math>)</b>	<b>-0,28%</b>
<b>Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía</b>	
Crecimiento en la PTF de la Empresa ( $T$ )	3,55%
Crecimiento en la PTF de la Economía ( $T^e$ )	-0,15%
<b>Diferencia (<math>T - T^e</math>)</b>	<b>3,70%</b>
<b>Factor de Productividad (X)</b>	<b>3,41%</b>

PTF: productividad total de los factores.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-OSITRAN.

30. Dicho Factor de Productividad será de aplicación a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026. De esta manera, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios, no podrá superar anualmente durante este periodo el porcentaje que resulta de la diferencia entre la inflación al consumidor de Estados Unidos (RPI) menos 3,41%.



1. El presente mecanismo regulatorio se aplicará considerando tres canastas de servicios: una para pasajeros (TUUA nacional e internacional), una para aerolíneas (aterrizaje y despegue, estacionamiento y uso de puentes de embarque) y la última para carga (uso de instalaciones de carga).

