

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 010-2008-CD-OSITRAN

Lima, 27 de febrero de 2008

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

VISTOS:

El Informe Nº 006-GRE-GAL-OSITRAN, que emite opinión sobre la Solicitud de Rectificación de Errores Materiales de la Resolución de Consejo Directivo Nº 042-07-CD-OSITRAN, que establece el cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH);

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. El 15 de enero del año 2007, mediante los Oficios Nº 081-07-GS-OSITRAN y Nº 082-07-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión notifica a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) y a los usuarios intermedios el Proyecto de Mandato de Acceso para brindar el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH.
2. El 21 de marzo del año 2007, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 022-07-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el Mandato de Acceso para brindar el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH.
3. El 27 de junio del año 2007, mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 042-2007-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo resolvió los Recursos de Reconsideración interpuestos por LAP y los usuarios intermedios contra la Resolución de Consejo Directivo Nº 022-07-CD-OSITRAN.
4. El 31 de julio del año 2007, mediante la Carta Nº LAP-GCCO-C-2007-00093, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) remitió una Solicitud de Rectificación de Errores Materiales de la Resolución de Consejo Directivo Nº 042-2007-CD-OSITRAN.

II. SOLICITUD DE RECTIFICACION DE ERRORES MATERIALES

II.1. Pretensiones de LAP

5. El Concesionario señala que rectificando los supuestos errores materiales de la Resolución de Consejo Directivo N° 042-2007-CD-OSITRAN, para el periodo 2007-2009 los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento ascendería a:
 - Almacenes: US \$2,83 mensual por m², sin incluir IGV.
 - Oficinas: US \$4,72 mensual por m², sin incluir IGV.
 - Talleres: US \$2,96 mensual por m², sin incluir IGV.

II.2. Argumentos que ofrece

II.2.1. Aplicación de los cargos de acceso

6. De acuerdo con el Concesionario, el Informe N° 027-07-GRE-GAL-OSITRAN (relativo a la resolución de Recursos de Reconsideración interpuestos por el Concesionario y las líneas aéreas, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 022-07-CD-OSITRAN, que establece los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH); establece que las obligaciones establecidas en la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP) N° 145 no son aplicables como condicionamiento de la vigencia de los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH.
7. De esta manera, LAP manifiesta que *“no obstante que OSITRAN ha manifestado estar de acuerdo respecto a que las áreas a ser entregadas por LAP no deben cumplir con los estándares de la RAP 145 y que por tanto el cobro de los cargos de acceso fijados no puede estar sujeto a que LAP adecue las áreas de mantenimiento preventivo a estos estándares, el Numeral 5.2 de los Términos y Condiciones y Cargos relativos al Mandato de Acceso que se dicta a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), para que otorgue el acceso a la infraestructura aeroportuaria con el fin que los Usuarios Intermedios brinden el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangar y otras áreas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), no ha sido modificado acordemente.*

Consideramos que la omisión de dicha modificación es un error material, el mismo que debería ser subsanado por OSITRAN mediante aclaración”.

II.2.2. Inversión en la sub estación Flores Esmeralda

8. En opinión del Concesionario, para efectos de la determinación del cargo de acceso por el servicio de alquiler de las áreas de mantenimiento, debe considerarse parte de la inversión ejecutada en la sub estación Flores Esmeralda (US\$9,0 miles), que suministra servicios de energía y telecomunicaciones a las áreas de mantenimiento de aeronaves ubicadas en el lote NO2.
9. En este contexto, LAP señala que *“(...) discrepamos con la opinión de OSITRAN ya que los costos de inversión en las subestaciones deben de recuperarse a través de los diferentes servicios. Consideramos que la construcción y habilitación de la Sub Estación Flores Esmeralda debe ser recuperada íntegramente por los servicios que brinda el aeropuerto. Nosotros no estamos incorporando en el flujo de caja los costos de transformación de energía que realizamos en la Sub Estación Flores (ni en ninguna otra), tampoco hemos incluido en el flujo de caja el consumo de energía que hace cada usuario, porque entendemos que estos costos forman parte de la tarifa de energía, pero el costo de construcción y equipamiento de las subestaciones deben ser recuperadas en los diversos servicios que se prestan en el aeropuerto (...)”*.

II.2.3. Costo de la deuda

10. De acuerdo con el Concesionario, no es justificable la eliminación de los costos de financiamiento de la deuda OPIC-KFW del cálculo del WACC, en la medida en que:
 - Son costos efectivamente asumidos por LAP, cuya no recuperación atentaría con el principio de sostenibilidad de la oferta y el principio de recuperación de las inversiones.
 - Los costos financieros no se encuentran distribuidos en las cuentas de gastos de la Contabilidad Regulatoria, dado que estos se recuperan a través de su inclusión en el costo de la deuda.

III. ANALISIS

III.1. Análisis Legal

III.1.1. Respecto a la aplicación de los estándares de la RAP N° 145

11. En un primer extremo, LAP señala que aún cuando al resolver su recurso de reconsideración, OSITRAN le da la razón en cuanto a que las obligaciones establecidas en la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP) N° 145 no son aplicables como condicionamiento de la vigencia de los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de

mantenimiento en el AIJCH; no obstante, omite concordar dicha modificación en el texto del Mandato de acceso, de modo tal que por tal omisión, el texto del Mandato resulta siendo inconcordante con lo resuelto por el propio Organismo Regulador.

12. En efecto, en aplicación de lo resuelto al sustanciarse la reconsideración, de se debió derogar el texto del Numeral 5.2 del Mandato de Acceso, para efectos de concordar el texto del Mandato con el extremo reconsiderado. Sin embargo, por una omisión involuntaria no se incluyó la derogatoria del Numeral 5.2, manteniéndose la versión anterior del texto del Mandato.
13. Efectivamente, la omisión de la derogatoria del Numeral 5.2, como consecuencia del pronunciamiento de OSITRAN, constituye un error material que debe ser corregido y que no altera lo sustancial del contenido de la decisión de OSITRAN.
14. En consecuencia, se debe corregir el error material en que OSITRAN ha incurrido, incluyendo la derogatoria del Numeral 5.2 del Mandato de Acceso, dado que como resolvió OSITRAN, las obligaciones establecidas en la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP) N° 145 no son aplicables como condicionamiento de la vigencia de los cargos de acceso.

III.1.2. Respecto a la inversión en la sub-estación flores esmeralda y el costo de la deuda

15. El Artículo 201° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante 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.”

16. De acuerdo a lo que señala Juan Carlos Morón Urbina¹, *“Para la procedencia de esta figura, el error debe ser evidente, es decir, la decisión debe ser contraria a la lógica y al sentido común (defecto en la redacción, error ortográfico o numérico, etc.), por lo que no procede aspirar mediante esta vía a alterar lo sustancial de una decisión ni*

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

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.”

17. Al respecto, se debe señalar que la pretensión de LAP es modificar el monto del cargo de acceso establecido mediante Resolución N° 042-07-CD-OSITRAN (que establece los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH); pero no como consecuencia de lo que propiamente califica como un error material o aritmético, sino como consecuencia de la modificación de un aspecto de fondo, *cual es incluir o excluir determinados componentes en el cálculo del cargo de acceso.*
18. Al respecto, se debe considerar que la argumentación que LAP presenta para sustentar su solicitud de “rectificación de errores materiales”, se refiere a que “OSITRAN ha excluido la parte imputable a las áreas de Mantenimiento de la inversión realizada en la sub estación Flores”.²
19. Sin embargo, carece de sustento señalar que OSITRAN “haya omitido” considerar una inversión realizada por LAP, dado que lo que ocurre en realidad, es que dentro del procedimiento administrativo, OSITRAN sustentó los motivos por los que el cobro relacionado al abastecimiento del servicio de energía eléctrica no debe formar parte del cargo de acceso correspondiente³.
20. Como es evidente, los fundamentos de LAP a que se refiere la sección III.2 del presente informe, **constituyen argumentos de fondo** relativos a lo que puede o no formar parte del cargo de acceso; pero no errores materiales o aritméticos.
21. En efecto, un error material es por ejemplo un error de transcripción, de mecanografía, un error en la redacción del documento, pero no califican como tal las manifestaciones de voluntad o los razonamientos contenidos en el acto administrativo, que son a los que alude LAP en su solicitud de rectificación.
22. En consecuencia, la vía que invoca LAP para lograr su pretensión no es correcta, por lo que la solicitud de rectificación de error material presentada por LAP respecto a la inversión en la sub-estación flores esmeralda y el costo de la deuda, debe ser declarada improcedente.
23. De acuerdo al análisis anterior, la pretensión de LAP relativa a que se corrija el error material incurrido al no concordar el texto del Mandato

² Indicando que dicha exclusión tiene como efecto que tales inversiones no sean recuperadas por LAP.

³ Argumento de fondo que, como corresponde, será evaluado en la sustanciación del recurso de reconsideración que LAP también presentó respecto de la Resolución N° 042-07-CD-OSITRAN.

con lo resuelto por OSITRAN respecto de la inaplicación de la RAP N° 145, como condicionamiento de la vigencia de los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH; es fundada, por lo que debe concordarse el texto del Mandato y en consecuencia debe incluirse la correspondiente derogación del Numeral 5.2 del Mandato de Acceso.

24. Asimismo, la vía que invoca LAP para lograr su pretensión respecto a la inversión en la sub-estación Flores Esmeralda y el costo de la deuda, no es correcta, pues se trata de cuestionamiento de fondo que no califican como errores materiales o aritméticos, por lo que en estos extremos la solicitud debe ser declarada improcedente.

III.2. Análisis Económico

25. Sin perjuicio de lo anterior y de la sustanciación del recurso de reconsideración también presentado por LAP en contra de la Resolución N° 042-2007-CD-OSITRAN, se analizarán en detalle los argumentos adicionales señalados por el Concesionario en la solicitud de Rectificación de Errores.

III.2.1. Inversión en la sub estación Flores Esmeralda

26. En relación a la inclusión de la inversión ejecutada en la sub estación Flores Esmeralda, en la determinación del cargo de acceso por alquiler de áreas de mantenimiento, es relevante realizar los siguientes comentarios.
27. En primer lugar, el Numeral 5.3 de la Cláusula Quinta del Mandato de Acceso de las áreas de mantenimiento del AIJCH establece lo siguiente:

“(...)

El valor del cargo de acceso incluye la contraprestación correspondiente a todos los servicios complementarios necesarios para brindar el Servicio Esencial prestado por las aerolíneas en el (las) área(s) arrendada(s), con excepción de los servicios básicos incluidos en el Numeral 1.26 del Contrato de Concesión del AIJCH, cuyos alcances han sido interpretados mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 392-127-03-CD-OSITRAN, con fecha 13 de enero de 2004.

(...)”

28. Es necesario mencionar que el Numeral 1.26 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, incluye explícitamente el servicio de energía eléctrica, por lo que el cobro relacionado al abastecimiento de este servicio no debe formar parte del cargo de acceso

correspondiente. La razón de ello es que el objetivo de los Contratos de Acceso es permitir que los usuarios intermedios, cumpliendo determinados estipulaciones y condiciones, puedan brindar los denominados servicios esenciales, que no incluyen los servicios públicos.

29. Sobre el particular, en principio, el consumo de energía eléctrica puede diferir entre los usuarios intermedios en función a la intensidad de consumo, por lo que resulta más eficiente que este servicio, al igual que el resto de servicios públicos, no formen parte del cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento.
30. En tal sentido, si bien es cierto que el servicio de abastecimiento de energía eléctrica puede considerarse un servicio complementario necesario para brindar el servicio esencial, la contraprestación correspondiente no debe incluirse en el cargo de acceso. En otras palabras, lo facturado por el proveedor de energía más los costos incurridos por LAP en la transformación de la energía (incluyendo la inversión ejecutada en la sub estación Flores Esmeralda), no formarán parte del cargo de acceso por el alquiler de áreas de mantenimiento.
31. En segundo lugar, el Informe N° 042-05-GRE-OSITRAN, aprobado mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 727-193-05-CD-OSITRAN⁴, estableció que aquellos cobros por servicios complementarios, que no se encuentren incorporados en el cargo de acceso (gastos administrativos, áreas comunes, reparación o mantenimiento de generadores, por ejemplo), y que sean distintos al correspondiente al consumo de energía eléctrica⁵, se determinen por acuerdo entre las partes.
32. En tercer lugar, el informe mencionado anteriormente señaló también que los cobros que el Concesionario realice por la provisión de los servicios públicos (energía eléctrica, por ejemplo), deben regirse por el principio de racionalidad, es decir, deben guardar estricta correspondencia con los costos de provisión del servicio correspondiente.
33. Por lo tanto, se reafirma en lo señalado en el Informe N° 027-07-GRE-GAL-OSITRAN, en lo que respecta a no incluir la inversión ejecutada en la sub estación Flores Esmeralda, en la determinación del cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH.

⁴ Declara fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por TALMA contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2005-CD-OSITRAN, que dictó un Mandato de Acceso a CORPAC para que los usuarios intermedios brinden el servicio de asistencia en tierra (rampa) en diversos aeropuertos de provincias.

⁵ Facturado por EDELNOR, de acuerdo a las regulaciones específicas del sector eléctrico.

34. Es necesario mencionar, adicionalmente, que la exclusión de la inversión ejecutada en la Sub-estación Flores, no constituye un elemento nuevo en la determinación del cargo de acceso, ni fue introducido en una etapa del procedimiento de emisión del Mandato de Acceso, que no permitiera el Concesionario ejercer su derecho de defensa.
35. En este contexto, el Informe N° 004-07-GRE-OSITRAN⁶ excluyó, para efectos del cálculo del cargo de acceso y a recomendación del Supervisor (TYPESA), la inversión ejecutada en la Sub-estación Flores. El Numeral 39 del mencionado Informe señaló lo siguiente:
- “Según lo manifestado por TYPESA, las labores de verificación de inversiones arrojaron como resultado que “(...) deberá aplicarse una reducción en la inversión, debido a que dentro de los alcances de las órdenes de compra, se incluyó trabajos de reubicación e instalación de la Sub-estación Flores, la misma que, de forma proporcional al área de la sub-estación, corresponde descontar US \$48,032 del monto considerado (...)”.*
36. Mediante la Carta LAP-GCC-00259-2007-C⁷, el Concesionario sostuvo que TYPESA cometió un error en la determinación de la inversión proporcional atribuible a la Sub-estación Flores, por lo que esta última ascendería a US\$21,4 miles y no a US\$48,0 miles. Adicionalmente, LAP señaló que la inversión ejecutada no debería excluirse en su totalidad del cargo de acceso, en la medida en que *“(...) permite que los servicios de energía eléctrica y telecomunicaciones sean suministrados directamente a los almacenes y oficinas del lote NO2”.*
37. En concordancia con lo anterior, el Concesionario recalculó la inversión de manera proporcional a las instalaciones de baja tensión y telecomunicaciones, que proveen servicios directamente a las áreas del Lote NO2. Como resultado de dicho ejercicio, LAP determinó que aquella parte de la inversión relacionada a la Subestación Flores, que OSITRAN debería excluir del cargo de acceso, ascendería a US\$12,9 miles (básicamente instalaciones de alta tensión).
38. En el Informe N° 017-07-GRE-OSITRAN⁸, la Gerencia de Regulación mantuvo la decisión inicial de excluir la totalidad de la inversión ejecutada en la Sub-estación Flores, para efectos de la determinación del cargo de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento.

⁶ Contiene la propuesta de cargo de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento.

⁷ 12 de febrero del año 2007.

⁸ Contiene el análisis de los comentarios de LAP y los usuarios intermedios a la propuesta de cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento.

39. Por último, mediante el Escrito S/N, el Concesionario remitió un Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 022-07-CD-OSITRAN. En el tema de la inversión ejecutada en la Sub-estación Flores, LAP se reafirmó en su propuesta de excluir sólo US\$12,9 miles de esta última. En el Informe N° 027-GRE-GAL-OSITRAN, la Gerencia de Regulación mantuvo el criterio de excluir de la totalidad de inversión relacionada a la Sub-estación Flores del cargo de acceso correspondiente.
40. En resumen, la exclusión de la inversión ejecutada en la Sub-estación Flores es un tema que está presente en los Informes N° 004-07-GRE-OSITRAN, N° 017-07-GRE-OSITRAN y N° 022-07-GRE-OSITRAN, que determinan el cargo de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH.

III.2.2. Costo de la deuda

41. En lo que se refiere al tema del costo de la deuda, es necesario señalar que los argumentos esgrimidos por el Concesionario son similares a aquellos mencionados en el Escrito S/N, que contiene el Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Consejo Directivo N° 022-07-CD-OSITRAN. En este contexto, LAP señala que en el informe N° 027-07-GRE-GAL-OSITRAN, “se excluyó” parte de los costos financieros de LAP relativos al primer financiamiento. Al respecto, es necesario realizar los siguientes comentarios.
42. En primer lugar, la literatura económica y financiera, así como la experiencia internacional, sostienen que el costo de la deuda se obtiene bajo el criterio *all in cost*, es decir, se considera en el cálculo de la tasa interna de retorno el flujo de pagos totales relacionados al financiamiento obtenido, incluyendo los costos iniciales (*fee* de originación y prepagos, por ejemplo) y el servicio de la deuda.
43. Sin embargo, es necesario mencionar que la literatura económica y la experiencia internacional, sostienen también que la utilización del criterio *all in cost* para calcular el costo de la deuda, hace referencia a “nueva deuda” y que ésta se encuentra directamente asociada con la tasa libre de riesgo más un “*spread*” por riesgo (por el carácter prospectivo de la tasa de descuento, sólo es posible considerar el costo de la deuda nueva). Esta forma de interpretar el costo de la deuda, proviene del modelo CAPM que se está utilizando para calcular el WACC en el caso de LAP.
44. Según Ross, Westerfiel y Jordan (1999), el costo de la deuda en el WACC, se define como “*el rendimiento que exigen los acreedores de la empresa para préstamos nuevos*”. Por lo tanto, según estos

autores, el costo de la deuda es la tasa de interés que debe pagar la empresa por los nuevos préstamos.

45. En ese mismo sentido, Copelan y Weston⁹ (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 (...)**”*

46. Asimismo, la experiencia internacional aeroportuaria corrobora lo que señalan los autores antes mencionados. En Hutson y Kearney¹⁰ (2005), el costo de la deuda para la Autoridad del Aeropuerto de Dublín es medido como la tasa libre de riesgo más un premio por deuda o de riesgo.
47. De manera similar, la *Competition Commission*¹¹ (2002) del Reino Unido plantea que el costo de deuda debe ser calculado como la tasa libre de riesgo, usualmente aproximada por la tasa de mediano o largo plazo de los bonos del gobierno, más un premio por riesgo de deuda, el cual es típicamente establecido en función del sector al que pertenece la compañía. Similar procedimiento se aplicó en el caso del aeropuerto del Manchester.
48. En el mismo sentido, Estache, Pardina, Schlirf y Sember¹² (2004), plantean que el costo de la deuda debe ser igual a la tasa libre de riesgo más el riesgo específico del país. Similar metodología se encuentra en Alexander, Estache y Oliveri¹³ (1999).
49. En Estache y Pinglo¹⁴ (2004) y en Sirtaine, Pinglo, Guash y Foster¹⁵ (2005) se plantea una variante al modelo anterior, y se propone agregar a la tasa libre y al premio por riesgo país, la prima riesgo por “emisión corporativa”, la cual, en opinión de estos autores sería de 20 puntos básicos.

⁹ Ver “Financial Theory and Corporate Policy”, tercera edición. Ed. Addison Wesley. pp. 526

¹⁰ Ver “Dublín Airport Authority’s Cost of Capital”. Report to the Comisión for Aviation Regulation.

¹¹ Ver “Manchester Airport PLC: A report on the economic regulation of Manchester Airport PLC”.

¹² Ver “Introducción a la Creación de los Modelos Económico Financieros para Autoridades Reguladoras de Servicios de Infraestructura del Transporte”

¹³ Ver “A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and The Cost of Capital”. Banco Mundial.

¹⁴ Ver “Are Returns to Private infraestructura in Developing Countries Consistent with Risks since the Asian Crisis”. Working Paper. Banco Mundial.

¹⁵ Ver “How Profitable Are Infraestructura Concessions in Latin America”. Trends and Policy Options. N°2.

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

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

51. Como se ha asumido que el beta de la deuda (β_D) es igual a cero, entonces se tiene que el costo de la deuda, según el modelo del CAPM, quedaría definida como la tasa libre de riesgo, más un “*spread*”, que en el caso de mercados emergentes como Perú, sería el riesgo país, mientras que en el caso de Europa, es una prima por deuda. Esta prima mide el nivel de riesgo de los títulos que emiten los aeropuertos.
52. De lo explicado anteriormente, se deduce que el WACC no debe comprender costos históricos, sino que debe considerar “costos marginales” o “incrementales”. En tal sentido, en el caso de LAP sólo debería considerarse el costo de la “deuda nueva” y no de la “deuda antigua”, para efectos del cálculo del costo de la deuda utilizando el criterio *all in cost*.
53. En segundo lugar, el criterio *all in cost* para el cálculo del costo de la deuda no constituye un elemento nuevo, ni introducido por el Regulador en una etapa del procedimiento que no permitió a LAP contradecir el mismo. Como puede observarse en el expediente respectivo, este tema fue incorporado al procedimiento en el Informe N° 017-07-GRE-OSITRAN, y a solicitud del propio Concesionario (ver Carta N° LAP-GCC-00259-2007-C). En el Numeral 96 del mencionado informe se señala lo siguiente:

“Para calcular el Costo de la Deuda (all in cost) de LAP, se ha estimado la tasa interna de retorno del flujo de pagos de la deuda, la que incluye los costos reales incurridos a la fecha, así como la proyección de los pagos del servicio de la deuda. Sin embargo, es importante señalar que es práctica común en los organismos reguladores el establecer el costo de capital de las empresas aeroportuarias a partir de la tasa de bonos libre de riesgo más una prima de riesgo¹⁶.”

54. En este sentido, OSITRAN no introdujo elementos nuevos en el Informe N° 027-07-GRE-GAL-OSITRAN, simplemente actualizó el costo de la deuda de LAP, utilizando la información y los criterios de cálculo que el Concesionario propuso, y en el mismo sentido que se utilizaron en el Informe N° 017-07-GRE-OSITRAN. De esta manera, considerando el criterio *all in cost*, así como la tasa de interés y los

¹⁶ Ver Estache, Pardina, Schrlirf y Sember (2004), Hutson y Kearney (2005), OSIPTEL (2005), Competition Commission (2002), entre otros.

costos iniciales del segundo financiamiento, el costo de la deuda de LAP se redujo de 10,85% a 7,83%.

55. En tercer lugar, el reajuste del costo de la deuda realizado en el Informe N° 027-07-GRE-OSITRAN es consistente con lo establecido en el Literal d) del Artículo 26 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). Dicho dispositivo señala lo siguiente:

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

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

(...)

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

56. En otras palabras, los cargos de acceso determinados por el Regulador deben replicar, en la medida de lo posible, los resultados en términos de bienestar que registraría un mercado competitivo. En este contexto, considerar una tasa de descuento de 10,85%, cuando la tasa de descuento “real” asciende a 7,83%, generaría una reducción del excedente del consumidor (usuarios intermedios) y del bienestar relacionado, lo que no es precisamente el entorno que desea promover el REMA.

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

57. La pretensión de LAP relativa a que se corrija el error material incurrido al no concordar el texto del Mandato con lo resuelto por OSITRAN respecto de la inaplicación de la RAP N° 145, como condicionamiento de la vigencia de los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH; es fundada, por lo que debe concordarse el texto del Mandato y en consecuencia debe incluirse la correspondiente derogación del Numeral 5.2 del Mandato de Acceso.
58. La vía que invoca LAP para lograr su pretensión respecto a la inversión en la sub-estación Flores Esmeralda y el costo de la deuda, no es correcta, pues se trata de cuestionamiento de fondo que no califican como errores materiales o aritméticos, por lo que en estos extremos la solicitud debe ser declarada improcedente.
59. Se ha probado que OSITRAN no ha introducido criterios de evaluación nuevos en la etapa de sustanciación del recurso de reconsideración interpuesto contra el Mandato aprobado por OSITRAN.

60. Se reafirma la exclusión de la inversión en la sub estación Flores Esmeralda y el costo inicial de la deuda OPIC-KFW, para efectos del cálculo del cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH.

En mérito a las funciones previstas en el Literal a) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el Literal a) del Numeral 3.1 del Artículo 3°, de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, y el Artículo 32° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N° 044-2006-PCM y modificado por el D.S. N° 057-2006-PCM, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 21 de febrero de 2008 y, sobre la base del Informe N° 006-08-GRE-GAL:

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar fundada la solicitud de rectificación de errores materiales presentada por LAP en el extremo referido a la concordancia del texto del Mandato de Acceso con la inaplicación de la RAP N° 145, como condicionamiento de la vigencia de los cargos de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCH. En consecuencia, derogar el Numeral 5.2 del Mandato de Acceso que establece el cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).

Artículo 2°.- Derogar el numeral 5.2 del Mandato de Acceso

Artículo 3°.- Declarar improcedente la solicitud de rectificación de errores materiales en la Resolución N° 042-2007-CD-OSITRAN, presentada por Lima Airport Partners S.R.L., en los extremos referidos a la inversión en la sub-estación flores esmeralda y el costo de la deuda.

Artículo 4°.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 006-08-GRE-GAL-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., así como a todas las partes involucradas en este procedimiento.

Artículo 5°.- 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