

Matriz de comentarios recibidos a la Propuesta del Regulador de la TUUA de Transferencia

N°	Tema: Alcance del servicio	
1	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
1.1	Mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: <i>En la lista de 32 servicios también se considera el sistema de entrega de equipajes, sin embargo, este sistema se encuentra más vinculado con los pasajeros DOM-INT o INT DOM, pero no con los pasajeros, por ejemplo, DOM-DOM, que no necesitan recoger equipaje, sólo cambiar de sala, según lo observado en el recorrido del 17 de febrero de 2025</i>	Como se observa, AETAI indica que se está considerando como parte de los servicios que se encuentran a disponibilidad de los pasajeros de transferencia al servicio “sistema de entrega de equipajes”, sin embargo, este sistema se encontraría más vinculado con los pasajeros DOM-INT o INT DOM, pero no con, por ejemplo, los pasajeros DOM-DOM. Al respecto, con el fin de confirmar lo señalado por AETAI, mediante el memorando N° 0067-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF confirmar si el servicio “sistema de entrega de equipaje” estaría a disponibilidad de los pasajeros de transferencia. Al respecto, mediante el Memorando N° 00506-2025-GSF-OSITRAN, la GSF ha confirmado que el referido sistema no se encuentra vinculado con los pasajeros de transferencia. En virtud de lo expuesto, se acepta el comentario de AETAI. Por lo tanto, se aclara que los pasajeros en transferencia tendrán a disponibilidad 25 de los 32 servicios prestados a los pasajeros en el AIJC, de acuerdo con el siguiente detalle.
2	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
2.1	En la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero del 2025, el Sr. José Villaseca, representante de IATA consultó si existe un servicio detrás de la nueva tarifa (TUUA de Transferencia).	En primer lugar, debe indicarse que en el numeral 16 del Artículo 3 del RETA se define a una Tarifa como, <i>la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios regulados derivados de la explotación de la ITUP</i>. Como se observa, por definición una tarifa remunera por el o los servicios que se prestan. Por lo que, el presente procedimiento tarifario no es la excepción, la TUUA de Transferencia va a remunerar por los servicios que los pasajeros de transferencia tienen a su disponibilidad, en particular, por los 25 de los 32 servicios que se especifican en el Apéndice 1 el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

		En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de IATA.</u>
Tema: Metodología		
3	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
3.1	Mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente con relación a la metodología empleada: La Propuesta Tarifaria del Ositrán no se encuentra debidamente motivada debido a que solamente evalúa dos metodologías (<i>benchmarking</i> y costos totalmente distribuidos); sin embargo, en el artículo 16° del RETA se consignan otras metodologías que no han sido evaluadas por el Regulador.	AETAI indica que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se encuentra debidamente motivada, debido a que solamente se había analizado dos de las metodologías que figuran en el Artículo 16 del RETA. Al respecto, el referido Artículo 16 del RETA señala lo siguiente <i>Artículo 16. Metodologías</i> <i>16.1. <u>Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria</u></i> <i>16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen <u>carácter enunciativo</u>:</i> <i>a) Costos Incrementales.</i> <i>b) Costo Marginal de largo plazo.</i> <i>c) Costos Totalmente Distribuidos.</i> <i>d) Disposición a pagar.</i> <i>e) Tarifación comparativa (Benchmarking).</i> <i>f) Empresa Modelo Eficiente.</i> <i>g) Costo de Servicio.</i> <i>(...)</i> <i>16.5. <u>Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.</u></i> [El subrayado es nuestro] De acuerdo con lo establecido en el Artículo 16 del RETA, la decisión de la metodología más apropiada para cada procedimiento de fijación tarifaria corresponde al Regulador. Para ello, el referido reglamento provee una relación de metodologías de carácter enunciativo, por lo que las opciones de las que dispone el Regulador no se limitan a las citadas en dicho reglamento. Adicionalmente, en el referido artículo se establece que la metodología que se aplique dependerá del tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se esté tarifando.

		Como se observa, el RETA no establece que el Ositrán deba analizar cada una de las metodologías que se listan en el Artículo 16; más aun considerando que estas tienen solamente carácter enunciativo. En esa línea, en otros procedimientos de fijación tarifaria a cargo del Ositrán se han analizado solamente algunas de las metodologías, considerando el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se está tarifando¹. Por lo señalado, y tal como se indicó en el numeral 93 del Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó el inicio del presente procedimiento; dadas las características de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia, son dos las metodologías que podrían aplicarse: costos totalmente distribuidos y tarificación comparativa o benchmarking. <u>93. En tal sentido, dadas las características de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia, son dos las metodologías que podrían aplicarse: costos totalmente distribuidos y tarificación comparativa o benchmarking; así, en el presente procedimiento debe determinarse cuál es la más adecuada.</u> [El subrayado es nuestro] En tal sentido, dado el marco normativo vigente que rige la fijación de las tarifas de ITUP bajo el ámbito de competencia del Ositrán, el análisis realizado para determinar la metodología a ser empleada en el presente procedimiento de fijación tarifaria se encuentra debidamente motivado. Por lo expuesto, se desestima el comentario i) de AETAI.
3.2	Sobre la evaluación de la metodología de <i>benchmarking</i>, AETAI indica que en la Propuesta tarifaria del Ositrán se señaló: <i>Como se observa, la metodología de tarificación comparativa o benchmarking consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar. Esta metodología tiene la ventaja de no requerir información de demanda para el cálculo de las tarifas, además de generar menores costos regulatorios.</i>	AETAI indica que no es correcto que el Ositrán considere como criterio para evaluar la aplicación de la metodología de <i>benchmarking</i> el hecho de contar con una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia porque, en términos operativos, el embarque de pasajeros nacional y domésticos es un proceso “estándar” a nivel global. En su opinión, no se ha fundamentado adecuadamente el por qué no se usó dicha metodología.

¹ Por ejemplo, en el procedimiento de Fijación tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de Contenedores Llenos” en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao se evaluaron solamente las metodologías de costos incrementales y *benchmarking* (Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2023-CD-OSITRAN, reconsiderada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2023-CD-OSITRAN). Asimismo, en el procedimiento de “Fijación Tarifaria del Servicio Especial Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer* en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao”, también se evaluaron las metodologías de costos incrementales y *benchmarking* (Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0048-2022-CD-OSITRAN).

<i>Al respecto, para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar con una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia. Además, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la tarifa promedio, pudiendo sobre o subestimar la tarifa.</i> Con relación a la frase “a que englobe o no los mismos servicios”, AETAI señala que este no puede ser un motivo para no utilizar la metodología. Esto, debido a que, en términos operativos, el embarque de pasajeros nacional y domésticos es un proceso “estándar” o similar a nivel global, es decir, no existen mayores diferencias porque se encuentran referenciados por IATA y OACI. De otro lado, en cuanto a que con una muestra muy pequeña no se permitiría emplear la mencionada de <i>benchmarking</i>, AETAI afirma que eso es correcto porque los aeropuertos en la región (con los cuales compite AIJC) no cobran TUUA de transferencia. Precisan que, por lo general, <i>los “aeropuertos competitivos” buscan atraer pasajeros y no alejarlos con tarifas adicionales que llevan al incremento de costos de pasajes.</i> En opinión de AETAI, el sustento para no usar la metodología de <i>benchmarking</i>, no tiene mucho fundamento. Así precisa que, el método de tarifa comparativa, <i>“lo único que está haciendo es mostrar el comportamiento del mercado aeroportuario a nivel internacional, donde la tendencia es a una tarifa igual a cero. También es un mecanismo válido para corroborar si la tarifa propuesta por el regulador se ajusta a las condiciones del mercado internacional”.</i>	Sobre el particular, en el numeral 93 del Informe que sustentó la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se citó el Anexo I del RETA, en donde se indica que: <i>1.5. Tarificación comparativa o benchmarking</i> <u><i>Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Dichas diferencias, tales como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria; sin embargo, la utilidad de esta metodología sigue siendo válida por el menor costo y mayor rapidez en el cálculo, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”</i></u> [El subrayado es nuestro] Se observa que, de acuerdo con el RETA, con el fin de obtener una muestra confiable, deben tenerse en cuenta las diferencias en las características de los servicios, en particular, aspectos como el empaquetamiento o no de los servicios. En esa línea, en el numeral 197 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó: <u><i>197. Al respecto, debe indicarse que, para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia. Además, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la tarifa promedio, pudiendo sobre o subestimar la tarifa.</i></u> [El subrayado es nuestro] En cuanto a lo señalado por AETAI, respecto a que el embarque de pasajeros es un proceso “estándar” o similar a nivel global, cabe precisar que ello no está en discusión. No obstante, el hecho de que el procedimiento operativo sea el mismo, no implica que la tarifa que se cobra en cada aeropuerto sea comparable, porque si bien los servicios que reciben los pasajeros pueden ser muy similares; no queda claro que las tarifas que se cobran a los pasajeros remuneren los mismos conceptos en todos los aeropuertos.
---	---

		Por lo señalado, al escoger una muestra de aeropuertos comparables, tiene que considerarse el detalle de los servicios que se remunera con la tarifa que se quiere comparar. De otro lado, en cuanto a lo señalado por AETAI sobre que no hay suficiente sustento del por qué no se empleó la metodología de <i>benchmarking</i>; debe reiterarse que, la elección de la metodología, y el respectivo análisis (conforme lo establece el RETA) se desarrolló en la sección VI del Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó el inicio del presente procedimiento. En la misma línea, es importante precisar que, en la Sesión Extraordinaria Presencial N° 77 de Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA, indicó que, cuando uno busca información comparable de aeropuertos que cobran a los pasajeros de transferencia, debe tener mucho cuidado, porque se pueden estar mezclando conceptos. Finalmente, sobre este punto es preciso resaltar que, si bien AETAI formula cuestionamientos sobre el análisis efectuado en la Propuesta Tarifaria del Regulador sobre respecto a la metodología de benchmarking, lo cierto es que en sus comentarios, AETAI no plantea que se utilice esa metodología, sino la de costos incrementales, la cual se abordará en el siguiente comentario. Por lo expuesto, <u>se desestima el comentario ii) de AETAI.</u>
3.3	De acuerdo con AETAI, en el presente caso debió utilizarse la metodología de costos incrementales ². En particular indica que: - En el Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se señaló que la modificación contractual podría ocurrir en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestados a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional - En el Informe N° 10-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Regulador reitera que, para efectos tarifarios, la TUUA de los pasajeros en transferencia debe ser tratado como un nuevo servicio.	AETAI indica que, en múltiples opiniones, el Ositrán ha considerado, en términos tarifarios, a la TUUA de Transferencia como un servicio nuevo. Por tanto, AETAI considera que debería aplicarse la metodología de costos incrementales, sustentando su opinión en los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, aprobados mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN.

² Este comentario va en línea con lo señalado por el Sr. Benjamín de la Torre y el Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, en la Sesión de Consejo de Usuarios del 7 de febrero de 2025.

- En el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se insistió en que la TUUA debe ser tratada como un servicio nuevo A partir de lo anterior, AETAI deriva que la insistencia del Regulador en considerar para efectos tarifarios a la TUUA de transferencia como un “servicio nuevo” estaría vinculada con la metodología que debe usarse para determinar esta tarifa. En su opinión, lo que resulta pertinente es utilizar la metodología de costos incrementales Dicha propuesta de metodología es sustentada en los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, aprobados mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN. Según AETAI, en dichos lineamientos, el Ositrán concluye en el punto 4.1.5 que la metodología más apropiada para la fijación tarifaria es los costos incrementales. Asimismo, AETAI señala que las ventajas de utilizar la metodología de costos incrementales, según los mencionados lineamientos, son: - <i>Incluyen los efectos favorables de las economías de escala y del cambio tecnológico.</i> - <i>Los costos incrementales fijan el piso bajo el cual no deben caer las tarifas (mínima), caso típico de la prestación de servicios a unidades menores (por ejemplo, el servicio de aterrizaje y despegue en los aeropuertos).</i> - <i>Se asegura que los consumidores pagaran precios que igualen al costo marginal. Es decir, el consumidor paga por los costos adicionales que se generan por brindar el servicio en cuestión.</i> Además, AETAI pone como ejemplo el procedimiento de fijación de las tarifas de puentes de embarque en el AIJC, señalando que, como se trataba de un servicio nuevo que ofertaba LAP (Resolución de Consejo Directivo N° 011-2005-CD-OSITRAN) se utilizó la metodología de costos incrementales. En la misma línea, en la Audiencia Pública del 26 de febrero de 2025, el Sr. Martín la Rosa, representante de IATA, y el Sr. Rodolfo Inza, representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC), consultaron por qué no se había empleado la metodología de costos incrementales.	Además, AETAI pone como ejemplo el procedimiento de fijación de las tarifas de puentes de embarque en el AIJC³, señalando que, como se trataba de un servicio nuevo que ofertaba LAP se utilizó la metodología de costos incrementales. Al respecto, cabe señalar que, el 7 de junio del año 2002, se publicó en el diario Oficial El Peruano, la Resolución N° 009-2002P-CD/OSITRAN que aprobó los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, en el cual se describía con carácter enunciativo las metodologías que se podrían seguir para la fijación o revisión tarifaria. Sin embargo, con posterioridad a ello, mediante la Resolución del Consejo Directivo N°0043-2004-CD/OSITRAN, se aprobó el “Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. De acuerdo con la Tercera Disposición Final de dicho Reglamento, entre otras, se derogó la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN que aprobó los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”. En consecuencia, los lineamientos alegados por AETAI, se encuentran derogados desde el año 2004. Dicho ello, debe recordarse que, el marco normativo que rigen actualmente los procedimientos de fijación, revisión, y desregulación tarifaria es el RETA, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021CD-OSITRAN y sus modificatorias⁴. En segundo lugar, con relación a lo comentado por AETAI y a las consultas formuladas por los representantes de IATA y la DGAC en la Audiencia Pública, el numeral 5 del artículo 16 del RETA previamente citado, señala que la metodología que se aplique depende del tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se esté tarifando; en otras palabras, no necesariamente se tiene que usar la misma metodología en todos los casos.
---	--

³ Las tarifas de puentes de embarque en el AIJC fueron aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2005-CD-OSITRAN).

⁴ De acuerdo con el artículo 5 de la mencionada resolución, se derogó también la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CDOSITRAN, la Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN.

		En efecto, si bien la metodología de costos incrementales usualmente se emplea para determinar tarifas de servicios nuevos, es importante tener en cuenta que esta metodología se ha empleado para fijar las tarifas por nuevos servicios que se brindaban en <u>infraestructura existente</u>, como ha sido el caso de: - El procedimiento de fijación de la tarifa de los puentes de embarque en el AIJC⁵. - El procedimiento de fijación de la tarifa de los puentes de embarque en el Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa⁶. - El procedimiento de fijación de la tarifa del servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao⁷ Por ejemplo, en los casos de fijación de las tarifas de puentes de embarque, tanto en Lima como en Arequipa, los terminales aéreos ya existían y operaban años. En esos casos la fijación de la tarifa consideró las inversiones y costos operativos adicionales asociados a la prestación del nuevo servicio, los cuales resultaban fácilmente identificables. Sin embargo, en el procedimiento tarifario en curso, la situación es diferente, en tanto se trata de un nuevo terminal, que está siendo construido desde cero; de manera que, si bien existen áreas y equipamiento que utilizarán exclusivamente los pasajeros de transferencia; también hay áreas y equipamiento que serán compartidos con los otros tipos de pasajeros, todo lo cual influye en el diseño del Nuevo Terminal de Pasajeros Así, por lo expuesto, dadas las características propias de este procedimiento y considerando la información disponible, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto de Inicio, la mejor metodología para fijar la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos.⁸ En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario iii) de AETAI y se dan por atendidas las consultas formuladas por IATA y DGAC.</u>
4	Comenta: Benjamín de la Torre	

⁵ Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2005-CD-OSITRAN.

	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
4.1	En la Sesión Extraordinaria Presencial N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Benjamín de la Torre, consultor de AETAI, señaló que el modelo de principal agente indica que cuando existe asimetría de información, el precio no es igual al costo marginal. Al respecto, consultó en qué metodología va a verificar el Regulador que efectivamente el precio fijado iguale al costo marginal.	Al respecto, debe indicarse que la asimetría de información, en mayor o menor medida, está siempre presente en los procedimientos tarifarios que se llevan a cabo, por lo que, se busca tomar las mejores decisiones con la mejor información que se tenga a disponibilidad⁶. En este caso en particular, en concordancia con lo que establece la Adenda 6, el Ositrán tiene la obligación de aprobar una TUUA de Transferencia para el inicio de operaciones del nuevo terminal. En este contexto, considerando la mejor información disponible, en el presente procedimiento tarifario se aplica la metodología de costos totalmente distribuidos, implementada mediante el flujo de caja libre. Con ello, se busca es que el nivel tarifario permita igualar el valor actual de los ingresos y el valor actual de los costos económicos de la provisión de los servicios cubiertos por la TUUA de Transferencia (ver Tabla 2). Así, en observación al principio de sostenibilidad, el nivel tarifario que se determina genera un valor actual neto del flujo de caja igual a cero. Por lo expuesto, <u>se da por atendido en el comentario del Sr. Benjamín de la Torre.</u>

⁶ Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2015-CD-OSITRAN.

⁷ Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2023-CD-OSITRAN.

⁸ Es importante mencionar que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, LAP indicó que, para AETAI, la única metodología de fijación tarifaria pertinente para cualquier servicio nuevo sería la de "Costos Incrementales", lo cual considera incorrecto, debido a que de acuerdo con el Anexo 1 del RETA, la metodología de costos incrementales solo puede ser aplicable cuando los costos adicionales que origina la prestación de un servicio son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa. El Concesionario añade que, en el presente procedimiento, los costos asociados a la provisión del servicio de TUUA de transferencia forman parte de un proyecto integral vinculado a la construcción y operación de un nuevo Terminal y que la atención de los pasajeros de transferencia involucra costos directos e indirectos que deben ser reconocidos en la determinación de la tarifa.

Asimismo, el Concesionario sostiene que la implementación de una metodología de costos incrementales parte de comparar una situación sin proyecto (sin provisión de servicio) y con proyecto, siendo el diferencial de costos totales asociado a cada uno de estos escenarios, la base para la determinación de la nueva tarifa mediante esta metodología. En tal sentido, LAP concluye que, al tratarse de un proyecto integral del tipo *greenfield*, en el cual los costos de todos los servicios dirigidos a los pasajeros variarán, dicho ejercicio no es posible, siendo lo más apropiado el uso de un enfoque de costos totalmente distribuidos.

⁹ De acuerdo con el documento "Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana" de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) 2003, *"La información es un requisito indispensable para una regulación eficaz. En la teoría económica moderna, la regulación se analiza generalmente como problema de agente-principal, en el que el principal es el gobierno o el organismo regulador y el agente es el cuadro directivo de la empresa que es objeto de regulación (...) el principal se ve limitado por la falta de información sobre el agente y sobre las circunstancias que lo rodean y no puede observar su conducta con precisión.*

Tema: Horizonte de tiempo		
5	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
5.1	Mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que en tres oportunidades se ha modificado la fecha de apertura del nuevo terminal (18 de diciembre, 29 de enero y 30 de marzo). AETAI precisa que, los mencionados cambios de fechas son de responsabilidad exclusiva del Concesionario y el Concedente; por lo que, los usuarios no deben perjudicarse. Así, dado que LAP insistió en que el nuevo aeropuerto iniciaba operaciones el 18 de diciembre de 2024 (situación que no se sucedió), los ingresos para el flujo de caja deben iniciarse a facturar desde enero del 2025.	Al respecto, cabe reiterar que, de acuerdo con la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. En cuanto a la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, de acuerdo con el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP, firmada el 29 de abril del año 2022, el nuevo terminal de pasajeros debía entrar a operar el 30 de enero del 2025¹⁰. Posteriormente, mediante el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP el 30 de enero de 2025, se señaló que el nuevo terminal empezaría a operar a más tardar el 30 de marzo de 2025¹¹. Como se observa no ha habido tres cambios de fecha como señala AETAI, solamente una del 30 de enero del 2025 al 30 de marzo del 2025. De esta forma, para efectos del presente procedimiento tarifario, en la medida que la fecha prevista para el inicio de operaciones del nuevo Terminal de Pasajeros -conforme con el Acta de Acuerdos suscrita entre LAP y el MTC- es el 30 de marzo de 2025, el periodo para el flujo de ingresos que se debe considerar es desde esa fecha. Sin perjuicio de lo señalado, en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe se ha indicado que, la metodología de costos totalmente distribuidos se implementa mediante los flujos de caja descontados. Finalmente, se debe indicar que el procedimiento de fijación tarifaria no es el mecanismo para solicitar una posible compensación por los retrasos en el inicio de operaciones del Nuevo Terminal. En caso de considerarlo, los usuarios deberán recurrir a las instituciones pertinentes.

¹⁰ De acuerdo con el numeral 5.1.10 de la mencionada acta:

5.1.10 El Concesionario ratifica que el Nuevo Terminal de Pasajeros se ejecutará conforme al plazo previsto en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7 y el plazo adicional de 98 días otorgado con el Oficio N° 4622-2020-MTC/19 sustentado en el Informe N° 1587-2020-MTC/19.02; en ese sentido, el Concesionario ratifica su obligación de operar el Nuevo Terminal de Pasajeros el 30 de enero de 2025 en cumplimiento de la obligación establecida En el Contrato de Concesión.

¹¹ La mencionada acta de acuerdos fue remitida por el MTC el 30 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02.

		En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de AETAI</u> .
Tema: Demanda		
6	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
6.1	Mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: <i>La demanda se actualiza en función de la información del año 2024 que se encuentra publicada en CORPAC. Los datos que publica OSITRAN de los pasajeros están desfasados en un año. Es decir, el número de pasajeros que OSITRAN consigna para el año 2025, es el número de pasajeros correspondiente al 2024, según lo publicado por CORPAC. Cabe precisar que para la proyección se utilizan las mismas proporciones propuestas por LAP, así como las mismas tasas de crecimiento de los pasajeros (...)</i> AETAI señala que ha actualizado la demanda en función a la información que publica CORPAC, debido a que la información del Ositrán se encuentra desfasada un año; asimismo, indica que la información que el Ositrán considera en el año 2025 corresponde a la del año 2024 según lo señalado publicado por CORPAC.	Al respecto, en primer lugar, debe aclararse que la información del tráfico de pasajeros en el AIJC no se encuentra desfasada. La información al cierre del año 2024 se encuentra publicada en la plataforma de datos abiertos del Ositrán desde finales de enero de 2025¹². Con relación a las proyecciones de demanda que se emplearon, en los numerales 212 y 213 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó: <i>212. Bajo dicho contexto, debe indicarse que, mediante Oficio N° 026-2024-MTC/12.08, el Concedente remitió el Plan Maestro del AIJC (versión diciembre 2023) presentado por LAP, el cual incluye información acerca de las proyecciones de tráfico de pasajeros. Sobre ello, <u>en la medida que las proyecciones efectuadas en dicho Plan Maestro representan la mejor información disponible a la fecha, en la presente Propuesta Tarifaria se utilizarán dichas proyecciones para la estimación de la TUUA de Transferencia</u>. Cabe señalar que esta información también ha sido utilizada por LAP en su Propuesta Tarifaria.</i> <i>213. Cabe señalar que, <u>con relación a las proyecciones de pasajeros en transferencia INT-INT, mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, el Concesionario indicó que las proyecciones consideradas en el Plan Maestro que fueron realizadas por su consultor consideran a los pasajeros en transferencia INT-INT y pasajeros en tránsito. Por tal motivo, en dicha carta el Concesionario remitió las proyecciones actualizadas únicamente para el caso de pasajeros de transferencia INT-INT, excluyendo a los pasajeros en tránsito. Con dichas proyecciones, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de pasajeros para el periodo 2025-2030.</u></i> <i>(...)</i> <i>215. Así, las proyecciones de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM que se consideran en esta propuesta tarifaria son las que se presentan en la siguiente tabla. <u>Cabe precisar que, considerando que el nuevo terminal entrará en operaciones el 30 de marzo del año 2025, se ajusta la demanda</u></i>

¹² La información se encuentra disponible en:
<https://serviciodigitales.ositrان.gob.pe:8443/PortalDatosOsitrان/reporte.jsp?code=2>. Última revisión el 11-3-2025

		<u>de dicho año por los días que efectivamente se brindará en servicio en el nuevo Terminal.</u> [El subrayado es nuestro] Como se observa, la base de la información de las proyecciones de demanda del periodo 2025-2030 que se emplearon en la Propuesta Tarifaria del Ositrán son las establecidas en el Plan Maestro del AIJC (2023). Asimismo, se precisó que las proyecciones del año 2025 se ajustaron considerando que solamente se operaría el terminal 277 días (del 30 de marzo al 31 de diciembre de 2025). Por tanto, no es correcto lo señalado por AETAI, respecto a que las proyecciones del año 2025 corresponden a lo registrado en el año 2024. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
Tema: OPEX		
7	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
7.1	En la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: Los incrementos en los costos (39%) que propone Ositrán entre el período 2023 y 2025, no están debidamente verificados. En su opinión, el regulador solo se limita a incorporar esta variación, según lo estimado por LAP, sin realizar ningún tipo de cuestionamiento ni sustento técnico.	Como se detalló en la sección V.4.1. <i>Estimación del OPEX asociado al terminal en el año 2025</i>, las tasas de variación del OPEX base del año 2023 al 2025 no ascienden uniformemente a 39%. Por ejemplo, para un grupo de rubros del OPEX, el incremento proyectado está asociado solo a la inflación, con lo cual la tasa de crecimiento es menor al 5% (dentro de este rubro se encuentran algunos mantenimientos preventivos, algunos impuestos y <i>software</i>, entre otros)¹³.

¹³ Para mayor detalle de las variaciones de los costos base del año 2023 al 2025, se puede revisar la hoja "5.3 Var OPEX 2023-25" del modelo que sustenta la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

		En cuanto a que las variaciones del OPEX no se encuentra verificadas, tal como se indicó en los numerales 217 y 218 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán¹⁴, durante este procedimiento tarifario no se dispone de información real sobre los costos operativos asociados a la TUUA de Transferencia, ello porque el nuevo terminal no se encuentra operando aún. Por ese motivo, como mejor aproximación, se considera adecuado usar de base la información de la Contabilidad Regulatoria asociada al terminal actual del ejercicio 2023, que es la más actualizada posible, la cual se encuentra verificada por el Ositrán. Para las proyecciones del año 2025, si bien se emplearon las tasas reportadas por LAP, previamente se le solicitó el sustento de dichas proyecciones (mediante el Oficio N° 0261-2024-GRE-OSITRAN). Así, mediante la Carta N°C-LAP-GPF-2014-0176, LAP remitió el sustento del incremento del OPEX. Por lo que, considerando que el nuevo terminal será aproximadamente tres veces más grande que el terminal actual, se estima que el número de operaciones crecerá en más del 10% al año 2025¹⁵; y, dado que aún no se cuenta con información histórica de la prestación del servicio en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC; el Ositrán considera que la información proporcionada por el Concesionario es razonable. Finalmente, sobre lo señalado por AETAI, en cuanto a que la información que se emplea en la fijación de una tarifa debe estar verificada por el Regulador a través de fuentes alternativas o recopilando información en visitas inopinadas a las oficinas del Concesionario; debe precisarse que, dado que el nuevo terminal todavía no está en operación, no es posible realizar una verificación directa de los costos. Las visitas a las oficinas del Concesionario, tal como sugiere AETAI, podrían resultar útiles una vez que el terminal esté en funcionamiento, ya que en ese momento se podrá evaluar de manera más precisa la estructura de costos del servicio prestado. Actualmente, cualquier intento de realizar una verificación en campo no reflejaría la realidad operativa del terminal, dado que los procesos que determinan los costos solo se pueden observar cuando la infraestructura se encuentre operativa. Además, muchos de los costos asociados a la operación de un terminal, como el consumo de energía, el personal en funciones y el mantenimiento de equipos, dependen de la actividad real
--	--	--

¹⁴ De acuerdo con los numerales 217 y 218 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán:
217. Al respecto, debe mencionarse que el nuevo Terminal de Pasajeros, en el cual se aplicará la TUUA de Transferencia, iniciará operaciones el 30 de marzo de 2025, motivo por el cuál, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta no se dispone de información real sobre los costos operativos asociados a la prestación del servicio materia del presente procedimiento tarifario. No obstante, es importante señalar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.

218. Considerando ello, se tomará como base de cálculo de las proyecciones de dichos costos a la información más actualizada disponible, esto es, la información reportada por el Concesionario en la Contabilidad Regulatoria del año 2023.

[El subrayado es nuestro.]

¹⁵ Considerando que durante el año 2023 el número de operaciones en el AIJC alcanzó las 170 517 (de acuerdo con el Formato de Declaración Estadística que remite LAP mensualmente); y, que de acuerdo con el Plan Maestro presentado por LAP durante el 2023 (remitido por el MTC mediante el Oficio N° 0026-2024-MTC/12.08) considera en el escenario base 191 278 operaciones en el año 2024 y 206 589 operaciones en el año 2025

		del terminal, lo cual no puede ser replicado en una evaluación previa al inicio de las operaciones. En este punto, no está demás reiterar que, por mandato contractual (la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión), se requiere fijar la TUUA de Transferencia de manera previa al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, por lo que la actuación de este Regulador se sujeta precisamente a dicho mandato contractual. Acorde con dicho mandato contractual, el Ositrán tiene la obligación de fijar la tarifa antes del inicio de operación, para la cual emplea la mejor información disponible En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario i) de ATAI.</u> Sin perjuicio de lo anterior, vale agregar que, con relación a este tema, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario indicó que el crecimiento del OPEX en el período 2023-2025 responde a un cambio estructural en los costos operativos, relacionado al hecho que el nuevo Terminal será casi tres veces más grande que el actual, lo que resultará en un incremento sustancial en los costos operativos debido a mayores requerimientos de mantenimiento y servicios asociados a su funcionamiento. Añade LAP que este incremento en costos operativos se sustenta en contratos ya suscritos y en resultados de procesos de licitación de los servicios vinculados a la operación del nuevo Terminal; por lo que los valores proyectados reflejan costos reales específicos a cada partida de la contabilidad regulatoria, derivados de compromisos contractuales y licitaciones, los cuales garantizarán el adecuado funcionamiento del nuevo Terminal
7.2	Asimismo, AETAI precisa que, debido a las continuas faltas a la verdad por parte de LAP¹⁶, hacen cuestionable cualquier información que remita, por lo que requiere ser contrastada. Sin perjuicio de lo señalado, AETAI indica que es muy probable que los costos de operación aumenten para LAP debido al tamaño del terminal. Para capturar este efecto, AETAI propone un procedimiento alternativo, que consiste en calcular el costo medio por pasajero de los costos directos e indirectos. Luego este costo medio se actualiza por inflación de Estados Unidos hasta el año 2025 y se multiplica por el número de pasajeros proyectado	AETAI propone un procedimiento alternativo para proyectar los costos operativos al 2025, el cual consiste en calcular el costo medio por pasajero de los costos directos e indirectos; actualizarlo por la inflación de Estados Unidos hasta el año 2025 y multiplicarlo por el número de pasajeros proyectado para el año 2025. El resultado de dicho procedimiento arroja un valor que bordea el 22%, el cual es aplicado a todos los costos directos e indirectos.

¹⁶ Como ejemplos, AETAI cita las declaraciones del Concesionario relativas a la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Terminal (18 de diciembre de 2024 o el 30 de enero de 2025), cuando sabía que no tenía los certificados y permisos que se requieren para operar; y los cambios significativos que se dan en los drivers, por ejemplo, en el caso de check in una variación de casi USD 700 000.

	para el año 2025. El valor obtenido bordea el 22% que se aplica a todos los costos directos e indirectos. Posteriormente, para el periodo 2026-2030, AETAI propone actualizar el valor del año 2025 utilizando la fórmula empleada por el Ositrán, es decir, por elasticidad y variación porcentual de pasajeros ($= 1 + E \cdot \text{Var\%Pasajeros}$).	Al respecto, es importante reiterar que, contrariamente a lo afirmado por AETAI, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no todos los rubros del OPEX crecen a la misma tasa (39%). Por otro lado, la propuesta de AETAI (calcular los costos del año 2025 considerando el costo medio por pasajero) asume que todos los rubros del OPEX van a crecer en la misma proporción (22%), lo cual no ha sido sustentado por AETAI y no reflejaría el comportamiento de los costos en una nueva infraestructura y operación. Esto, debido a que se estaría asumiendo que todos los costos operativos dependen en la misma proporción del número de pasajeros que se atiende, lo cual no se corresponde con la realidad. A manera de ejemplo, consideremos el caso de los impuestos prediales, los cuales, bajo la propuesta de AETAI, crecerían a medida que se atiendan a más pasajeros en el AIJC. Adicionalmente, debe precisarse que, en el nuevo terminal se tendrán nuevos sistemas y equipamiento con los que no se cuenta en el terminal actual y que por lo tanto requerirán de mantenimiento adicional. Asimismo, dado que se va a tener una mayor infraestructura, con lo cual las pólizas de los seguros también van a incrementarse. Por consiguiente, considerar que todos los rubros de OPEX crecerán en la misma proporción no sería razonable. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario ii) de AETAI.</u>
8	Comenta: LAP	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
8.1	Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, entre otros puntos, LAP señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán plantea que se empleen flujos en términos reales para el cálculo de las tarifas; sin embargo, observa que en el cálculo se han mezclado flujos nominales y reales; por lo que, todos los flujos deben homogenizarse en términos reales. En particular, LAP señala que la estimación del OPEX del año 2025 considera la inflación acumulada del periodo 2024-2025; por lo que, con el fin de ser consistentes con el flujo de caja en términos reales del 2024, debe descontarse la inflación del año 2025.	Al respecto, en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló lo siguiente: <i>339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, <u>en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer</u></i>

		<u>reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.</u> [El subrayado es nuestro.] Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales; por lo cual resulta adecuado deflactar los costos operativos del año 2025. Así, con el fin de mantener la consistencia de los flujos de caja, debe determinarse el OPEX del 2025 en términos reales. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario de LAP.</u>
8.2	Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, LAP observa el cálculo de la elasticidad entre los costos operativos y la cantidad de pasajeros realizado por el Ositrán, debido a que no se consideró a la variable de control por COVID-19. <i>“En el Proyecto elaborado por OSITRAN, se aplicó un modelo econométrico para determinar la elasticidad entre los costos operativos (OPEX) y la cantidad de pasajeros (PAX), cuyo resultado fue una elasticidad estimada entre el OPEX y el tráfico de pasajeros de 0.3448. En el Anexo 2 del Proyecto se exponen los criterios para la selección del modelo. En estos se priorizó criterios estadísticos de información (como el Criterio de Información de Akaike), quitando relevancia a si la especificación omite variables relevantes, teniendo en cuenta que ello puede generar sesgos en los estimadores y comprometer la validez del modelo³.</i> <i>Sobre este punto, la variable de control por COVID-19 no puede ser excluida, pues el sentido económico y la evidencia observada en el funcionamiento del AIJC, advierte que la pandemia alteró los patrones de tránsito (menor número de pasajeros) y costos operativos (mayor OPEX relativo en limpieza y seguridad sanitaria). Es decir, la pandemia introdujo cambios en los costos operativos, independientemente del número de pasajeros.</i> <i>Por ello, el no controlar por esta variable ocasionaría un sesgo de variable omitida en la estimación de la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, pues no permitiría aislar el impacto específico de la pandemia en la dinámica entre número de pasajeros y costos operativos. Cabe recalcar que, la significancia estadística de la variable COVID-19 no es lo relevante en su inclusión en el modelo econométrico, sino cómo esta absorbe el sesgo de la variable de interés, de modo que permite una estimación insesgada del coeficiente de interés.⁴</i> ³ Wooldridge (2016) en <i>Introductory Econometrics: A Modern Approach</i>. ⁴ Gujarati & Porter (2010) en <i>Econometría</i>, 5ta edición. Los autores indican que cuando un modelo es formulado con base en la teoría pertinente, no se aconseja eliminar variables de dicho modelo (p.473). Hünermund & Louw (2025) en “On the Nuisance of Control Variables in Regression Analysis”. Los autores sostienen que los coeficientes de variables de control tienen como fin reducir el sesgo en la variable principal	Como puede apreciarse, el Concesionario cuestiona que en el modelo econométrico utilizado por el Ositrán para estimar la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros (0,3448), se haya priorizado criterios estadísticos como el AIC sobre la posible omisión de variables relevantes, lo que podría generar sesgo en los estimadores. Sobre el particular, LAP argumenta que la variable <i>covid</i> no debe ser excluida, ya que la pandemia alteró los costos operativos independientemente del tráfico de pasajeros, afectando rubros como limpieza y seguridad sanitaria. Asimismo, el Concesionario señala que omitir esta variable introduciría sesgo de variable omitida, impidiendo aislar correctamente el impacto de la pandemia en la relación entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, y enfatiza que la significancia estadística de la variable <i>covid</i> no es el criterio clave para su inclusión, sino su capacidad para corregir dicho sesgo y garantizar una estimación insesgada de la elasticidad. Al respecto, debe señalarse que, tal como se indicó a detalle en el Anexo 2 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el modelo seleccionado ($\ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 \ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon$) resultó sólido a la luz de los datos empleados, cumpliendo razonablemente bien con los supuestos teóricos y presentando resultados consistentes. En el caso particular de la exclusión de la variable <i>covid</i>, en el referido Anexo se manifestó, sobre la base de los resultados econométricos, que no existiría evidencia suficiente para afirmar que el efecto del COVID presente un impacto relevante sobre la variación de los costos operativos cuando ya se están considerando las variables asociadas al tráfico de pasajeros y la tendencia.

	de interés, que es el foco del análisis. Sin embargo, estos coeficientes (de las variables de control) no están destinados a proporcionar interpretaciones causales.”	No obstante, con la finalidad de dar respuesta al comentario del Concesionario respecto a la exclusión de la variable <i>covid</i> en el modelo para la estimación de la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, a continuación, siguiendo lo desarrollado en el Anexo 2 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se efectúa la comparación entre el Modelo 2 ($\ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 \ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon$) que no incluye la variable <i>covid</i> y el Modelo 1 ($\ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 \ln(PAX) + \beta_2 covid + \beta_3 ten + \epsilon$) que si la incluye. a) Ausencia de evidencia con relación al sesgo por variable omitida El Concesionario manifiesta que la exclusión de la variable <i>covid</i> generaría un sesgo de variable omitida en la estimación de la elasticidad. Al respecto, el sesgo de variable omitida se refiere al sesgo en el estimador de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) que surge cuando el regresor se correlaciona con una variable omitida¹⁷. Sin embargo, para que esto ocurra, en el presente caso deben cumplirse las siguientes dos condiciones: - La variable <i>covid</i> debe estar correlacionada con la variable explicativa principal ($\ln(PAX)$). - La variable <i>covid</i> debe afectar directamente la variable dependiente ($\ln(OPEX)$), independientemente de $\ln(PAX)$. Sobre el particular, de los resultados de las pruebas estadísticas realizadas, se observa que estas condiciones no se cumplen: <u>Asociación entre $\ln(PAX)$ y <i>covid</i></u>: El coeficiente de correlación entre las variables <i>covid</i> y $\ln(PAX)$ es 0,056299, indicando una relación extremadamente débil. <u>Significancia de <i>covid</i> en la estimación de $\ln(OPEX)$</u>: En el Modelo 1, la variable <i>covid</i> no es estadísticamente significativa ($p\text{-value} = 0,330$), lo que indica que su inclusión no mejora la capacidad explicativa del modelo. Asimismo, la comparación de los criterios de información (<i>AIC</i> y <i>BIC</i>) muestra que el Modelo 2
--	--	--

¹⁷ ROMERO, J. (2021). Econoalgoritmia: Econometría avanzada y ciencia de datos con R. Disponible en: <https://econoalgoritmia.jeshuanomics.com/7-1-sesgo-variable-omitido.html> (última revisión: 18 de marzo de 2025).

		tiene mejor ajuste que el Modelo 1¹⁸, lo que sugiere que la exclusión de la variable <i>covid</i> no compromete la validez del modelo. Por tanto, se puede concluir que no hay evidencia de que la exclusión de la variable <i>covid</i> cause un sesgo en la estimación de la elasticidad, ya que su efecto sobre la variable dependiente ($\ln(OPEX)$) ya está capturado a través de la evolución en el tráfico de pasajeros ($\ln(PAX)$). b) Problemas de especificación en el Modelo 1 En el supuesto negado de que se considere la inclusión de la variable <i>covid</i> en el modelo, se estaría introduciendo colinealidad con la variable de tendencia, esto es, la presencia de un grado de correlación alto entre dichas variables, lo cual afectaría la estabilidad de los coeficientes. En efecto, de los resultados de las pruebas estadísticas realizadas, se observa que: • En el Modelo 1, el Factor de Inflación de la Varianza (VIF) de la variable <i>covid</i> es 8,463129, el de $\ln(PAX)$ es 8,342837 y el de <i>ten</i> es 16,632787, lo cual indica una colinealidad moderada-alta. • En el Modelo 2, donde se excluye la variable <i>covid</i>, el VIF de $\ln(PAX)$ y <i>ten</i> baja a 1,971573, eliminando la colinealidad y mejorando la estabilidad del modelo. En ese sentido, la inclusión de la variable <i>covid</i> en la especificación del modelo ocasionaría que se inflen los errores estándar de los coeficientes, lo cual a su vez reduciría la precisión de la estimación de la elasticidad. Por tanto, se puede concluir que la presencia de colinealidad en el Modelo 1 compromete la estabilidad de los coeficientes, mientras que el Modelo 2 permite una estimación más robusta y precisa. c) Pruebas de estacionariedad y validez del modelo
--	--	--

¹⁸ En particular, el modelo 1 presenta valores de AIC y BIC de -45,47 y -41,70, respectivamente, mientras que el modelo 2 presenta valores de AIC y BIC de -46,23 y -43,40, respectivamente. Así, se verifica que el Modelo 2 tiene mejor ajuste que el Modelo 1.

		De acuerdo con la literatura especializada, un aspecto fundamental en cualquier modelo econométrico es que sus residuos sean estacionarios, pues de lo contrario se estaría incurriendo en regresiones espurias y estimaciones inconsistentes. Por tal motivo, se realizaron las pruebas estadísticas respectivas a los Modelos 1 y 2, observándose lo siguiente: • <u>En</u> el Modelo 1, el test de Dickey-Fuller aumentado arroja un estadístico de $-2,309$ con un <i>p-value</i> de $0,1690$, lo cual indica que no se puede rechazar la presencia de raíz unitaria en los residuos. Al respecto, dicho resultado sugiere que el modelo podría estar mal especificado y no ser robusto. • Por su parte, en el Modelo 2, tal como fue señalado en el Anexo 2 de la Propuesta <u>Tarfaria</u> del Ositrán, el test de Dickey-Fuller aumentado arroja un estadístico de $-3,813$ con un <i>p-value</i> de $0,0028$, lo que permite rechazar la hipótesis nula de no estacionariedad y confirmar que los residuos son estacionarios. Por tanto, se puede concluir que la exclusión de la variable <i>covid</i> mejora la especificación del modelo y reduce el riesgo de obtener estimaciones inconsistentes. En efecto, la falta de estacionariedad en los residuos del Modelo 1 comprometería su validez, en tanto que el Modelo 2 garantiza una estimación más robusta y confiable. De este modo, a partir de la evidencia y los fundamentos econométricos expuestos, se concluye que la exclusión de la variable <i>covid</i> no introduce ningún sesgo de variable omitida, sino que, por el contrario, su inclusión en el modelo generaría colinealidad y afectaría su estabilidad. Asimismo, como se detalló anteriormente, el Modelo 2 tiene mejor ajuste estadístico en comparación con el Modelo 1, posee residuos estacionarios, y presenta un coeficiente de elasticidad más preciso y estable, sin inflación en los errores estándar. En virtud de lo expuesto, se desestiman los comentarios presentados por LAP, manteniéndose la decisión de utilizar el Modelo 2, ya que permite estimar la elasticidad de manera más robusta y sin comprometer la validez de los resultados.

Tema: CAPEX		
9	Comenta: LAP	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
9.1	Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034 , LAP señala: La Propuesta Tarifaria del Ositrán excluye las áreas del Terminal que permiten su conexión con los PLBs (USD 33,6 millones); señalando que estas inversiones se hubieran realizado independientemente de si se atienden o no a pasajeros de transferencia. Sin embargo, este argumento no está alineado al esquema de la metodología de Costos Totalmente Distribuidos que aplica el Regulador. De acuerdo con el RETA, dicha metodología consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de los costos que implica su prestación. Dado que, los pasajeros de transferencia hacen uso de las áreas del terminal que permite su conexión con los PLBs, el costo asociado a estas inversiones también debe ser distribuido a los pasajeros de transferencia mediante las tarifas	LAP señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado como parte de las inversiones que corresponden al terminal a las áreas que sirven de conexión entre los puentes de embarque y el terminal, lo cual no iría en línea con la metodología aplicada por el Ositrán. Al respecto, como se indicó en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia., dada la información disponible en este contexto (inicio de operaciones de un nuevo terminal), la metodología más apropiada para determinar la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos, la cual consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de la asignación de los costos directos e indirectos que implica su prestación En el caso del flujo que realizarán los pasajeros de transferencia, se verifica que estos utilizarán las áreas de conexión del terminal con los puentes de embarque, por lo que, en línea con la metodología de costos completamente distribuidos, <u>corresponde aceptar el comentario de LAP.</u>
9.2	Los flujos de inversiones presentados por LAP se encontraban en términos nominales, por lo que, con el fin de ser consistentes con el flujo de caja en términos reales del 2024, debe descontarse la inflación, tanto en los montos de inversión como en las depreciaciones y el valor residual	Con relación al comentario, debe indicarse que en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló lo siguiente: <i>339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, <u>en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.</u></i> [El subrayado es nuestro.]

		Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales. Así, con el fin de mantener la consistencia de los flujos en términos reales, resulta adecuado deflactar los costos operativos del año 2025 con el fin de que el flujo de inversiones se encuentre en términos reales del año 2024¹⁹. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario de LAP.</u>
10	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
10.1	Mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI presenta los siguientes cometarios: En el punto 112 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se detalla que, de los treinta y dos (32) servicios, los pasajeros de transferencia solo utilizarían veintiséis (26); donde el número 8 de la lista sería “áreas de pasajero de tránsito”. AETAI precisa que el Ositrán considera a las “Áreas de pasajero de tránsito” como parte del servicio que sería financiado con la TUUA de origen o salida. Al respecto, señala que, en el punto 2.1.5 de la subsección 2.1 titulada “Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA” de la sección 2 titulada “Operaciones No Principales” del Anexo 3 del Contrato de Concesión, se señala que la sala de pasajeros en tránsito es un ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales. Así, AETAI señala que, de la lectura <i>textual del Contrato de Concesión se evidencia que las salas de pasajeros para conexión están financiadas con la recaudación del TUUA del aeropuerto. Por consiguiente, según el Contrato de Concesión los “ambientes especialmente acondicionados para pasajeros en conexión” con sus respectivos pasadizos, se encuentran cubiertos con el TUUA según lo que establece el Anexo 3 del Contrato de Concesión, por consiguiente, no existe sustento contractual para asignar inversión al servicio de pasajeros en conexión o transferencia.</i>	Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con lo establecido en el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA Internacional y Nacional se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios indicados en el Apéndice 1 del mismo anexo. Asimismo, a través de la Adenda N° 6, se modificó el literal a) del numeral 1.1 antes mencionado, estableciéndose que a los pasajeros en transferencia se les aplicará una TUUA de Transferencia según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas. Asimismo, a través de la Cláusula Cuarta de la referida Adenda, se estipuló que la TUUA de Transferencia se cobrará a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros.

¹⁹ Cabe precisar que la tasa de inflación utilizada corresponde a la inflación proyectada de los Estados Unidos para los años 2025 y 2026, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 2024. Fuente: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 11 de marzo de 2025).

		Con relación a la TUUA de Transferencia, mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0002-2025-IC-OSITRAN²⁰, se interpretó el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, determinándose que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a aquellos pasajeros que, de manera concurrente, cumplen con las siguientes características: a) su destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia; y, b) al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, en el mencionado Informe Conjunto se señaló que, los pasajeros DOM-INT-INT-DOM, DOM-DOM e INT-INT, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así se mencionó que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Considerando la interpretación efectuada a través de la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, como se ha indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, el alcance del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia es respecto a los pasajeros en transferencia DOM-DOM e INT-INT.
--	--	---

²⁰ Confirmada mediante Resolución de Presidencia N°0034-2025-PD-OSITRAN.

		Según se aprecia del comentario de AETAI, este plantea que las inversiones de la TUUA de Transferencia ya estarían consideradas en la TUUA Internacional y Nacional, ello, debido a que la sala de pasajeros en tránsito está financiada con la recaudación del TUUA del aeropuerto. Al respecto, señala que, en el punto 2.1.5 de la subsección 2.1 titulada “Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA” de la sección 2 titulada “Operaciones No Principales” del Anexo 3 del Contrato de Concesión, se señala que, la sala de pasajeros en tránsito es un ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales. Por ello, a su juicio, según el Contrato de Concesión los “ambientes especialmente acondicionados para pasajeros en conexión” con sus respectivos pasadizos, se encuentran cubiertos con el TUUA de origen conforme al Anexo 3 de dicho contrato, por lo que no existiría sustento contractual para asignar inversión al servicio de pasajeros en conexión o transferencia. Sobre el particular, debe decirse que, como lo advierte AETAI, la sala de pasajeros en tránsito es solo uno (1) de los veinticinco (25) servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. Y, a su vez, los veinticinco (25) servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición son una porción de los treinta y dos (32) servicios que reciben los pasajeros que pagan la TUUA Internacional y Nacional. Así, por ejemplo, los pasajeros en transferencia podrán beneficiarse de servicios como climatización, iluminación, señalética (vertical y horizontal), sistemas de información de vuelos, servicios higiénicos, las áreas de embarque, entre otros. Teniendo en consideración que los servicios que se encontrarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual es tres veces más grande que el actual, y requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas; la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos. De acuerdo con esta metodología, se reconocen tanto los costos directos e indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros.
--	--	---

		Finalmente, no está demás reiterar que, a través de la Adenda N° 6, se incorporó que a partir de la puesta en operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia, siendo precisamente en aplicación de dicho mandato contractual que el Regulador ha iniciado el presente procedimiento orientado a determinar dicha Tarifa. Por tanto, considerando que la TUUA de Transferencia se ha calculado considerando todos los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia, de acuerdo con el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, interpretado mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, <u>se desestima el comentario de AETAI.</u>
10.2	Utilizar las inversiones presentadas por LAP es referencial e impreciso porque el método constructivo que ha usado LAP es de <i>fast track</i>, por lo tanto, Ositrán no dispondría de precios unitarios ni de la cantidad de insumos que ha usado²¹. En este contexto, el Ositrán tendría que realizar mucho trabajo de verificación en el mercado o de lo contrario, optar por cambiar de metodología²². De acuerdo con AETAI, una tarifa no se puede establecer con información que no se encuentra verificada.	Al respecto, debe indicarse que de acuerdo con el numeral 7 de la cláusula 5 del Contrato de Concesión se señala: 5.7. <i>Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. <u>El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario;</u> solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.</i> [El subrayado es nuestro.]

²¹ Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Benjamín de la Torre a en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos llevada a cabo el 7 de febrero de 2025.

²² Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Martín La Rosa en la Audiencia Pública del 26 de febrero de 2025.

		Como se observa, el Contrato de Concesión otorga al Concesionario la libertad de escoger el método constructivo para realizar las Mejoras Obligatorias. Es así, que, LAP eligió la modalidad de construcción denominada <i>fast track</i>, en la cual las actividades de diseño y de construcción se superponen, permitiendo acelerar la construcción de infraestructuras críticas para cumplir las metas y los plazos contractuales en un corto plazo. En este contexto, debe reiterarse que, por mandato contractual -la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión- a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se cobrará la TUUA de Transferencia, siendo esa la razón por la cual el Regulador inició el presente procedimiento de fijación tarifaria para determinar la mencionada Tarifa antes de esa fecha y, sobre la base de la información disponible y considerando la naturaleza del servicio, se determinó que la metodología más idónea era la de costos totalmente distribuidos (ver sección V.1). Asimismo, debe reiterarse que, a la fecha, no se cuenta con el reconocimiento de inversiones que realiza la GSF²³, por lo que el cálculo de la TUUA de Transferencia se ha realizado sobre la base de la mejor información disponible en este procedimiento²⁴. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
10.3	La Propuesta Tarifaria del Ositrán señala que está considerando la mejor información disponible, lo cual, en opinión de AETAI, no sería cierto porque no se han consultado los Estados Financieros Auditados de LAP ²⁵ . Señala AETAI que, de acuerdo con LAP, su inversión bordea los USD 1 539 millones; sin embargo, de acuerdo con sus Estados	Al respecto, y tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, dada la metodología de costos totalmente distribuidos, para determinar la TUUA de Transferencia se consideran tanto costos directos como costos indirectos relacionados con la prestación del servicio.

²³ Cabe resaltar que el numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación; conforme a lo establecido en la "Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN.

²⁴ La información fue proporcionada por LAP, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, recibida el 6 de setiembre de 2024.

²⁵ Cabe precisar, que mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, sobre el supuesto no uso de los Estados Financieros de 2023 y 2024 para la estimación del CAPEX, LAP indicó que el cuadro preparado por AETAI conduce a un error, pues no se trata del monto total de inversión, sino es solo la recopilación de los principales contratos adjudicados hasta 2023 y no refleja la totalidad de la inversión del Proyecto de Expansión del AIJC. La inversión total del Proyecto asciende a 1,950 millones de dólares y además de los paquetes de trabajo 1, 2, 3 se han ejecutado inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo. Estas ascienden aproximadamente a **USD 583 MM** y se componen de la siguiente manera:

- Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de **USD 100 MM**. Entre los principales contratistas destacan Unlimited Systems S.A.C., TK Airport Solutions S.A. y ALMASA SRL. Estos contratos y todas las órdenes de compra adicionales directas, que han sido necesarias para completar la ejecución del paquete de trabajo relacionadas al Lado Tierra y han sido informadas oportunamente al regulador.

Financieros Auditados, todo el proceso de construcción ha sido subastado por un valor que llega a los USD 1 367 millones (que incluyen todos los costos en que ha incurrido LAP para realizar la construcción de la pista, nuevo terminal y torre de control). Además, en las notas de los Estados Financieros del período 2020-2023, se detallan todos los gastos en que ha ido incurriendo LAP durante el proceso constructivo. LAP clasifica sus gastos en “lado aire” y “lado tierra”, y, por un tema didáctico al resto de costos los han denominado “inversión indirecta” AETAI cuestiona que el Ositrán no haya revisado la información de los Estados Financieros Auditados para constatar la información enviada por LAP, tomando en consideración que esa información es más veraz porque proviene de los Estado Financieros Auditados del Concesionario. Asimismo, AETAI señala que, el valor de los paquetes que se presentan en el Cuadro N°2 de su informe tenderían a ser más próximos al comportamiento de mercado porque estos han sido el resultado de un proceso de subasta que fue organizado por LAP. Adicionalmente, AETAI afirma que, según los Estados Financieros Auditados de LAP, para el año 2024 quedaba pendiente ejecutar alrededor de USD 167 millones, dado que, el presupuesto de lado aire estaría ejecutado al 100%, con lo cual. la inversión indirecta, así como el saldo se asignarían a “lado tierra” Así, AETAI señala que, mediante <i>drivers</i> de ingresos ha asignado el monto que le correspondería al terminal, obteniendo que, el monto de la inversión en el nuevo terminal sería de USD 608 millones, incluidos costos indirectos y márgenes de utilidad de contratistas de LAP	Es así que, en el caso particular de las inversiones, se consideraron inversiones directas relacionadas con las áreas puestas a disposición de los pasajeros de transferencia, así como las inversiones indirectas de sistemas y edificaciones que tienen incidencia en el funcionamiento del terminal, como son la planta de tratamiento de aguas residuales, la planta de generación eléctrica, el sistema de obtención de agua cruda, redes y sistemas eléctricos (para mayor detalle ver la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe). Asimismo, se considera parte de las inversiones relacionadas con el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, como son: la elaboración del diseño conceptual, las obras adicionales (como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc.), entre otros. Así, al revisar los Estados Financieros de LAP se observó que solo había detalle de la información de inversión de los paquetes 1, 2 y 3; sin embargo, no había detalle de la inversiones transversales ni indirectas; por lo que, la mejor información disponible para el cálculo de la tarifa fue la remitida por el Concesionario. Como ya se indicó, la estimación de las inversiones que realiza AETAI toma en consideración solamente la información de los paquetes de trabajo 1, 2 y 3; sin embargo, el Proyecto de Expansión del AIJC además de dichos paquetes de trabajo, también incluye a las inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo; por ejemplo: • Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de USD 100 millones. • Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de USD 70 millones.
---	---

- *Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de **USD 70 MM**. Entre los principales contratistas destacan Consorcio Nuevo Limatambo, AECOM Technical Services y Corporación MHP S.A.C. Asimismo, se incluyen órdenes de compra adicionales directas, que han sido necesarias para completar la ejecución del paquete de trabajo relacionado al Lado Aire y fueron informadas oportunamente al regulador.*
- *Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 MM y que están compuestas principalmente por los conceptos de MOU (memorando de entendimiento), Diseño, Trabajos Iniciales (Paquete de Trabajo 1 y adicionales) y Site Management (gestión de obra). Dichos conceptos han sido explicados en detalle y sustentados al regulador.*
- *Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 MM y que están relacionadas a los conceptos de PMO (gestión de proyectos), gastos corporativos y elaboración del Plan Maestro. Dichos conceptos también han sido explicados a detalle y sustentados al regulador.*

Finalmente, LAP precisa que, el detalle de inversiones totales del proyecto fue presentado al regulador. con Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, adjuntando el archivo Excel “Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión”.

		• Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 millones. • Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 millones. Finalmente, es importante indicar que, para asignar el monto de la inversión, que según AETAI, le corresponde al nuevo terminal, proponen emplear información de ingresos de los servicios prestados en el actual Terminal, y que se encuentra contenida en la Contabilidad Regulatoria. Al respecto, debe señalarse que, dado que en el Nuevo Terminal de Pasajeros es una infraestructura nueva y de mayor capacidad que el actual Terminal, las características operacionales y costos asociados pueden ser diferentes; así, la aplicación de supuestos de asignación como los planteados por AETAI podrían generar distorsiones en la asignación de los montos de inversiones y, por ende, en la determinación de la tarifa. Por tanto, si se considerara la propuesta de AETAI no se estarían reconociendo las inversiones indirectas asociadas al terminal En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
--	--	---

10.4	La Propuesta Tarifaria del Ositrán señala que está considerando la mejor información disponible, lo cual, no es cierto porque no se han consultado otras fuentes como SUNAT²⁶ De acuerdo con AETAI, las “inversiones exclusivas” del servicio estarían sobredimensionadas, en más de 100%. A manera de ejemplo, AETAI ha tomado como referencia la RAPISCAN 920CT, equipo de HBS que es publicitado por la empresa importadora Unlimited Systems ²⁷ y ha descargado la información de la página web de la SUNAT con el fin de valorarlo. De acuerdo con AETAI, LAP habría adquirido estos equipos directamente a la empresa antes mencionada.	Al respecto, cabe preciar que, en la Tabla 51 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se observa, como parte del equipo en las áreas exclusivas asignadas a los pasajeros de transferencia INT-INT, el rubro “Equipamiento de Seguridad”, que asciende a USD 7,5 millones²⁸. Asimismo, es importante añadir que, con relación al comentario de AETAI, LAP ha señalado mediante Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 que el rubro “Equipamiento de Seguridad” no incluye solamente el RAPISCAN 920 CT, sino que también se encuentran los siguiente equipos:
-------------	---	--

²⁶ Cabe precisar, que mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, sobre el comentario de AETAI respecto al supuesto sobrecosto de los equipos de escaneo de equipaje; LAP indicó que ha *invertido en “Equipamiento de Seguridad” USD 7.5 millones, tal como se presenta en la Tabla 15 de la sección 3.2.1. de nuestra Propuesta Tarifaria, que se presenta a continuación. Esta inversión de US\$ 7.5 millones corresponde a los equipos destinados exclusivamente para el control de seguridad de los equipajes de mano y pasajeros de transferencia INT-INT en el segundo nivel.*

El monto de USD 7.5 millones correspondiente al concepto de “Equipamiento de Seguridad” abarca un conjunto de máquinas de seguridad y no únicamente la RAPISCAN 920 CT. A continuación, se detallan las máquinas incluidas en este paquete, sus respectivos costos y usos. Es importante señalar que los costos están detallados en el contrato EPC y la adenda 2 firmados con Inti Punku, los cuales han sido solicitados y compartidos con el regulador:

- i **Máquinas Rayos-X Rapiscan 920 CT:** es un sistema avanzado de inspección por rayos X, que facilita la identificación precisa de objetos sospechosos sin necesidad de abrir las maletas. Cabe destacar, que la propuesta de LAP incorpora 7 equipos Rapiscan 920 CT, en la zona de transferencia INT-INT del segundo nivel. La inversión directa fue de **USD 2.9 millones**. La inversión realizada por LAP se sustenta en el contrato EPC + Adenda 2 firmado con Inti Punku.
- ii **Sistema Automático de Retorno de Bandejas:** tiene como función principal recoger, transportar y devolver las bandejas utilizadas por los pasajeros para depositar su equipaje de mano durante el proceso de inspección mediante las máquinas de rayos X. En la propuesta de LAP se consideraron 7 equipos del Sistema Automático de Retorno de Bandejas, es decir, uno por cada Máquina de rayos X Rapiscan 920 CT. Adicionalmente, debe incluirse los costos de integración de dicho equipamiento con la Máquina de rayos X. La inversión directa considerada para estos equipos fue de **USD 1,6 millones**.
- iii **Bodyscan:** este equipo es un sistema de escaneo corporal que se utiliza para detectar objetos ocultos en el cuerpo de una persona sin necesidad de contacto físico. En la propuesta de LAP, se consideró 1 equipo para la zona de transferencia INT-INT ubicada en el segundo nivel debido a que los pasajeros que pasarán por dicho control serán seleccionados de manera aleatoria. La inversión directa para este equipo fue de **USD 238 774**.
- iv **ETD:** es una tecnología diseñada para detectar rastros de explosivos en objetos y equipaje de los pasajeros, fortaleciendo los controles de seguridad. En la propuesta de LAP se consideraron 7 equipos ETD. La inversión directa considerada para estos equipos fue de USD 245,000 lo que implica un costo unitario de USD 35 000 por máquina.
- v **Otros equipos:** como *inspección de calzado, detector de metales pesados, detectores de metal manual* y Threat Input Projection (permite el análisis de datos entrantes para detectar anomalías o amenazas). La inversión directa en otros equipos relacionados al sistema de seguridad asciende a USD 564 291.

En agregado, la inversión directa total por los equipos ascendió a USD 5,5 millones. Adicionalmente, la inversión indirecta del contratista, que corresponde a la gestión administrativa y operativa durante el desarrollo de la infraestructura e instalación de los equipos ascendió a USD 2,04 millones. Esta cifra de aproximadamente 37% del costo directo ha sido debidamente sustentada en la Carta C-LAP-GPF-2024-0187. Así, el monto de inversión total del “Equipamiento de Seguridad” ascendió a USD 7,5 millones.

²⁷ AETAI señala que, UNLIMITED SYSTEMS S.A.C. es el representante oficial autorizado de la marca RAPISCAN a nivel mundial y en Perú, como lo muestran los registros de la SUNAT.

²⁸ A continuación, se muestra la Tabla 51 de la Propuesta tarifaria del Ositrán:

Tabla 51 Inversión asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT (USD)				
INT-INT	Canitad	Unidad	Ratio (USD/m2)	Monto (USD)
Edificio Terminal	2017	m2	3 085	6 221 628
Ascensores	2	unidades	158 249	316 498
Escaleras mecánicas	2	unidades	207 429	414 857
Control de tarjeta de embarque	11	unidades	31 196	343 159
Equipamiento de seguridad	1	unidades	7 541 160	7 541 160
Inversiones exclusivas INT-INT				14 837 302

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

	Añade AETAI que el valor CIF de los equipos de RAPISCAN 920 CT es de USD 298,529, información que sería la mejor información que tiene a disposición el Regulador porque proviene de valores de mercado. Para determinar el precio final del equipo, AETAI recurre a la cotización de una máquina similar, la SMITH 100 x 100. Según el registro de SUNAT, el valor CIF de este tipo de equipo estaría en USD 78 493; sin embargo, su precio de venta es de USD 88 725, lo que refleja un margen de ganancia de 13%. AETAI señala, además, al precio se le debe agregar: costos de instalación, costos de maletín de prueba y costos de software de entrenamiento. De esta forma, según la información provista por Mastech4 la cotización de un equipo de inspección de equipaje sería: - Precio de venta del equipo = USD 88,725 - Costos de instalación = USD 4,440 - Costo de Maletín de prueba = USD 2,124 - Costo de software de entrenamiento = USD 15,175 Así, luego de los ajustes respectivos, AETAI obtiene que el valor de la maquina RAPISCAN 920 CT estaría alrededor de USD 420 000; monto que dista de los USD 7 millones que presenta LAP. Así, luego de los ajustes respectivos, AETAI obtiene que el valor de la maquina RAPISCAN 920 CT estaría alrededor de USD 420 000; mientras que, LAP está pidiendo alrededor de USD 7 millones, lo cual no se ajusta a los valores de mercado que se encuentran registrados en la SUNAT.	- Siete equipos de Máquinas Rayos-X Rapiscan 920 CT, con un precio unitario de USD 410,709 valor menor - Siete sistemas automáticos de retorno de bandejas, con un precio unitario de USD 225 238. - Un escáner corporal, con un precio de USD 238,774. - Siete equipos ETD (detector de traza de explosivos), con un precio unitario de USD 35 000. - Otros equipos relacionados al sistema de seguridad como, <i>shoe screening</i> (inspección de calzado), detector de metales de paso, detectores de metal manual), <i>threat input projection</i> (TIP): permite el análisis de datos entrantes para detectar anomalías o amenazas. En conjunto estos sistemas ascienden a USD 564 291. En total, la inversión directa total asciende a USD 5,5 millones, a lo cual LAP adiciona la inversión indirecta del contratista (37% de los costos directos)²⁹; obteniéndose un monto de inversión total ascendente a USD 7,5 millones. Como se aprecia, el rubro “Equipamiento de Seguridad” considerado como parte de las inversiones asignadas al Flujo INT-INT, no solamente considera un equipo de rayos X, por lo que, no es correcto lo indicado por AETAI en el sentido que las inversiones se encuentran sobredimensionadas en más de 100%. Es más, se observa que el precio unitario de las máquinas de rayos X (RAPISCAN 920 CT) estimado por AETAI (USD 420 123) es mayor al considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán (USD 410,709), en más de USD 9000. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de AETAI.</u>
10.5	Con relación a la metodología que se ha empleado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán para determinar el CAPEX, AETAI presenta diversos comentarios, los cuales se han agrupado en cinco puntos: a. La metodología para estimar el CAPEX que ha considerado el Ositrán favorecería al Concesionario, ya que a partir del valor total de inversiones consideradas por LAP (inversión directa, inversiones transversales e inversiones en edificios auxiliares y sistemas), y la estimación de los ratios por m², se estaría	Al respecto, debe indicarse que, el empleo de <i>drivers</i> para asignar costos e inversiones es una práctica común tanto en los procedimientos tarifarios como en los de cargos de acceso. En este caso en particular, en el que se aplica la metodología de costos totalmente distribuidos se busca asignar parte de las inversiones directas (relacionadas con el terminal) e indirectas (transversales e indirectas) que están relacionadas con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia.

²⁹ Cabe precisar que, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, recibida el 13 de marzo de 2025, LAP señaló que en el Contrato EPC los costos indirectos representan alrededor del 37% de los costos directos.

duplicando el valor de las inversiones. En su opinión, al asignarse los ratios por tipo de área (exclusiva o común) y por cada tipo de TUUA de Transferencia genera un aumento artificial en el cálculo del CAPEX de este servicio. b. AETAI sostiene que, dado que los ratios por metro cuadrado parten de un único valor de inversiones totales del nuevo terminal, no tiene sentido volver utilizar al menos dos veces las inversiones directas, indirectas o las auxiliares, para estimar y obtener distintos tipos de ratios. c. Los drivers utilizados para distribuir las inversiones asociadas a las áreas de circulación o pasadizos y otros edificios resultan poco consistentes, en opinión de AETAI, porque: - Contractualmente, las salas de transferencia y sus pasadizos son financiados con la TUUA. - En la Propuesta tarifaria del Ositrán se afirma que una parte del pasadizo es TUUA y la otra TUUA de Transferencia, lo cual no tendría ningún un sentido económico. - Los flujos en el aeropuerto aún no estarían definidos porque no se han realizado pruebas integrales. - Existen pasajeros en transferencia que no usan <i>boarding pass</i>, por consiguiente, no seguirían las supuestas rutas que han sido propuestas por el Regulador (en el actual terminal los pasajeros DOM-DOM salen de la zona de <i>check-in</i>). d. Los resultados obtenidos por el Regulador pueden variar significativamente, si se cambian los drivers. Por ejemplo, si se redefinen los drivers, y se calculan como proporción de DOM-DOM e INT-INT, el área se reduce a la mitad en el caso de pasajeros INT-INT y en DOM-DOM aumenta ligeramente. De esta forma, AETAI concluye que los <i>drivers</i> crean una inversión inexistente en el servicio y pérdida para el consumidor en el valor actual en un monto que bordea los USD 12 millones en el caso los pasajeros de INT-INT e. Los drivers que se utilizan para asignar las inversiones comunes y transversales, en opinión de AETAI, sólo tendrían como finalidad justificar la existencia de una tarifa porque, en línea con el Contrato de Concesión y Ositrán (2004), los ambientes, así como los costos de los servicios que consumen los pasajeros de transferencia se encontrarían financiados con la TUUA de origen o salida. Por lo que, si se quiere fijar la TUUA de transferencia es necesario que la se reajuste el valor de la TUUA de origen.	Dado que los pasajeros de transferencia tendrán áreas exclusivas diferencias (INT-INT y DOM-DOM); y, que, asimismo, tendrán a su disposición áreas comunes (que compartirán con otros tipos de pasajeros), es importante estimar su participación en dichas áreas con el fin de asignar adecuadamente las inversiones que se van a considerar en la tarifa. Por dicha razón, es que para la estimación de las inversiones se han diferenciado a los tipos de pasajeros y a los tipos de inversiones; sin que esto equivalga a una duplicidad de costos. Por lo expuesto, se desestima el punto a) del comentario de AETAI. Con relación al punto b), AETAI señala que, los ratios por metro cuadrado parten de un único valor de inversiones totales del nuevo terminal, por lo que no tiene sentido volver utilizar las inversiones directas, indirectas o auxiliares, para estimar y obtener distintos tipos de ratios. Al respecto, y como se desarrolló en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, como primer paso para la determinación del CAPEX asociado a los pasajeros de transferencia es identificar los metros cuadrados a disposición de cada tipo de pasajero (INT-INT y DOM-DOM), tanto en las áreas comunes como en las áreas exclusivas. Como segundo paso se determinan los ratios que valorizan las inversiones por metro cuadrado, de cada tipo de inversiones (relacionadas con el terminal, los edificios y sistemas auxiliares y de las inversiones transversales). Finalmente, se puede determinar el monto de inversión que corresponde a cada tipo de pasajero al multiplicar los metros cuadrados asignados (INT-INT y DOM-DOM, respectivamente) por el valor de la inversión por metro cuadrado (USD/m²). Como se observa, la metodología empleada por el Ositrán permite obtener una estimación lógica de las inversiones asignadas a la TUUA. El no considerar las inversiones indirectas, transversales o de sistemas/edificaciones auxiliares, relacionados con la prestación de los servicios brindados a los pasajeros de transferencia iría en contra de la metodología de costos totalmente distribuidos, según la cual la tarifa se establece a partir de la asignación de los costos directos e indirectos que implica su prestación.
--	---

		En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el punto b) de AETAI.</u> Con relación al punto c) AETAI señala que los <i>drivers</i> empleados para distribuir las inversiones asociadas a las áreas de circulación o pasadizos y otros edificios resultan poco consistentes. En primer lugar, AETAI señala que los <i>drivers</i> no son consistentes porque contractualmente, las salas de transferencia y sus pasadizos son financiados con la TUUA. Al respecto, como se ha señalado en la respuesta al comentario i) de esta sección los pasajeros de transferencia tienen a su disposición 25 de los 32 servicios establecidos en Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, incluyendo las salas de transferencia y sus pasadizos, por lo que resulta adecuado la inclusión en el cálculo de dichas zonas En segundo lugar, AETAI argumenta, que el Ositrán sostiene que una parte del pasadizo es TUUA y la otra TUUA de Transferencia, lo cual carecería de sentido económico. Sobre el particular bajo la metodología de costos totalmente distribuidos se busca asignar al servicio los costos directos e indirectos relacionados con su prestación. Así, si una infraestructura sirve para brindar un conjunto de servicios, debe identificarse qué parte de esta infraestructura corresponde ser asignada al servicio que se busca tarificar, para lo cual se hace uso de <i>drivers</i>. En tercer lugar, AETAI manifiesta que los flujos en el aeropuerto aún no están definidos porque no se han realizado pruebas integrales (poniendo de ejemplo que hay pasajeros DOM-DOM que salen a la zona pública). Con relación a dicho argumento, debe indicarse que, las pruebas integrales no tienen como objetivo definir los recorridos que siguen los pasajeros en el AIJC, esos recorridos ya se encuentran definidos, esto de acuerdo con los planos remitidos por la GSF mediante el Memorando N° 0506-2025-GSF-OSITRAN. De otro lado, sobre que los <i>drivers</i> no son consistentes porque hay pasajeros que salen a la zona pública y no usan <i>boarding pass</i>, debe señalarse que, tal como se indica en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe, que los pasajeros de transferencia que pagarán la TUUA de Transferencia, son los DOM-DOM y los INT-INT que cumplan con las siguientes condiciones:
--	--	---

		○ Pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. ○ Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Como se observa, los pasajeros que salen a la zona pública no son considerados pasajeros de transferencia en el marco del presente procedimiento tarifario. Por lo que, no se observan inconsistencias en el uso de los <i>drivers</i>. Como se aprecia, los <i>drivers</i> empleados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán son consistentes y van en línea con la metodología de costos totalmente distribuidos. Al respecto, y como ya se ha indicado, de acuerdo con la Adenda 6, al inicio de operaciones LAP cobrará a los pasajeros de transferencia una TUUA, por lo que, con la mejor información disponible a este momento, se ha determinado la TUUA de Transferencia. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el punto c) del comentario de AETAI.</u> Con relación al punto d) AETAI señala que los resultados obtenidos por el Regulador pueden variar significativamente, si se cambian los <i>drivers</i>. Por ejemplo, si estos se redefinen y se calculan como proporción de DOM-DOM e INT-INT, el área se reduce a la mitad en el caso de pasajeros INT-INT y en DOM-DOM aumenta ligeramente, por lo que, en su opinión, los <i>drivers</i> crean una inversión inexistente en el servicio y pérdida para el consumidor.
--	--	---

		Al respecto, debe indicarse que, efectivamente, un cambio en los <i>drivers</i> tiene como un efecto una modificación de los resultados de las estimaciones. De allí la importancia de sustentar adecuada y técnicamente la elección de tales generadores de costos. Cabe precisar que, la elección de los <i>drivers</i> depende de múltiples factores, como la información disponible, la facilidad de su estimación, el fin para el que se los necesite, entre otros. En este caso particular, dado que se cuenta con la información sobre las dimensiones de las áreas del terminal y el monto de inversión relacionado, se construyeron drivers a razón del costo por metro cuadrado (USD/m2), tanto para las áreas exclusivas como para las comunes. En el caso particular de las áreas comunes, debe considerarse que dichas áreas son usadas por otros tipos de pasajeros; por lo que obviar su inclusión en el cálculo generaría como resultado estimaciones sesgadas de las áreas a disposición de los pasajeros en transferencia. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el punto d) del comentario de AETAI.</u> Con relación al punto e), AETAI señala que, los drivers que se utilizan para asignar las inversiones comunes y transversales solo tienen por finalidad justificar la existencia de una tarifa porque, los ambientes, así como los costos de los servicios que consumen los pasajeros de transferencia se encontrarían financiados con la TUUA de origen o salida; por lo que, si se quiere fijar la TUUA de transferencia es necesario que la se reajuste el valor de la TUUA de origen. Al respecto, y como se ha indicado ampliamente en el presente documento, para establecer el nivel tarifario según la metodología de costos totalmente distribuidos se parte de la asignación de costos directos e indirectos relacionados con la prestación del servicio (para mayor detalle revisar la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe). Por lo indicado, deben considerarse todas las inversiones relacionadas con los servicios que tendrán a su disponibilidad los pasajeros de transferencia en el Nuevo Terminal de Pasajeros; no hacerlo iría en contra de la metodología de costos totalmente distribuidos.
--	--	--

		Asimismo, como se detalló en la <i>sección V.5</i>, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, referida a inversiones, existen inversiones transversales e indirectas que sirven de apoyo para el terminal y otras que fueron necesarias para el desarrollo del proyecto, por lo que, una parte de ellas debe considerarse en el cálculo de las tarifas. Asimismo, sobre las inversiones en áreas comunes, se debe mencionar que se trata de áreas por las que van a transitar los pasajeros de transferencia, con lo cual estos pasajeros tendrán a su disposición los servicios que se encuentren en estas áreas, también debe considerarse una proporción en el cálculo de las tarifas. Por tanto, no es correcto lo indicado por AETAI en el sentido que los drivers que se utilizan para asignar las inversiones comunes y transversales sólo tienen por finalidad justificar la existencia de una tarifa. En efecto, debe reiterarse que la existencia de la TUUA de Transferencia se encuentra justificada en la Adenda N° 6, pues a través de esta se dispuso que a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros se cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia. Así, en virtud de dicho mandato contractual, el Ositrán inició el presente procedimiento tarifario orientado a determinar la TUUA de Transferencia. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el punto e) del comentario de AETAI.</u>
10.6	AETAI señala que, <i>la falta de información del Ositrán no puede ser justificación para que los usuarios paguen tarifas que no tienen justificación en costos o inversiones desnaturalizando el propósito principal de buscar y mantener el equilibrio económicos.</i>	Al respecto, y como ya se indicó en secciones previas, el Ositrán se encuentra determinando la TUUA de Transferencia en cumplimiento de la Adenda 6 al Contrato de Concesión, que precisa que LAP podrá cobrar la mencionada tarifa desde el inicio de operaciones del nuevo terminal. En el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, el Ositrán ha solicitado información a las aerolíneas, al Concedente y al Concesionario con el fin de contar con la mejor información disponible. Así, bajo la metodología de costos totalmente distribuidos se ha calculado la TUUA de Transferencia, considerando tanto costos directos como indirectos que están relacionados con la prestación de los servicios que está a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, sobre la base de la mejor información disponible. Así, contrariamente a lo que alega AETAI, el cálculo de la TUUA de Transferencia se encuentra debidamente sustentada.

		En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
11	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
11.1	En la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero de 2025, el Sr. José Villaseca y el Sr. Martín La Rosa, representantes de IATA, presentaron las siguientes consultas sobre las inversiones: La Propuesta del Ositrán había considerado en el CAPEX toda el área del terminal menos las áreas de conexión hacia los puentes de embarque, cuando la tarifa está dirigida a un pasajero de transferencia en específico y no a un usuario aeroportuario de toda la terminal.	Al respecto, debe aclararse que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no está considerando toda el área del Terminal para el cálculo de la tarifa, solamente se consideran las áreas que los pasajeros de transferencia tendrán a su disposición, ya sea de manera exclusiva o compartida con otros pasajeros; así como parte proporcional de las inversiones indirectas, transversales y auxiliares. Por lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de IATA.</u>
11.2	Dado que no existe información histórica para este servicio en particular, podría hacerse un símil con lo que se hace en CORPAC con la determinación de un porcentaje de ejecución de inversiones. En este caso en particular, ¿no se podría establecer un ratio considerando cuánto, en el histórico, LAP ha indicado que algo ha costado versus lo que realmente costó (verificado)?³⁰	Al respecto, debe indicarse que son situaciones distintas; en el caso de las revisiones tarifarias CORPAC se cuenta con información de periodos previos, incluyendo inversiones programadas y ejecutadas para los servicios materia del procedimiento tarifario. En cambio, en el caso de la TUUA de Transferencia a ser cobrada en el Nuevo Terminal de Pasajeros, no se tiene información previa respecto a las inversiones declaradas por el Concesionario y los montos reconocidos por la GSF en el procedimiento de reconocimiento de inversiones asociadas a este servicio. Por tanto, atribuir a las inversiones relacionadas a la TUUA de Transferencia a ser cobrada en el Nuevo Terminal de Pasajeros ratios correspondientes a inversiones relacionadas a otros servicios podría introducir un sesgo en el cálculo. Por lo expuesto, <u>se da por atendida la consulta de IATA.</u>

³⁰ Este comentario también fue señalado por el Sr. La Rosa en la Sesión del Consejo de Usuarios de Aeropuertos llevada a cabo el 7 de febrero de 2025.

Tema: WACC		
12	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
12.1	En la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que: La prima de riesgo país se actualizó a enero del 2025, dando como resultado un valor de 1,69%. La muestra de betas se actualizó hasta el 07 de febrero de 2025; es decir, tomó como fecha de inicio el 07 de febrero de 2020. En línea con lo planteado por el Regulador, los betas seleccionados fueron estimados en función del Índice S&P con información semanal para un período de cinco años.	AETAI plantea que, en el caso de la prima de riesgo país, se debe emplear el EMBI+ Perú publicado por el BCRP hasta enero de 2025, en tanto que, en el caso de la muestra de betas, se debe emplear la información de <i>Bloomberg</i> hasta el 07 de febrero de 2025. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Anexo 3 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, en la Propuesta del Ositrán se tomó como año base (año 0) al 2024. Por tal motivo, el cálculo del WACC de la empresa se realizó para dicho año base. Así, la información empleada para la estimación de las variables “tasa libre de riesgo”, “prima de riesgo de mercado”, “prima de riesgo país” y la muestra de betas de empresas comparables abarcó hasta el cierre del año 2024, toda vez que se buscó cuantificar dichas variables al año base en que se realiza la evaluación del flujo de caja descontado (2024). Cabe indicar que similar criterio ha sido aplicado por el Ositrán en anteriores procedimientos tarifarios. Así, en el caso de la variable “prima de riesgo país”, tal como se señaló en el Anexo 3 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el criterio considerado para estimar el valor de la prima fue utilizar el indicador EMBIG+ Perú considerando un horizonte de dos años (24 meses), con lo cual el periodo de la información abarcó desde enero de 2023 hasta diciembre de 2024. De igual forma, para el caso de la muestra de betas de empresas comparables, en el referido Anexo 3 se indicó que, para estimar el beta apalancado para el año 2024 se consideró un horizonte temporal de cinco años, con lo cual el periodo de la información abarcó desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024. Por tanto, lo planteado por AETA implicaría incorporar información del año 2025 dentro del cálculo del WACC estimado para el año 2024, lo cual no resulta consistente. En tal sentido <u>se desestiman los comentarios de AETAI</u>

12.2	Sobre el costo de la deuda, AETAI indica que solicitó el costo de la deuda, pero LAP se negó a entregarla, alegando que este únicamente sería enviado al Ositrán. AETAI precisa que, para un proceso de negociación equitativo entre LAP y los usuarios intermedios, se necesita que ambas partes tengan la misma información. <i>Mientras existan asimetrías de información, una de las partes se beneficiará (LAP) en detrimento de la otra (usuarios intermedios).</i>	Si bien AETAI señala que la falta de acceso a cierta información genera una asimetría en el proceso tarifario, es importante precisar que la fijación de la TUUA de Transferencia se encuentra a cargo del Regulador y se realiza en el marco del RETA, sin contemplar una fase de negociación entre el Concesionario y los usuarios intermedios. En efecto, la remisión de información por parte del Concesionario a los usuarios intermedios no es un requisito dentro de este procedimiento. Por su parte, Ositrán tiene la responsabilidad de recopilar la mayor cantidad de información disponible para elaborar la Propuesta Tarifaria del Regulador. En este contexto, es importante mencionar que, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió al Ositrán los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda. Dicha información fue debidamente evaluada y considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador, como consta en la Sección VI del <i>Anexo 3: Cálculo del Costo Promedio Ponderado Capital</i> de la Propuesta Tarifaria del Regulador. Así, todo usuario (intermedio y final) ha podido solicitar acceder a dicha información a través del portal web del Ositrán³¹. En consecuencia, <u>se desestima el comentario de AETAI.</u>
12.3	Con relación a la estructura deuda-capital, AETAI no está de acuerdo con el ratio estimado por el Ositrán (7,33%) porque se calcula hasta la conclusión del crédito. En ese contexto, para mantener la consistencia, se requiere de un ratio deuda-capital de largo plazo o estructura deuda-capital objetivo, expresado en los <i>covenants</i> del cierre financiero de LAP, que en este caso particular es el ratio de 75/25. AETAI argumenta que, históricamente, este criterio ha sido defendido tanto por LAP como por el Regulador y esto se refleja en los diferentes pronunciamientos que han tenido con relación a esta variable. Asimismo, precisa que, Ositrán, al estimar la TIR de la deuda, requiere que el ponderador utilizado en el WACC tenga el mismo carácter prospectivo y no histórico. Por lo expuesto, AETAI considera que la estructura deuda-capital deber el ratio objetivo 75/25.	Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de acuerdo con Chisari <i>et al.</i> (1999)³², para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros; por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se emplearon los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital.

³¹ Disponible en < <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resolucion-021-2025-pd-ositrان.pdf>>.

³² CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

		Asimismo, como se señaló en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, dado que el año base considerado es el 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleó la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024³³, ya que dicha fuente permite aproximarse a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Ello, debido a que a la fecha de la elaboración de la Propuesta del Ositrán no se disponía de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Así, el ratio Deuda Capital considerada en la Propuesta del Ositrán fue de 0,988 (o, equivalentemente, 49,7/50,3). De acuerdo con lo señalado anteriormente, AETAI indica que, para el presente caso, debe utilizarse un ratio Deuda Capital objetivo debido a que, al haberse calculado el costo de la deuda de la empresa de modo prospectivo a partir de la TIR de la deuda contraída, el ponderador de dicho costo dentro del cálculo del WACC de LAP también debe presentar dicha característica. Al respecto, para sustentar su argumento, AETAI hace referencia a pronunciamientos del Ositrán emitidos en el marco de procedimientos tarifarios anteriores. Sobre el particular, debe indicarse que el criterio aplicado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, respecto al empleo de valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, tomados a partir de los Estados Financieros de la empresa, para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital, no resulta incorrecto desde un punto de vista técnico, pues lo que busca es medir la situación de la estructura de financiamiento de la empresa al año base del flujo de caja descontado, bajo el supuesto de que dicha estructura se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, toda vez que el WACC, al actuar como tasa de descuento, permite valorar de igual forma los flujos económicos generados a lo largo de dicho horizonte (diferenciándose únicamente por el año en el cual se presenta el flujo económico evaluado). Si bien el criterio empleado anteriormente en diversos procedimientos tarifarios, tal como menciona AETAI, fue considerar un ratio Deuda Capital denominado objetivo, cuya determinación no se realizó a partir de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, debe indicarse que la intervención de dicho ratio dentro del cálculo del WACC conserva el supuesto de que la estructura de financiamiento que
--	--	---

³³ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

	representa se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, de manera similar a lo considerado para el presente caso en el cual el ratio Deuda Capital se determinó a partir de los valores en libros del Concesionario. Así, el cuestionamiento presentado por AETAI estaría acotado a la forma de medición del ratio Deuda Capital, en lugar de la naturaleza prospectiva de dicho ratio, ya que, como se señaló, dicha naturaleza se encuentra presente en el ratio considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. En ese orden de ideas, respecto a la medición del ratio Deuda Capital de la empresa, como ya se indicó, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se emplearon los valores en libros de la empresa al año 2024 bajo el supuesto de que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que, tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa, podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento prospectiva a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Así, ante dicho escenario, resultaría razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo³⁴. Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo “Mini-Perm” con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente: “15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO (...) (e) Los principales compromisos financieros son: (...) 4. <u>El ratio Deuda/Patrimonio neto no excederá de 75:25.”</u>
--	---

		[El subrayado es nuestro.] Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”. En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente: “1.4. Financiamiento (...) <i>El 22 de diciembre de 2022, como parte del financiamiento Mini-Perm, <u>LAP, Fraport AG e IFC firmaron un Acuerdo de Aporte de Capital</u>. De conformidad con este acuerdo, Fraport AG e IFC, como socios de LAP, acordaron <u>realizar contribuciones de capital a LAP periódicamente para cumplir con el índice de deuda a capital requerida.</u>”</i> [El subrayado es nuestro.] Como puede observarse, debido a que, en atención al cumplimiento del compromiso asumido por LAP a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”, los socios de la empresa han acordado la realización de aportes de capital periódicamente, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. No obstante, dado que, a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con los aspectos comentados anteriormente respecto a la naturaleza prospectiva de dicho ratio.
--	--	---

³⁴ Cabe señalar que, como se mencionó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

		Por lo tanto, a la luz de lo señalado, para el cálculo del WACC de la empresa se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo “Mini-Perm”, el cual asciende a 3,00 (75/25). Así, por lo señalado, <u>se acepta el comentario presentado por AETAI.</u> Finalmente, es importante mencionar que, en relación con el cuestionamiento presentado por AETAI al ratio Deuda Capital, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, LAP señala lo siguiente: <i>Si bien en diversas oportunidades el OSITRAN ha empleado la estructura D/E objetivo para proyectar la tasa de descuento, esto se ha realizado principalmente cuando no existe un nivel de endeudamiento definido y se requiere proyectar una estructura financiera teórica. Por el contrario, en el presente caso, la utilización del ratio D/E real responde a la existencia de un financiamiento ya asegurado y una estructura de capital definida en el corto-mediano plazo. Es decir, el ratio D/E real proporciona una situación financiera actual más precisa de Lima Airport Partners dada la inversión realizada en el nuevo Terminal.</i> <i>Este enfoque es respaldado por precedentes y la literatura relevante. Por un lado, el informe N°011-16-GRE-OSITRAN (Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU) estima las tarifas de dos terminales portuarios operados por ENAPU utilizando la misma metodología que el Proyecto (costos totalmente distribuidos)¹. En dicho informe se destaca la relevancia de emplear una estructura de financiamiento obtenida a valores contables (D/E real) para empresas reguladas que no cotizan en Bolsa de Valores —como es el caso de Lima Airport Partners—. Además, se reconoce que la estructura D/E real refleja el costo de oportunidad realmente incurrido por la empresa prestadora y evita el uso de estructuras de deuda sujetas a cierto grado de discrecionalidad (Rodríguez-Pardina, 2003; Alexander et al, 1999).</i> <i>Por otro lado, el Informe N° 035-2014-CD-OSITRAN (Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani, 2014-2019) emplea el ratio de apalancamiento D/E real para el proceso de revisión tarifaria en lugar de otras metodologías como D/E valores de mercado o D/E objetivo. Esto pues, como señala el OSITRAN, para aquellas empresas reguladas cuyas acciones no cotizan en Bolsa de Valores —como es el caso de Lima Airport— la práctica es emplear la estructura deuda-capital a valores reales (Tamayo y Barrantes, 2004; Morin, 1994; Spiegel & Spulber, 1994)</i>
--	--	---

		<i>En resumen, el enfoque D/E real para determinar la estructura de endeudamiento permite reflejar con mayor precisión la realidad financiera del proyecto y sus compromisos de deuda, evitando distorsiones en la determinación del costo de capital y alineando la metodología con prácticas aceptadas en otros procesos regulatorios.</i> <i>[Citas al pie de páginas omitidas]</i> Al respecto, como se ha indicado previamente, al revisar las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2023 se observa que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el fin de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”. Por lo señalado, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. Asimismo, dado que, a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con la naturaleza prospectiva de dicho ratio. Por lo tanto, a la luz de lo señalado, para el cálculo del WACC de la empresa, corresponde considerar un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo “Mini-Perm”, el cual asciende a 3,00 (75/25). Cabe precisar que, en los últimos procedimientos de carácter prospectivo llevados a cabo con LAP, se ha empleado un ratio de deuda-capital objetivo para calcular el WACC, por ejemplo, se tienen: - La emisión de mandatos de acceso para la utilización del AIJC con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (oficinas operativas), aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2022-CD-OSITRAN. - La emisión de mandatos de acceso para la utilización del AIJC con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (<i>check-in</i>), aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.
--	--	---

13	Comenta: LAP	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
13.1	Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, LAP señala que para descontar flujos en términos reales (a valores del año 2024), debe considerarse un WACC en términos reales y no uno en términos nominales.	Al respecto, debe indicarse que en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán señaló: <i>339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.</i> [El subrayado es nuestro.] Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales; por lo cual resulta adecuado emplear una tasa de descuento en términos reales. En virtud de lo expuesto, <u>se acepta el comentario de LAP.</u>
TEMA: Propuesta Tarifaria		
14	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
14.1	Mediante Carta S/N recibida el 5 de marzo de 2025, IATA señala que no está de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán la cual supera el monto de la Tarifa propuesto por el Concesionario. En particular señala:	

	La OACI indica que los cargos por servicios aeroportuarios o aeronáuticos deben estar directamente relacionados con los costos asociados a los mismos, debiendo haber una justificación sólida para que se introduzca cualquier cambio a éstos. En el caso de Lima, en el pasado no se ha cobrado por los pasajeros en transferencia. Sin embargo, sí se han brindado servicios tanto para los pasajeros de origen/destino como para los pasajeros de tránsito durante muchos años. Por consiguiente, si la base de costos sigue siendo la misma, la introducción de una nueva tarifa de transferencia debe compensarse con la reducción de otras tarifas que cobra el concesionario. De lo contrario, la introducción de esta nueva tarifa para los pasajeros en transferencia constituiría, únicamente, la búsqueda de mayores rentas por parte del Concesionario en desmedro de los usuarios y de la recuperación del aeropuerto como <i>hub</i> de la región. Por tanto, para mantener el equilibrio que debe corresponder en la fijación de las nuevas tarifas debería plantearse una reducción de las actuales TUUA nacional e internacional, pero dado que ambas tienen procesos tarifarios independientes del actual para la TUUA de transferencia, es adecuado incorporar, dentro de las variables para su proceso de fijación, la mencionada reducción potencial de las dos primeras. Esto permitirá mantener los costos asociados al boleto al mínimo posible, considerando que este tipo de incrementos en costos tendrá un impacto negativo en el desarrollo del sector. La reducción de otras tarifas existentes sería una estrategia viable para equilibrar los costos y garantizar que el aeropuerto mantenga su competitividad y no afecte negativamente a la experiencia del pasajero. La clave no es aumentar la carga financiera general de los usuarios en beneficio exclusivo de los accionistas de los aeropuertos, sino más bien ajustar las tarifas a los servicios aeroportuarios³⁵.	IATA señala que, para mantener el equilibrio que debe corresponder en la fijación de las nuevas tarifas debería plantearse una reducción de las actuales TUUA nacional e internacional, pero dado que ambas tienen procesos tarifarios independientes del actual para la TUUA de transferencia, es adecuado incorporar, dentro de las variables para su proceso de fijación, la mencionada reducción potencial de las dos primeras. Asimismo, precisa que, esto permitirá mantener los costos asociados al boleto al mínimo posible, considerando que este tipo de incrementos en costos tendrá un impacto negativo en el desarrollo del sector. Sobre el particular, debe recordarse que, tanto la TUUA nacional como la TUUA internacional fueron establecidas en el Contrato de Concesión del AIJC en el marco del diseño del referido contrato (considerando el marco legal vigente al momento de la estructuración de la concesión, el Ositrán no participó determinando dichas tarifas ni emitiendo opinión al respecto). Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en la Adenda 6 al Contrato de Concesión, a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, LAP cobrará una TUUA a los pasajeros de transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas. En este sentido, la Adenda 6 no señala que, como parte del proceso de fijación de la TUUA de Transferencia, deban ajustarse o revisarse la TUUA nacional o la TUUA Internacional. Adicionalmente, como se indicó en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia., la metodología de costos totalmente distribuidos, que es la que se emplea para determinar la TUUA de Transferencia, considera los costos directos e indirectos asociados a la prestación de servicios a los pasajeros de transferencia. Por consiguiente, no resultaría apropiado incorporar ajustes en otras tarifas En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario i) de IATA.</u>
14.2	Los cambios fundamentales en los servicios y la infraestructura proporcionados a los pasajeros de TUUA nacional e internacional frente a los de transferencia deben explicarse junto con la justificación del cambio y la relación con los niveles de cargo propuestos.	Como se indicó en el punto anterior, tanto la TUUA nacional como la TUUA internacional fueron establecidas en el Contrato de Concesión del AIJC en el marco del diseño del Contrato de Concesión. En particular, el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC establece lo siguiente con relación a la TUUA: 1. <i>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)</i>

		1.1. <i>Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA.</i> <u>La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:</u> ✈ <i>Embarque/Desembarque de Pasajeros</i> • Área de embarque • Climatización • Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones • Sistema de entrega de equipajes • Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave • Chequeo de pasajeros y equipaje • Carritos porta equipaje • Área para pasajeros en tránsito • Iluminación • Comunicaciones ✈ <i>Orientación</i> • Circuito cerrado de televisión • Señalización vertical • Señalización horizontal • Sistema de sonido • Sistema de información de vuelo • Servicio de información aeronáutica ✈ <i>Otras Instalaciones y Servicios</i> <i>Son los locales destinados a servicios de organismos públicos:</i> <table><tr><td><i>Aduana</i></td><td><i>Policía Nacional</i></td></tr><tr><td><i>Migraciones</i></td><td><i>Dirección General de Transporte Aéreo</i></td></tr><tr><td><i>Sanidad</i></td><td><i>Medios de Comunicación</i></td></tr><tr><td><i>Fiscalía</i></td><td><i>Indecopi</i></td></tr><tr><td><i>Promperú</i></td><td><i>Ositran</i></td></tr></table> ✈ <i>Servicios de Atención Médica.</i> ✈ <i>Área Pública de Circulación de Vehículos</i> ✈ <i>Áreas de Uso Común para Pasajeros y Acompañantes</i> ✈ <i>Seguridad Aeroportuaria</i> ✈ <i>Servicios Higiénicos</i>	<i>Aduana</i>	<i>Policía Nacional</i>	<i>Migraciones</i>	<i>Dirección General de Transporte Aéreo</i>	<i>Sanidad</i>	<i>Medios de Comunicación</i>	<i>Fiscalía</i>	<i>Indecopi</i>	<i>Promperú</i>	<i>Ositran</i>
<i>Aduana</i>	<i>Policía Nacional</i>											
<i>Migraciones</i>	<i>Dirección General de Transporte Aéreo</i>											
<i>Sanidad</i>	<i>Medios de Comunicación</i>											
<i>Fiscalía</i>	<i>Indecopi</i>											
<i>Promperú</i>	<i>Ositran</i>											

³⁵ Cabe precisar que este comentario, sobre ajustar la TUUA doméstica y la TUUA Internacional, va en línea con lo señalado, por:

- El Sr. José Villaseca y el Sr. Martín La Rosa, representantes de IATA, tanto en la Audiencia Pública (llevada a cabo el 26 de febrero de 2025) como en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
- El Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos

		→ Salas Oficiales para Autoridades <u>La diferencia en la tarifa de los Usuarios nacionales e internacionales, se determina por la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales.</u> <u>Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.</u> [El subrayado es nuestro.] Como se observa, el Contrato de Concesión establece el conjunto de servicios relacionados al cobro de la TUUA Nacional y la TUUA internacional; sin embargo, no precisa qué servicios están a disponibilidad de los pasajeros nacionales o internacionales. En el marco del presente procedimiento, tanto en la etapa de preparación de la Propuesta Tarifaria del Regulador como durante la absolución de comentarios, se consultó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán acerca de los servicios que estarían a disposición de los pasajeros en transferencia, llegándose a la conclusión de que los pasajeros de transferencia tendrán a su disposición 25 de los 32 servicios que se encuentran establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión (ver sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. o el ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe). Finalmente, debe indicarse que no existe un cambio entre las TUUA doméstica e internacional con la TUUA de Transferencia. Las primeras fueron establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales remuneran los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del del contrato puestas a disposición de los pasajeros embarcados; mientras que, el cobro de la segunda se aprobó mediante la Adenda 6, la cual remunera los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia a partir del inicio de operaciones del nuevo terminal; considerando esto último, en el marco de sus competencias, el Ositrán se encuentra determinando la TUUA de Transferencia. En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de IATA.</u>
--	--	--

14.3	Existe asimetría de información, dado que solo el concesionario tiene información real completa de los costos asociados a la tarifa por implementar. Ante esto, resulta esencial que la autoridad y los usuarios afectados por la TUUA de transferencia puedan contrastar/validar la información de la estructura de costos para la presentación de los servicios asociados, ya que son la base de la implementación de esta tarifa. Si esta información no puede validarse dada la naturaleza del procedimiento tarifario, sería aconsejable considerar la fijación de la tarifa cuando se disponga de suficiente información para realizar la verificación correspondiente.	IATA señala que, existe asimetría de información, dado que solo el Concesionario tiene información real completa de los costos asociados a la tarifa por implementar. Así, refiere que, si esta información no puede validarse dada la naturaleza del procedimiento tarifario, sería aconsejable considerar la fijación de la tarifa cuando se disponga de suficiente información para realizar la verificación correspondiente. A la fecha no se tienen casos previos en los que el Ositrán haya constatado el 100% de los costos informados por el Concesionario, por el contrario, siempre se han registrado discrepancias significativas. Sobre la asimetría de información que señala IATA, debe precisarse que, en mayor o menor medida, la asimetría de la información siempre está presente en los procedimientos tarifarios que llevan a cabo los organismos reguladores³⁶, por lo que, se busca tomar las mejores decisiones con la mejor información disponible. En este caso en particular, en concordancia con lo que establece la Adenda 6, el Ositrán tiene la obligación de aprobar una TUUA de Transferencia que se cobrará a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros; por lo que, en cumplimiento de lo establecido en la Adenda 6, con la mejor información disponible a la fecha, el Ositrán debe fijar la TUUA de Transferencia, no siendo posible retrasar la entrada en vigencia de la tarifa, pues ello contravendría lo establecido en el Contrato de Concesión. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de IATA.</u>
14.4	Las conexiones aéreas son una parte fundamental del tráfico aéreo del AIJC. El aumento del costo para los pasajeros que realizan transbordos puede conducir a una disminución en el número de pasajeros en tránsito, afectando no solo a la industria aérea, sino también a los comerciantes y proveedores de servicios dentro del mismo. Esto se amplifica aún más si otros cargos no se reducen proporcionalmente para compensar un aumento en los cargos de transferencia.	En primer lugar, debe precisarse que, el presente procedimiento, en el marco de la Adenda 6, se centra en establecer la TUUA para los pasajeros en transferencia, no a los pasajeros en tránsito. En particular, se fijan tarifas para:

³⁶ De acuerdo con el documento "Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana" de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) 2003, *"La información es un requisito indispensable para una regulación eficaz. En la teoría económica moderna, la regulación se analiza generalmente como problema de agente-principal, en el que el principal es el gobierno o el organismo regulador y el agente es el cuadro directivo de la empresa que es objeto de regulación (...) el principal se ve limitado por la falta de información sobre el agente y sobre las circunstancias que lo rodean y no puede observar su conducta con precisión.*

	• Pasajeros en transferencia internacional-internacional: pasajeros que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú). • Pasajero en transferencia doméstico-doméstico: pasajeros que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú). En segundo lugar, con relación a la caída de la demanda como consecuencia de la implementación de la TUUA de Transferencia, debe indicarse que, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio en su demanda va a depender de la elasticidad precio de la demanda; por lo que, el establecimiento de una nueva tarifa podría o no tener un impacto significativo en la demanda. Asimismo, debe tomarse en consideración que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún, tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional³⁷ Finalmente, no está demás reiterar que, el presente procedimiento de fijación tarifaria se lleva a cabo en virtud de un mandato contractual, esto es la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, conforme al cual se incorporó el cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros en el AIJC. En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de IATA.</u>
--	--

³⁷ Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

14.5	Las políticas de la OACI prevén que cualquier cambio en las tarifas debe introducirse gradualmente. La introducción de una nueva carga significativa es incompatible con este principio. Ya se han vendido significativos billetes de avión para pasajeros en tránsito sin que estos incluyan la nueva TUUA por dicho tránsito, la cual tendría que ser asumida por las compañías aéreas. Incluso, si se ajustaran las tarifas de las TUUAs nacional e internacional – con motivo de la fijación de la TUUA de transferencia –, se requiere un período de transición planificado para evitar perjudicar a cualquier operador con variaciones masivas en un corto período de tiempo.	Si bien el Perú, como Estado miembro de la OACI, se basa en sus recomendaciones, Ositrán debe estarse a lo previsto en el Contrato de Concesión. Al respecto, el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, establece expresamente lo siguiente: <i>“Régimen de tarifas y precios aplicables</i> <i>1. Servicios Aeroportuarios</i> <i>1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.</i> <i>(...)</i> <i>a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA</i> <i>(...)</i> <i>A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.</i> <i>(...)”.</i> Asimismo, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de una TUUA de Transferencia, según lo seguidamente citado: <i>“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES</i> <i>(...)</i> <i>El Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato”.</i> De acuerdo con la definición de <i>Normas</i> de la cláusula 1.35 del Contrato de Concesión, estas significan los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar Ositrán, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato. Sobre esto último debe recordarse que el RETA regula el procedimiento que debe llevarse a cabo en los casos de fijación, revisión o desregulación tarifaria.
--------------------	--	---

		Considerando lo anterior, en atención al comentario de IATA , debe decirse que la introducción del cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros responde a lo pactado entre el Concesionario y el Concedente en marzo de 2013 a través de la Adenda N° 6, siendo que, ni esta ni el RETA prevén un periodo de transición. En ese sentido, contrario a lo sugerido por IATA, corresponde estarse a lo pactado a través de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, <u>por lo que se desestima su comentario.</u>
14.6	Conforme se indicó en el escrito que se presentó al Ositrán con comentarios iniciales ³⁸ , IATA promueve las cuatro directrices de la OACI, establecidas en el Documento 9082, para la definición de cargos, las cuales incluyen: i) No discriminación en la aplicación de cargos; ii) Cargos basados en costos; iii) Transparencia de la información; y, iv) Proceso de consulta con los usuarios. En este caso, se detecta la falta de un proceso de consulta colaborativo que incluya a los operadores de vuelos internacionales y domésticos, para realizar un análisis detallado de los costos de prestación de servicios y una discusión previa con los principales clientes de la industria	El comentario de IATA está referido a la falta de un proceso de consulta colaborativo que incluya a los operadores internacionales y domésticos para realizar un análisis detallado de los costos de prestación de servicios y una discusión previa con los principales clientes de la industria, ello según el Documento 9082 de la OACI, que promueve cargos basados en costos, no discriminación, transparencia y un proceso de consulta. Al respecto, debe reiterarse que, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia debe llevarse a cabo de conformidad con lo previsto en el RETA. De acuerdo con dicha norma, el procedimiento de fijación tarifaria es un procedimiento que establece metodologías³⁹ para la fijación de tarifas (como lo es la metodología de costos totalmente distribuidos empleado en el presente caso), respeta principios como el de la no discriminación⁴⁰, es participativo (en la medida en que prevé la participación de los usuarios e interesados en general, como se detallará a continuación) y es transparente y participativo (toda vez que los pronunciamientos en materia tarifaria se encuentran debidamente publicados para conocimiento y comentarios de los usuarios e interesados en general, como también se detallará seguidamente).

³⁸ Comentarios iniciales por IATA mediate carta S/N, recibidos el 28 de agosto de 2024.

³⁹ Artículo 16 del RETA:

"Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

(...)"

⁴⁰ Artículo V del Título Preliminar del RETA:

"Artículo V. Principios

El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:

(...)

6. No discriminación: No se puede otorgar injustificadamente un trato diferenciado a los usuarios frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.

(...)"

	En particular, en el presente caso, mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. Dicha resolución fue publicada el 08 de junio de 2024 en el Diario Oficial El Peruano para conocimiento de todos los interesados. Considerando ello, mediante Carta S/N del 28 de agosto de 2024, IATA remitió al Ositrán comentarios relacionados al procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. Adicionalmente, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN – publicada el 02 de febrero de 2025 en el Diario Oficial El Peruano – se dispuso la aprobación y publicación de la “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” para conocimiento de los usuarios, disponiéndose de un plazo de veinte (20) días para recibir comentarios por parte de interesados; el mismo que fue ampliado por tres (3) días hábiles, a pedido de los usuarios, a través de la Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de febrero de 2025. Como parte del proceso de socialización de la referida propuesta, con fecha con fecha 07 de febrero de 2025, se llevó a cabo Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos⁴¹. Asimismo, el 26 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Audiencia Pública donde funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expusieron, entre otros, la metodología y los criterios que sirvieron de base para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, además, se recibieron los comentarios verbales de los interesados. Adicionalmente, según el artículo 28 del RETA, los comentarios recibidos (tanto los manifestados en el CUA y la Audiencia Pública como aquellos recibidos por mesa de partes o correo electrónico del Regulador) se evalúan en una matriz de comentarios que se adjunta al informe que sustenta la resolución que aprueba la tarifa. En ese sentido, considerando que el procedimiento de fijación tarifaria se ha desarrollado conforme al RETA, el cual prevé un procedimiento que garantiza la no discriminación, el uso adecuado de las metodologías de fijación de tarifas, transparencia y que, además, promueve la participación
--	--

		de los usuarios, brindándoles a los interesados la oportunidad de presentar sus comentarios, los cuales han sido debidamente analizados y considerados tanto en el cuerpo del presente informe como en la matriz adjunta, <u>debe desestimarse el comentario de IATA.</u>
14.7	La imposición de la TUUA de transferencia también perjudicará al Estado pues toda disminución en la recaudación de TUUA por parte de LAP significará a su vez una reducción del Ingreso Bruto que es la base para calcular la Retribución del 46,511% que paga LAP al Estado. Asimismo, disminuirá la recaudación de los USD 15,00 por concepto de Impuesto Extraordinario para la Promoción y Desarrollo Turístico Nacional, lo que restringirá la tan necesaria ampliación de las actividades realizadas por PromPerú cuya efectividad es innegable.	Al respecto, se advierte que el comentario no está referido al cálculo de la TUUA de Transferencia propuesta por el Regulador, sino que está destinado a cuestionar su existencia. Como se ha indicado previamente, mediante la Adenda N° 6 se incorporó el cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, correspondiendo a este Regulador cumplir con su función de determinar la mencionada tarifa conforme a lo establecido en el marco contractual vigente. Asimismo, como se ha explicado previamente, y conforme con la interpretación contractual realizada a través de la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, acorde con dicha interpretación, en el marco del presente procedimiento se calcula la TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM e INT-INT que no tienen disponible la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

⁴¹ Cabe precisar que, de acuerdo con el Acta N° 006-2023-CECUA-OSITRAN, las asociaciones miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Alcance Nacional, para el periodo 2024-2026 son las siguientes detalladas a continuación:

- Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
- Frio Aéreo Asociación Civil.
- IATA, Sucursal del Perú.
- Asociación de Exportadores – ADEX.
- Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
- Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
- Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.
- Cámara Nacional de Turismo – CANATUR.
- Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
- Sociedad Nacional de Industrias – SIN.

		En consecuencia, <u>se desestima el comentario de IATA.</u>
14.8	Finalmente, IATA solicita que el Ositrán reconsidere la implementación de la TUUA de Transferencia y explore alternativas que no afecten negativamente a los usuarios, ni comprometan la posición estratégica del AIJC.	IATA solicita que el Ositrán reconsidere la implementación de la TUUA de Transferencia y explore alternativas que no afecten a los usuarios ni comprometan la posición del AIJC. Al respecto, debe reiterarse que la implementación de la TUUA de Transferencia no responde a una decisión del Ositrán, sino a lo estipulado en el Contrato de Concesión, específicamente a través de la Adenda N° 6. En este sentido, el Ositrán tiene, en primer lugar, la responsabilidad de fijar la tarifa correspondiente conforme al marco contractual y normativo vigente; y, en segundo lugar, la responsabilidad de fijarla previo al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. Por lo tanto, cualquier reconsideración sobre la existencia de la TUUA de Transferencia excede las competencias de este Organismo Regulador. <u>Siendo ello así, se desestima el comentario de IATA.</u>
15	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
15.1	AETAI señaló lo siguiente en su Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, recibida el 5 de marzo de 2025, y en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios Aeroportuarios: No queda claro por qué la Propuesta Tarifaria del Ositrán es mayor que la presentada por LAP⁴².	En primer lugar, debe indicarse que los criterios, supuestos y metodología empleada en la determinación de la TUUA se encuentran detalladas en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. En cuanto a la consulta de AETAI, debe señalarse que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue mayor a la Propuesta del Concesionario principalmente por dos factores: el WACC y la fecha de inicio de operaciones del nuevo terminal. En cuanto al WACC, debe precisarse que la Propuesta de LAP, dado que fue presentada el 6 de setiembre del año 2024, por lo cual consideró información al cierre del año 2023, dando como resultado una tasa de 10,07%. Considerando que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue aprobada en enero del 2025, correspondía calcular un WACC con información pública disponible a dicha fecha, esto es, al cierre del año 2024; así, se obtuvo una tasa de 10,37%.

⁴² Este comentario también fue realizado por el Sr. Martín la Rosa, Representante de IATA en la sesión del Consejo de Usuarios Aeroportuarios el 7 de febrero de 2025.

		De otro lado, con relación al periodo considerado en el flujo de caja, en la Propuesta Tarifaria de LAP se consideró que inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros sería en diciembre de 2024, de acuerdo con su planificación inicial. En cambio, en el caso de la Propuesta Tarifaria del Regulador, se consideró que el inicio de operaciones se llevará a cabo el 30 de marzo de 2025, de acuerdo con lo acordado entre las Partes mediante Acta de Acuerdos del 30 de enero del 2025. En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendido el comentario de AETAI</u>
15.2	De acuerdo con AETAI, el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN concluye que <i>“la información de la contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia”</i>; esta afirmación la sustentan en una comparación entre los costos e ingresos vinculados con la TUUA en el año 2003, donde se observaba que LAP tenía una utilidad por TUUA de USD 6,8 millones. Así, según AETAI, esto ejemplifica que la TUUA de origen financia el servicio de transferencia. Asimismo, precisan que en el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en el marco de la emisión de opinión del proyecto de la Adenda N° 6 (mediante la cual LAP solicitó la ampliación del plazo de la concesión); el cual no tenía por finalidad establecer criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia, se llegó a la misma conclusión del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, sobre que la TUUA de origen era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia⁴³.	AETAI señala que la TUUA de Transferencia es financiada por la TUUA nacional e internacional, en línea con los informes de los años 2004 y 2013. Al respecto, cabe señalar que el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN señala en su tercera conclusión lo siguiente: <i>“3. La información de la contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia”.</i>

⁴³ En particular, AETAI señala

7. Esta conclusión, también se sostiene con el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en el referido Informe el Regulador analizó la propuesta de modificación del Contrato (Adenda N° 6), mediante la cual el Concesionario solicitó la ampliación del plazo de la concesión. El referido Informe no tenía por finalidad establecer criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia. Sin embargo, en el punto 85 dice:

“[...]”

Por otra parte, en el supuesto de que la TUUA por Transferencia sea igual a cero, el VAN para ambos modelos financieros continuaría siendo mayores que cero. En otras palabras, manteniendo los supuestos de LAP, con la única modificación de que el TUUA de transferencia sea igual a cero, el proyecto continúa siendo rentable en ambos escenarios. Cabe precisar, que el TUUA para pasajeros en transferencia será determinado a través del Reglamento de Tarifas.

En línea con dichos informes, AETAI evalúa de manera conjunta las TUUA Internacional, la TUUA doméstica y las TUUAs de Transferencia; indicando que, la principal ventaja de trabajar con un modelo integral es que no es necesario distribuir inversiones porque están considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. Así, la tarifa de TUUA de Transferencia deberían ser los ingresos que faltan para financiar las inversiones en el servicio de pasajeros de transferencia en los próximos cinco años, sin que se ponga en riesgo la sostenibilidad de la Concesión. Las simulaciones consideran tres escenarios de factor de productividad (X): 0%, -1% y 5% (el menos probable de todos los escenarios); asimismo, se ha construido la canasta de pasajeros.

Sobre ello, es preciso tener en cuenta el Anexo 1 del mencionado informe, el cual muestra la comparación entre costos e ingresos relacionados con la TUUA en el año 2003.

ANEXO 1 ASIGNACIÓN DE COSTOS AL SERVICIO DE AEROSTACION

Conceptos	Servicio Terminal	de
Personal	530,603	
Mantenimiento de Equipos e Ingeniería	309,552	
Servicios de Terceros, Básicos, Fe del Operador y seguridad	2,983,374	
Materiales, Tributos Municipales, Infraestructura General	207,922	
Depreciación	15,887	
Amortización	116,807	
Contribuciones Estado	17,950,870	
Recursos Humanos, Sistemas, Finanzas y Contabilidad	578,320	
Costos indirectos	117,801	
Costos no imputables	1,941,747	
Costos por TUUA	24,752,885	
Ingreso por TUUA (nacional e internacional)	31,601,000	
Utilidad TUUA	6,848,115	

Fuente: Contabilidad Regulatoria

Cuadro N°5
Valor Actual Neto de la Concesión del AIJCH
(US\$ millones)

Periodo	Con TUUA de Transferencia	Sin TUUA de Transferencia
2012-2030	1705	1550
2012-2040	2059	1820
Tasa de descuento	10.16%	

Elaboración: GRE de OSITRAN; Fuente: LAP.

[...]"

8. OSITRAN (2013) también llegó a similares inferencias que el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN. Es decir, con una metodología diferente (flujo descontado de caja) concluyó que la TUUA de origen era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia.

		Como se observa, en esa oportunidad, el Regulador comparó los ingresos y costos asociados con la TUUA, a partir de lo cual se pudo inferir que los ingresos por TUUA de LAP le permitieron financiar los costos de la prestación de los servicios a los pasajeros en transferencia internacional. Por esa razón, en ese informe se concluye que la <i>“ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia”</i>. Sin embargo, el mencionado informe no señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente a esa fecha, la TUUA nacional o internacional financie en estricto a los pasajeros en transferencia internacionales. En el mencionado Informe N° 017-04-GAL-GRE aludido por AETAI, el Regulador indicó que el Concesionario no se encontraba facultado en virtud del Contrato de Concesión a cobrar la TUUA a los pasajeros de transferencia internacional, pues no tenían a su disposición la totalidad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN⁴⁴ –a través del cual se aprueba el citado informe- el Consejo Directivo señaló que LAP no podrá cobra una Tarifa a los pasajeros en transferencia en tanto no se fije una tarifa específica por los servicios que se le brindan a estos pasajeros. En otras palabras, en aquella oportunidad, el Regulador opinó que LAP podría cobrar en el futuro una Tarifa a los pasajeros en transferencia si ello se incorporaba en el Contrato de Concesión a través de la adenda respectiva. De otro lado, en cuanto al Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, su objetivo fue analizar la propuesta de modificación del Contrato de Concesión, específicamente, respecto a la ampliación del plazo de concesión en once (11) años. Como se indica expresamente en el mismo informe, en él <i>“no se está estableciendo ni criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia”</i>. En particular, en dicho informe se analizaron los argumentos presentados por LAP, entre los cuales alegaba que su modelo financiero a treinta (30) años generaría un periodo de pérdidas. Al respecto, a través del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador hizo notar que el Concesionario no había estimado ni el VAN ni la TIR en su modelo financiero. Por ello, a través del considerando 85 del Informe
--	--	--

“(...)

iii. De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, el Anexo N° 5 y su Apéndice No 1, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA esta determinado por aquellos Usuarios que cumplen de manera simultánea con las siguientes características:

a) Ser "pasajeros embarcados" en vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"; es decir, debe tratarse de aquellos "pasajeros embarcados" que adquieren tal calificación en el AIJCH no en ningún otro aeropuerto anterior, y;

b) Ser Usuarios que reciben de LAP la prestación efectiva de la integridad del paquete de servicios listados en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5; es decir, es necesario que el pago que realizan dichos Usuarios sea como contraprestación a la disponibilidad efectiva del paquete de servicios del Apéndice N° 1

En consecuencia, no están incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

iv. Dado que los servicios disponibles para los pasajeros en transferencia son menores que para los pasajeros que inician su vuelo internacional en el Aeropuerto Jorge Chávez y, no existiendo en el contrato de concesión un TUUA para estos casos, debe colegirse que se requeriría fijar una tarifa específica en función a los servicios que son disponibles para los usuarios".

		Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán señala que el proyecto es rentable tanto en un escenario con TUUA de Transferencia como en un escenario sin TUUA de Transferencia. Por tanto, el análisis de rentabilidad realizado en el informe antes mencionado no tenía como finalidad evaluar si la TUUA Nacional o Internacional cubría costos adicionales, sino pronunciarse sobre un argumento de LAP en el contexto de la discusión sobre la ampliación del Contrato de Concesión. En ese sentido, no es posible pretender extraer de este informe una conclusión sobre la suficiencia de la TUUA para financiar costos adicionales de la TUUA de Transferencia. Finalmente, en cuanto a la modelación planteada por AETAI, esta señala que la ventaja de evaluar de manera conjunta la TUUA Internacional, la TUUA doméstica y la TUUA de Transferencia, es que en un modelo integral no es necesario distribuir inversiones porque están considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. Así, la tarifa de TUUA de Transferencia deberían ser los ingresos que faltan para financiar las inversiones en el servicio de pasajeros de transferencia en los próximos cinco años. Al respecto, y como ya se indicó previamente, este procedimiento tarifario se circunscribe a la fijación de la TUUA de Transferencia. Por tanto, la propuesta de AETAI va en contra del alcance de este procedimiento al incorporar en el modelo a la TUUA doméstica e internacional, cuyos valores fueron fijados en el Contrato de Concesión. Asimismo, la propuesta de AETAI no va en línea con la metodología de costos totalmente distribuidos porque solamente está considerando los costos relacionados con el terminal, excluyendo costos indirectos, como por ejemplo las inversiones transversales y sistemas auxiliares. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
15.3	Con relación a los costos del terminal, AETAI ha considerado los mismos que Ositrán (costos distribuidos), pero con el ajuste que fue explicado previamente (los costos se incrementan en promedio 22%, entre el año 2023 y 2025, posteriormente se ajustan por elasticidad y tasa de crecimiento de los pasajeros).	Al respecto, es importante recalcar lo indicado en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe ⁴⁵ , en lo referido a que AETAI considera que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán todos los rubros del OPEX asociado al terminal crecen a la misma tasa (39%) en el periodo 2023-2025, lo cual no es correcto.

		Asimismo, se debe reiterar que la propuesta de AETAI de calcular los costos del año 2025, considerando el costo medio por pasajero asume que todos los rubros del OPEX van a crecer en la misma proporción (22%), lo cual no es lógico; en tanto, se estaría asumiendo que todos los costos operativos dependen en la misma proporción del número de pasajeros que se atiende. Adicionalmente, debe precisarse que, en el nuevo terminal se tendrán nuevos sistemas y equipamiento que no se dispone en el terminal actual y que por lo tanto requerirán de mantenimiento adicional. Asimismo, dado que se va a tener una mayor infraestructura, las pólizas de los seguros también se van a ver incrementadas. Por tanto, considerar que todos los rubros de OPEX van a crecer en la misma proporción no resulta razonable. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
15.4	El monto de inversión calculado por AETAI es de USD 608 millones (ver comentarios de AETAI en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.; a dicho monto le descuenta el valor de las mangas USD 32,2 millones (= USD 700 000 *46) y obtienen un valor de la inversión de USD 576 millones. En cuanto al valor de los equipos se le proporciona en función del presupuesto que ha sido considerado en la Propuesta Tarifaria de Ositrán. En el caso de la inversión del año 2029, este es un estimado a partir del valor del m², el cual según AETAI asciende a USD 2 248, posteriormente, este valor se multiplica por lo 29 000 m² adicionales que construiría LAP y se obtiene el monto de la inversión. En cuanto a las depreciaciones, AETAI considera tasas similares a las del Ositrán, tomando como fecha de inicio de operaciones el 30 de enero de 2025.	La propuesta de AETAI considera un monto de inversión en el terminal de USD 576 millones y toma el valor de los equipos considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Asimismo, precisa que se considera un monto de inversión en el año 2029, por la ampliación de 29 000 m² que realizará LAP, obteniendo una inversión de USD 65,2 millones. En cuanto a las depreciaciones consideran tasas similares a las del Ositrán, tomando como fecha de inicio de operaciones el 30 de enero de 2025. Al respecto, y como se detalló en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe, la modelación que realiza AETAI solamente considera las inversiones relacionadas al terminal. Así, dado que, la estimación realizada por AETAI no considera las inversiones transversales, ni de edificios/sistemas auxiliares, ni inversiones indirectas, esta no guarda relación con la metodología de costos totalmente distribuidos al no considerar costos indirectos. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>

⁴⁵ Ver respuesta al comentario ii) de AETAI en la sección **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** del presente informe.

15.5	Como resultado de las simulaciones, AETAI obtiene que en los tres escenarios (factor de productividad -1%, 0 y 1%), el valor de la TUUA de Transferencia sería cero; lo cual, en su opinión, confirmaría que la TUUA de origen ha cubierto plenamente los costos en que ha incurrido los pasajeros de transferencia.	Al respecto, como se ha detallado en párrafos anteriores, las simulaciones realizadas por AETAI consideran que todos los rubros de los costos operativos en el nuevo terminal crecerán en la misma proporción (22%), lo cual no resulta razonable considerando que el nuevo terminal es tres veces más grande que el actual, con nuevos sistemas y mantenimientos. Asimismo, la propuesta de AETAI no considera las inversiones indirectas en el terminal (inversiones transversal, sistemas/edificaciones auxiliares, entre otros), las cuales tienen una incidencia en la prestación de los servicios que están relacionados con la TUUA de Transferencia. Finalmente, cabe precisar que la TUUA de Transferencia calculada por el Ositrán considera los costos tanto directos como indirectos relacionados con los servicios disponibles para los pasajeros de transferencia; asimismo, garantiza que los ingresos a valor presente sean iguales a los costos a valor presente en el horizonte de tiempo considerado; por lo que, no se está incrementando la rentabilidad de LAP. Considerando lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de AETAI.</u>
16	Comenta: LAP	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
16.1	Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, LAP señala que al homogenizar el modelo en términos reales (OPEX, WACC e inversiones) la tarifa que equilibra el flujo de caja se encontrará en términos reales del 2024; sin embargo, dado que la tarifa se cobrará desde mediados del 2025 y que, de acuerdo con la propuesta Tarifaria del Ositrán, no se actualizará por RPI-X, se estaría cobrando una tarifa real más baja; por lo cual, dicha tarifa debe actualizarse por la inflación del 2025.	Al respecto, debe indicarse que en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán señaló lo siguiente: <i>339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, <u>en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.</u></i> [El subrayado es nuestro.]

		Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales. Así, dado que se han recogido los comentarios de LAP de homogenizar los flujos en términos reales para el caso de los costos e inversiones; así como para la tasa de descuento, la tarifa que genera que el VAN sea igual a cero se encuentra en términos reales del 2024; es decir se encuentra reflejando los costos al año 2024. Por tanto, considerando que, de acuerdo con el Acta de Acuerdos firmada entre LAP y el MTC el 30 de enero del 2025, se estableció que el inicio de operaciones del Nuevo Terminal e Pasajeros será el 30 de marzo de 2025, la tarifa debe ajustarse para que no pierda su valor adquisitivo, por lo que, la tarifa se ajusta considerando el dato más actualizado de inflación, el cual corresponde al mes de febrero de 2025⁴⁶. Por lo expuesto, <u>se acepta el comentario de LAP.</u>
Tema: revisión tarifaria		
17	Comenta: Asociación de Agentes de Aduana del Perú	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
17.1	En la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, consultó si, dado que en el año 2029 se va a revisar las tarifas con costos reales, en el caso se encuentre que las TUUA de Transferencia que se han cobrado son mayores a lo que realmente reflejan los costos, ¿existirá algún mecanismo que permita recuperar por lo pagado en exceso?	Al respecto debe indicarse que existe experiencia, en otros procedimientos tarifarios y de cargos de acceso, de mecanismos de compensación a los usuarios por inversiones que las entidades prestadoras programaron y finalmente no llegaron a ejecutar. Un ejemplo se observa en la determinación del cargo de acceso para el uso de facilidades esenciales para la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de oficinas operativas terminadas) en el AIJC⁴⁷ del año 2017, donde se incorporó un mecanismo de compensación a los usuarios por las inversiones no ejecutadas.

⁴⁶ Conforme al U.S. Bureau of Labor Statistics, la inflación de los Estados Unidos a febrero de 2025 es 2,82%. Información disponible en: <https://data.bls.gov/pdq/SurveyOutputServlet> (última revisión el 19 de marzo de 2025).

⁴⁷ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N°007-2017-CD-OSITRAN

		Otro ejemplo se tiene en la revisión de las tarifas de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo, prestados CORPAC del año 2022, donde también se incorporó un mecanismo de compensación a los usuarios por las inversiones no ejecutadas⁴⁸. Por lo señalado, llegado el momento de la revisión de las tarifas en el año 2029, el Regulador analizará si corresponde establecer algún mecanismo de compensación. En virtud de lo expuesto, se da por atendida la consulta del Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.
18	Comenta: Latam Airlines	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
18.1	En la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines señaló que el problema que se generará en la revisión del año 2029, y en las siguientes revisiones es que se va a partir de una base de demanda bastante menor, porque la demanda va a caer debido a que será más caro viajar en avión.	Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio en su demanda va a depender de la elasticidad precio de la demanda; por lo que, el establecimiento de una nueva tarifa podría o no tener un impacto significativo en la demanda. Sin embargo, no se está tomando en consideración que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún, tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional⁴⁹. En virtud de lo expuesto, <u>no se acepta el comentario de Latam Airlines.</u>

⁴⁸ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN

⁴⁹ Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

19	Comenta: AETAI	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
19.1	En la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios Aeropuertos, el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, señaló que no considera factible la posible compensación a los usuarios que se daría en el año 2029. A diferencia de lo que sucede con los cargos de acceso, donde los que pagan son los usuarios intermedios, y la compensación va directamente a ellos; en el caso de los pasajeros, estos ya pagaron la TUUA.	Al respecto, es importante indicar que, cuando se han llevado a cabo revisiones de los cargos de acceso o las tarifas de aeronavegación (que son pagadas por las aerolíneas), los usuarios que se ven beneficiados por la compensación no son necesariamente los mismos que pagaron por las tarifas previas (sin compensación). Esto debido, por ejemplo, a la salida del mercado de algunas aerolíneas⁵⁰ y/o por el inicio de operaciones de nuevas aerolíneas en el mercado peruano. En el caso de la revisión de la TUUA de Transferencia que se llevará a cabo en 2029, corresponderá que el Regulador evalúe la pertinencia de determinar una compensación por las inversiones consideradas en la fijación tarifaria, así como, el mejor mecanismo para la compensación, de corresponder. En virtud de lo expuesto, <u>se da por atendida la consulta del Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI.</u>
Tema: Entrada en vigencia de la TUUA de Transferencia		
20	Comenta: LAP	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
20.1	Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, LAP señala que: La Propuesta Tarifaria del Regulador plantea que el flujo de ingresos asociados a la TUUA de Transferencia inicie el 30 de marzo de 2025, bajo el argumento de que esta es la fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal de Pasajeros. Asimismo, se menciona que la “oportunidad del cobro” de la TUUA de Transferencia está supeditada a la puesta en operación del nuevo terminal. Sobre ello señala que, tal como se argumentó en la propuesta adjunta a la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, los contratos vigentes con las aerolíneas establecen que estas deben ser notificadas con un plazo mínimo de 105 días	Respecto al comentario de LAP, debe señalarse que, en efecto – según se recogió en la sección V.10 de la Propuesta Tarifaria del Regulador – se consideraron los flujos de ingresos y egresos asociados a la prestación del servicio de la TUUA de Transferencia del periodo comprendido desde el 30 de marzo de 2025 (fecha prevista para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros⁵¹) hasta el 31 de diciembre de 2030. La fecha inicial para el flujo de ingresos y egresos considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador es coherente con la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6, según la cual, la TUUA de Transferencia se “cobrará (...)”

⁵⁰ Por ejemplo, LC Perú dejó de operar en noviembre del año 2018 como consecuencia la suspensión de operaciones que realizó la DGAC. Ver: <https://gestion.pe/economia/empresas/mtc-dispone-suspension-operaciones-lc-peru-motiva-medida-250846-noticia/> (última revisión el 11 de marzo de 2025). Asimismo, en diciembre del año 2018, el Indecopi inició un procedimiento concursal ordinario contra LC Perú debido a la deuda que tenía con Aircraft Solutions, empresa dedicada al arrendamiento de aviones, con sede en Estados Unidos, por un monto superior a los USD 5,7 millones. Ver: <https://gestion.pe/economia/empresas/indecopi-lc-peru-declarada-insolvencia-deuda-us-5-7-millones-252463-noticia/>. Última revisión el 11 de marzo de 2025.

⁵¹ De acuerdo con lo dispuesto en el Contrato de Concesión y el acta firmada entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Concesionario el 30 de enero de 2025.

respecto a la aplicación de nuevas tarifas, tanto para la TUUA Internacional como para la TUUA Nacional. Según LAP, este requisito se alinea con lo señalado por IATA al Ositrán el 28 de agosto de 2024, en el marco del presente procedimiento de fijación tarifaria. Asimismo, refiere que, según las políticas de la OACI, la introducción de nuevos cargos debe realizarse de manera gradual, con un periodo previo de preaviso de entre cuatro y seis meses. Adicionalmente, refiere que IATA ha comunicado que requiere aproximadamente 21 días adicionales para la implementación de estos nuevos cobros. En consecuencia, de acuerdo con LAP, el plazo mínimo estimado para el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia es de 126 días a partir de la determinación de las tarifas por parte de Ositrán. Así, la Propuesta Tarifaria del Ositrán – a juicio de LAP – estaría sobrestimando los ingresos asociados a la TUUA de Transferencia para el año 2025, dado que el inicio del cobro considerado en su flujo de caja no se ajusta a la mejor información disponible actualmente. Esta sobrestimación distorsiona directamente el cálculo realizado por Ositrán, ya que la tarifa resultante no garantizaría que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea igual a cero. LAP precisa que se puede verificar, a través de los contratos suscritos con las aerolíneas y los documentos que respaldan los requerimientos de IATA, que no percibirán ingresos por el cobro de la TUUA de Transferencia sino hasta al menos 126 días después de la determinación de las tarifas por parte de Ositrán. Por lo que, corresponde que el regulador los considere en el cálculo para la fijación tarifaria. La “oportunidad del cobro” de la TUUA de Transferencia, mencionada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán y determinada por la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, <i>constituye una referencia parcial</i> para establecer el inicio del flujo de ingresos. Por ello, según LAP, dicha información debe ser complementada con los términos contractuales vigentes con las aerolíneas y los requerimientos de IATA (mediante los cuales requieren una antelación de la comunicación de la tarifa para aplicarla), a fin de determinar con precisión el inicio del flujo de ingresos asociados a la TUUA de Transferencia. Lo expuesto se encuentra alineado con el Principio de Verdad Material, reconocido en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG. <i>Dicho principio establece que “la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias</i>	<i>a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros”.</i> En ese sentido, la determinación del periodo considerado en el análisis tarifario responde a lo explícitamente acordado entre las Partes a través de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, por lo que <u>se desestima el comentario.</u> Cabe resaltar que, con ocasión de la presentación de la Propuesta de LAP, remitida el 06 de septiembre de 2024 por intermedio de la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, el Concesionario también señaló que, de acuerdo con los contratos que tienen con las aerolíneas, estas requieren contar con la información de las nuevas tarifas a aplicar (tanto de la TUUA internacional como la TUUA doméstica) con un plazo mínimo de 105 días de anticipación. En el caso particular de la TUUA de Transferencia, señaló que IATA⁵² había informado a LAP que requiere de 21 días adicionales aproximadamente para la implementación de estos nuevos cobros. Por tanto, el Concesionario estimaba que la aplicación del inicio de cobro de la TUUA de Transferencia se daría 126 días después de que Ositrán determine las tarifas a cobrar. Asimismo, en la Propuesta de LAP, este indicó que el modelo supone que el cobro de la TUUA de Transferencia se realizará desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. Sin embargo, según mencionó LAP, el cobro de la tarifa a través del <i>ticket</i> aéreo solo se podría realizar 126 días después de su aprobación, tiempo durante el cual LAP prestará efectivamente servicios a los pasajeros de transferencia DOM-DOM e INT-INT. Por ello, LAP indicó que el Ositrán debe considerar estos factores para ajustar la tarifa, de manera que pueda recuperar los costos incurridos en la prestación de dichos servicios.
---	---

	<i>necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados”.</i>	Sobre el particular, a través de la Propuesta Tarifaria del Regulador, se evaluó el comentario del Concesionario, señalando que lo manifestado por LAP sobre la antelación con la que debe comunicar a las aerolíneas las tarifas, contenida en la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, no versa sobre la TUUA de Transferencia, sino sobre la TUUA Internacional o Nacional, además, que los compromisos de antelación para la comunicación de las tarifas efectuados por LAP frente a las aerolíneas no son vinculantes para este Organismo Regulador, encontrándose este último sujeto a lo establecido en los Contratos de Concesión y, en aplicación del principio de legalidad previsto en el numeral 1.1 del Artículo IV⁵³ de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, a las normas sobre la materia. En el presente caso, debe reiterarse que, de acuerdo con la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario <i>cobrar</i>á la TUUA de Transferencia <i>a partir de la puesta en operación</i> del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, para lo cual el Concesionario deberá previamente cumplir con las reglas previstas en el artículo 49 del RETA. Sin perjuicio de lo anterior, en cuanto a la alegación del principio de verdad material⁵⁴, debe recordarse que, por intermedio del Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN notificado a LAP el 28 de octubre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos le solicitó al Concesionario, entre otros, que remita la documentación donde se establece el plazo de antelación con que el Concesionario debe avisar a las aerolíneas el monto de la TUUA de Transferencia, dado lo que manifestó el Concesionario en su respectiva propuesta tarifaria. Sin embargo, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0176 del 12 de noviembre de 2025, LAP remitió documentación relacionada a la antelación con la cual comunica a las aerolíneas información sobre la TUUA Internacional y Nacional (no sobre la TUUA de Transferencia). En ese sentido, Ositrán actuó conforme al principio de verdad material al solicitar expresamente la documentación pertinente para verificar los
--	--	--

⁵³ “Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas. (...)”.

⁵⁴ Según la cual Ositrán deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley.

		hechos que fueron alegados por LAP, de manera tal, que este Organismo Regulador pueda conocer los términos en los que el Concesionario ha venido gestionando estos cobros con las aerolíneas. En ese contexto, se garantizó el cumplimiento del principio de verdad material, reafirmando que la regulación tarifaria debe alinearse con lo dispuesto en el Contrato de Concesión, que exige que el cobro se realice a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.
21	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
21.1	En la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero de 2025, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA consultó: Si es posible tener un periodo de observación antes de establecer la tarifa, que permita al regulador recabar información que permita la determinación de una tarifa más precisa.	Sobre el comentario de IATA, se entiende que el usuario pretende que se establezca un periodo de observación de las operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, antes de establecer la tarifa. Al respecto, debe reiterarse que el procedimiento de fijación tarifaria obedece a lo establecido en el Contrato de Concesión, el cual no contempla un período de observación previo a la determinación de la tarifa. Por el contrario, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 establece expresamente que la TUUA de Transferencia se “<i>cobrará (...) a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros</i>”. En ese sentido, la fijación de la tarifa debe realizarse conforme a lo estipulado en el Contrato de Concesión, garantizando su aplicación desde el inicio de la operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En consecuencia, <u>se da por atendido el comentario.</u>
21.2	¿Cuál es el impacto en las tarifas de una nueva reprogramación del inicio de operaciones del nuevo terminal del AIJC?	Al respecto, y tal como se indicó en los numerales 338 y 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán,

	338. No obstante, debe tomarse en cuenta que la presente Propuesta Tarifaria ha sido estimada considerando información de costos operativos e inversiones proyectadas para el periodo 2025-2030, toda vez que, a la fecha de emisión de la presente Propuesta Tarifaria, no se dispone de información real de costos operativos ni de inversiones reconocidas del nuevo Terminal, <u>en tanto que dicho terminal a la fecha es una obra en proceso, cuyo inicio de operaciones se encuentra previsto para el 30 de marzo de 2025. Cabe mencionar que la información de costos operativos se basa en la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2023 y proyecciones estimada por LAP para el año 2025 en el nuevo Terminal, así como las inversiones estimadas del Terminal.</u> 339. <u>Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030.</u> Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia. [El subrayado es nuestro] Como se observa, el horizonte de evaluación del flujo de caja considera que el inicio de operaciones del terminal será el 30 de marzo de 2025 - conforme a lo previsto en el Acta de Acuerdos suscrita entre el MTC y LAP-, y termina el 31 de diciembre de 2030; es decir, se consideran todos los costos e ingresos en ese periodo. Cabe señalar que, en el presente informe, el cálculo de la TUUA de Trasferencia se ha realizado considerando, al igual que en Propuesta Tarifaria del Regulador, que el inicio de operaciones del Nuevo Terminal será el 30 de marzo de 2025, pues es la fecha prevista según el Acta de Acuerdos suscrita entre el MTC y LAP. Por lo indicado; en este caso no hay un impacto en las tarifas⁵⁵. En virtud de lo expuesto, se da por atendida la consulta de IATA.
--	---

Tema: comentarios iniciales		
22	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
22.1	Mediante Carta S/N, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) remitió comentarios al inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de transferencia. IATA señala que ellos promueven que las tasas y cargos aeroportuarios estén basados en las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las cuales se explicitan en el documento número 9082. En base a esas guías y su aplicación para el análisis en cuestión, consideran recomendable que se considere: 1.- No discriminación en la aplicación de los cargos: <i>Las líneas aéreas e IATA están a favor de condiciones uniformes, a todos los usuarios en el uso de servicios aeroportuarios o de navegación aérea. En particular, las tarifas no debiesen discriminar entre usuarios nacionales y extranjeros, ni entre usuarios requiriendo los mismos servicios.</i> 2.- Cargos basados en costos <i>La industria entiende que el concesionario está recuperando los costos de uso del aeropuerto con los cobros de los cargos actuales, por lo tanto, cualquier nueva implementación implica un análisis integral de todos los costos por concepto. De llevarse a cabo la introducción de un nuevo cargo se requiere un rebalanceo de los cargos actuales.</i> <i>Las líneas aéreas e IATA solicitan amablemente a OSITRAN asegurar que la potencial introducción de cargos corresponda efectivamente a una recuperación de los costos de proveer servicios aeroportuarios, aclarando alcance de los mismos, y no a ingresos adicionales de parte del concesionario</i> 3.- Transparencia en la provisión de información <i>Es un factor clave que la información relacionada a los costos que soportan los cargos, y la propuesta del cargo en cuestión, sea provista en forma previa a la implementación y de una manera clara y transparente. Este facilita el entendimiento y aceptación de los cargos a implementar.</i>	Al respecto, como se indicó en anteriores secciones del presente informe, el procedimiento de fijación que se aplica para la determinación de la TUUA de Transferencia se encuentra establecido en el RETA, el cual, entre otros, establece los principios que deben tenerse en consideración en el procedimiento tarifario. Entre los principios que se han establecido en el RETA se encuentran los de no discriminación, eficiencia y transparencia. Asimismo, el procedimiento de fijación de tarifas establecido en el RETA establece que el Ositrán debe llevar a cabo una audiencia pública para exponer su propuesta tarifaria a las partes interesadas; además, se establece una etapa para recibir comentarios de las partes interesadas. Adicionalmente, LAP y los representantes de los usuarios pueden solicitar audiencias privadas para tratar consultas del procedimiento tarifario. Por lo señalado, el procedimiento tarifario que sigue el Ositrán se encuentra enmarcado en una serie de principios que garantizan el correcto desarrollo del mismo, incluyendo la participación de que las partes interesadas en varias etapas del procedimiento Finalmente, en cuanto a las recomendaciones específicas que señala IATA, debe precisarse que el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se ha iniciado en cumplimiento con lo establecido en la Adenda 6, firmada entre el MTC y LAP en el año 2013; donde se señala que LAP cobrará una TUUA a los pasajeros de Transferencia desde el inicio de operaciones del nuevo terminal. Por tanto, <u>se da por atendido el comentario de IATA.</u>

⁵⁵ De acuerdo con el MTC, en nota de prensa del 17 de marzo de 2025 "Ministro Pérez Reyes informó que, en base a los informes técnicos de Ositrán, Osinergmin y la DGAC, se concluye que el concesionario LAP no llegará al 30 de marzo con las condiciones necesarias". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1127771-gobierno-nuevo-aeropuerto-jorge-chavez-solo-se-inaugurara-con-seguridad-100-garantizada>. Si bien el Concedente ha anunciado ello, en el presente informe se ha considerado la fecha de inicio de operaciones del 30 de marzo del 2025, conforme al acta de acuerdos suscrita entre el MTC y LAP el 30 de enero del 2025.

Informar la implementación del nuevo cargo y el monto **correspondiente**, después de un consenso bilateral entre el concesionario y la autoridad no fomenta la transparencia del proceso.

4.- Tener procesos de consulta con los usuarios

Toda nueva implementación debería ser previamente consultada, **como** también se indica en el documento con las guías de cargos. El propósito de la consulta es proporcionar información relacionada a los usuarios y dar oportunidad a las contribuciones y opiniones de todas las partes afectadas respecto a los ajustes y sus potenciales impactos.

Asimismo, IATA precisa que el documento de OACI también efectúa recomendaciones específicas que deben tenerse en cuenta, como las siguientes:

- Cuando los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación área tengan la necesidad de incrementar cargos se recomienda tener precaución al implementarlos con el objetivo de compensar perdidas por ingresos no alcanzados.
- La potencial proliferación de cargos en otros aeropuertos producto de implementación de cargos en una jurisdicción específica.
- Se deberían considerar mejores prácticas en la implementación de cargos. Recientemente se ha publicado un artículo sobre el impacto negativo en el número de pasajeros en el aeropuerto de Heathrow debido a la aplicación de una tasa a los pasajeros en tránsito sin una evaluación de impacto adecuada.
- Para evitar interrupciones los nuevos cargos deberían ser introducidos en forma gradual. El periodo y plazo de implementación son relevantes en la implementación. No solo se sugiere que toda implementación sea gradual, sino que considere un periodo previo de 4 a 6 meses de preaviso. Dicho tiempo es necesario para hacer las consultas y brindar el tiempo para los ajustes sistémicos y entrega de información a los usuarios.

Tema: Otros comentarios		
23	Comenta: Diego cares	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
23.1	El 4 y el 11 de febrero de 2025 se recibieron consultas del Sr. Diego Cares por correo electrónico, en los cuales se señala: <i>"(...) Les escribo porque tengo dudas respecto al cobro de TUUA para los pasajeros en tránsito en el Jorge Chávez. Mientras un pasajero esté realizando escala en JC, ¿por cuánto tiempo puedo pasar en espera a mi siguiente vuelo hasta que me cobren de nuevo la TUUA con el método antiguo de cobro (el que deja de aplicar a partir de Abril)? ¿y con el nuevo método?"</i>	Con relación a la consulta i), en primer lugar, debe indicarse que el procedimiento de fijación tarifaria en curso corresponde a la TUUA que deberán pagar los pasajeros en transferencia, no los pasajeros de tránsito. En particular, se fijan tarifas para: • Pasajeros en transferencia internacional-internacional: pasajeros que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú). • Pasajero en transferencia doméstico-doméstico: pasajeros que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú). En segundo lugar, cabe recordar que la TUUA de Transferencia se cobrará a partir del inicio de operaciones del nuevo terminal del AIJC, en línea con lo establecido en la adenda 6 del Contrato de Concesión del mencionado aeropuerto. A la fecha, no se cobra monto alguno por dicho concepto. Finalmente, el tiempo de permanencia en el terminal durante su escala no afectará el monto a pagar. Es decir, que el pasajero de transferencia pagará la TUUA de transferencia que fije el Ositrán y no será necesario pagar adicionalmente la TUUA (doméstica o internacional), a no ser que, durante su permanencia en el AIJC, este pasajero decidiera salir a la zona pública para volver a ingresar a la zona de embarque. Por lo expuesto, se da por atendida la consulta.
23.2	<i>Por ejemplo, si viajo desde Santiago de Chile a Lima, y luego a Cuzco, ¿tendría que pagar la TUUA de vuelo doméstico por el tramo Lima-Cuzco? ¿Y, en caso contrario (Cuzco-Lima-Santiago) pago la TUUA de vuelo internacional?</i>	El procedimiento de fijación tarifaria en curso corresponde a la TUUA que deberán pagar los pasajeros en transferencia, en particular los pasajeros INT-INT y los DOM-DOM, los cuales, al ingresar al terminal en la escala, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

		En el caso de vuelos INT-DOM (como es el caso de un vuelo Santiago de Chile a Cusco), o de los vuelos DOM-INT (como es el caso Cusco-Santiago), dado que estos pasajeros saldrán a la zona pública en su escala en Lima, al igual que viene ocurriendo en el actual terminal, en Lima tendrán que pagar la TUUA doméstica en el primer caso (INT-DOM) y la TUUA internacional en el segundo caso (DOM-INT). Por lo expuesto, se da por atendida la consulta.
24	Comenta: Rocío Maradiegue	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
24.1	El 6 de febrero de 2025 se recibió un correo electrónico a la dirección info@ositran.gob.pe, de la Srta. Rocío Maradiegue, en el cual señala: <i>“Estimado Señores buenas tardes remito los pliegos tarifarios de AENA quien cobra el 60% a los pasajeros tránsito del Tuua Internacional y el pliego tarifario de Brasil.”</i>	Al respecto, y tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, que sustentó el inicio del procedimiento de Fijación de la TUUA de Transferencia⁵⁶, en el presente procedimiento no resulta apropiado utilizar la metodología de tarificación comparativa o <i>benchmarking</i> debido a que la información disponible es escasa y no resulta comparable con el servicio sujeto a tarificación⁵⁷. Por lo expuesto, se da por atendido el comentario.
25	Comenta: Cynthia Valeriano	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
25.1	El 7 de febrero de 2025 se recibió un correo electrónico a la dirección info@ositran.gob.pe, de la Srta. Cynthia Valeriano, en el cual señala: <i>“Tantos años los peruanos haciendo viajes domésticos, no estoy de acuerdo que aplique tarifa a los que hacemos vuelos domésticos, relativamente injusto, deberían aplicar el impuesto a las mismas aerolíneas que brindan servicio internacional (dentro de sus acuerdos o alquiler de aeropuert). Quienes deben salir beneficiados son los peruanos.</i> <i>A quienes si deberían aplicar es solo a los vuelos internacionales en beneficio a los peruanos que realizamos vuelos domésticos”.</i>	Con relación al comentario, en primer lugar, debe indicarse que, por acuerdo entre las Partes (MTC y LAP), materializado mediante la Adenda 6 al Contrato de Concesión, al inicio de operaciones del nuevo terminal LAP cobrará una TUUA a los pasajeros de Transferencia. Así, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra determinando el valor de la TUUA de Transferencia, en cumplimiento con la mencionada Adenda. En segundo lugar, es importante precisar que, el procedimiento de fijación tarifaria en curso corresponde a la TUUA que deberán pagar los pasajeros en transferencia; en particular, se fijan tarifas para:

⁵⁶ Mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN se aprobó el inicio del procedimiento de Fijación de la TUUA de Transferencia.

⁵⁷ Para mayor detalle revisar la sección VI. Metodología del Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN.

		• Pasajeros en transferencia internacional-internacional: pasajeros que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú). • Pasajero en transferencia doméstico-doméstico: pasajeros que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú). Finalmente, debe precisarse que la TUUA de Transferencia es la contraprestación que pagan los pasajeros que hacen una escala en el AIJC por los servicios que tienen a su disposición. Para mayor detalle, en la sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. del presente informe, se presentan los servicios que los pasajeros de transferencia tiene a su disposición. Por lo expuesto, <u>se da por atendida el comentario.</u>
26	Comenta: IATA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador
26.1	Mediante Carta S/N recibida el 5 de marzo de 2025, IATA señala que la implementación de la TUUA de transferencia tendrá efectos particularmente negativos para las aerolíneas y los viajeros que optan por el aeropuerto de Lima como punto de conexión entre vuelos internacionales y domésticos, representando un aumento significativo en los costos asociados. Asimismo, señalan que el establecimiento de dichas tarifas restará competitividad al Perú frente a otros países de la región donde no se aplican. Particularmente, aquellos que poseen aeropuertos que compiten por establecerse como <i>hubs</i> entre el norte y el sur del continente, como lo son el aeropuerto de El Dorado en Bogotá y el aeropuerto de Tocumen en Ciudad de Panamá que no las cobran.	Sobre el comentario de IATA recogido en el párrafo precedente, se advierte que el comentario tiene como finalidad cuestionar la existencia de la TUUA de Transferencia. No obstante, como se ha señalado previamente, la Adenda N° 6 incorporó el cobro de dicha tarifa para los pasajeros en transferencia, estableciendo su aplicación a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. En ese sentido, corresponde a este Regulador cumplir con su función de determinar la tarifa respectiva, en estricto cumplimiento del marco contractual vigente.
27	Comenta: AETA	
	Comentario recibido	Respuesta del Regulador

27.1	Mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, recibida el 5 de marzo de 2025, AETAI señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán desconoce lo actuado previamente por su Consejo Directivo⁵⁸⁵⁹: La Propuesta Tarifaria del Ositrán propone un valor de TUUA de transferencia (DOM-DOM e INT-INT), asumiendo que LAP no tendría como financiar los costos de este servicio. Sin embargo, dicha propuesta se contradice con la sección C del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, que señala que <i>“los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros internacionales en transferencia, ya se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA”, en el Informe se contrastó los ingresos y costos vinculados con la TUUA para el año 2003 y encontraron que la utilidad TUUA estaba próxima a los USD 6,8 millones. Es decir, la TUUA financia a los pasajeros de transferencia internacional.</i> AETAI señala que ha hecho un cálculo similar al realizado en el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, con información al año 2023 (sin considera el año 2020	Respecto al comentario de AETAI, resulta pertinente indicar que el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN se emitió en el marco de la interpretación del Contrato de Concesión, aprobada mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, el mismo que determinó que la finalidad de la TUUA Internacional y Nacional es cobrar por <u>todos</u> los servicios listados en el Apéndice N° 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, declarando que <u>LAP no podía aplicar la TUUA de Transferencia hasta que se fije la tarifa específica</u>, ello, pues los pasajeros en transferencia no tienen la disponibilidad de la integridad de los servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.
--------------------	---	---

⁵⁸ Cabe precisar que en la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero del 2025, el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, consultó sobre la solicitud de ampliación de plazo para emitir comentarios que habían presentado. A la fecha de la audiencia pública, aún no había sido resuelta la solicitud por lo que se le indicó que se encontraba en evaluación. Al respecto, mediante la Resolución de Presidencia N° N° 0029-2025-PD-OSITRAN, se amplió el plazo de comentarios por 3 días hábiles, lo cual fue notificado a LAP, el MTC y AETAI mediante los Oficios N° 207, 208 y 209-2025-PD-OSITRAN.

⁵⁹ Cabe precisar que, LAP; mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, remitió su opinión sobre los comentarios de AETAI desarrollados en esta sección. Así, indican:

1. Sobre el comentario de AETAI respecto de pronunciamientos previos del OSITRAN y el MTC respecto al supuesto financiamiento de los servicios de transferencia.

- LAP no ha estado de acuerdo con los pronunciamiento del Ositrán en el marco de la evaluación de la procedencia de la solicitud de cobro de una tarifa de transferencia efectuada por primera vez por LAP. Las opiniones del Ositrán fueron emitidas antes de las modificaciones introducidas mediante la Adenda 6 en el año 2013, en las que explícitamente se reconoce el derecho de la concesionaria a cobrar una tarifa diferenciada a los pasajeros de transferencia. Asimismo, las conclusiones a las que habría arribado el análisis cuantitativo de contenido en dicho informe se han basado en informes de contabilidad regulatoria de hace más de 20 años. Por lo que, carece de validez apelar a pronunciamientos efectuados por el regulador, cuando aún no se conocían los costos y características del proyecto de nuevo Terminal.
- AETAI también hace referencia a que ha replicado el análisis realizado en el año 2004, con información de la contabilidad regulatoria del año 2023, obteniendo resultados similares. No obstante, dicho análisis, basado en información histórica, omite considerar las inversiones y gastos operativos correspondientes al nuevo Terminal; que son los que ha sustentado LAP, así como también el Ositrán en las propuestas tarifarias bajo análisis.
- Igualmente, AETAI hace referencia a opiniones emitidas en el marco de los procesos de evaluación previa de la Adenda (Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, Informe N° 60-2013-MTC/25), que datan de hace 12 años, fechas en las cuales se contaba con cifras estimadas y muy preliminares de la magnitud de las inversiones correspondientes al proyecto del nuevo Terminal. El hecho, sin embargo, de que se le haya reconocido al Concesionario explícitamente el derecho de cobrar una tarifa a pasajeros de transferencia mediante la Adenda 6 revela que las partes estuvieron de acuerdo en la necesidad de definir una contraprestación diferenciada por un servicio efectivamente prestado.

2. Respecto al comentario de AETAI sobre la supuesta necesidad de que en el presente proceso tarifario se evalúe la preservación del equilibrio económico-financiero.

- Según AETAI sería responsabilidad del regulador realizar un análisis del equilibrio económico financiero de la concesión, tal y como ha sido sugerido en su oportunidad por el MTC; con la finalidad de minimizar el riesgo de pérdidas económicas a los usuarios finales e intermedios.
- LAP señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, las regulaciones referidas a temas tarifarios quedan excluidas de las causales de ruptura de equilibrio económico que las partes pueden invocar. Por lo que, no es correcto afirmar que el regulador es responsable de hacer una evaluación del equilibrio económico.
- Finalmente, precisan que, el procedimiento administrativo de fijación tarifaria se da en estricta ejecución de lo establecido en el Contrato de Concesión y las normas que regulan dichos procedimientos. En específico, la evaluación del equilibrio económico no forma parte de las herramientas analíticas y procedimientos estipulados en el Reglamento General de Tarifas

	por la pandemia); ante lo cual observan que LAP siempre tuvo una “UTILIDAD TUUA” mayor que cero. Así, AETAI concluye que, los costos de los servicios que se encuentran a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA; y por tanto, no se justifica el cobro de la TUUA de transferencia porque los supuestos costos en los que incurre LAP para prestar este servicio de transferencia encuentran financiados por el pago de la TUUA. AETAI indica que cualquier valor de TUUA de transferencia fijado por el Ositrán carecerá de sustento, mientras que el Regulador no demuestre que “los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros en transferencia, no se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA -ello, considerando el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN- y, en consecuencia, resulta necesario fijar la TUUA de transferencia con la finalidad de garantizar la sostenibilidad de la concesión.	En cuanto a que en el mencionado informe se señaló los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros internacionales en transferencia, ya se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA -como indica AETAI- como se ha explicado previamente, en esa oportunidad se comparó los ingresos y costos asociados con la TUUA, a partir de lo cual se pudo inferir que los ingresos por TUUA de LAP le permitieron financiar los costos de la prestación de los servicios a los pasajeros en transferencia internacional. Por esa razón, en ese informe se concluye que la <i>“ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia”</i>. Sin embargo, el mencionado informe no señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente a esa fecha, la TUUA nacional o internacional financie en estricto a los pasajeros en transferencia internacionales. Asimismo, AETAI ha omitido indicar que, en el considerando 45 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, este Organismo Regulador indicó que la revisión de costos se realizó con ingresos y costos para el año 2003⁶⁰. Con ello, no solo dicho análisis de costos fue retrospectivo, sino que fue efectuado con anterioridad a la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. Sobre ello, debe tenerse en cuenta que, la evaluación que se realizó mediante el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN se realizó empleando información relacionada con el terminal actual; en tal sentido, sus conclusiones no pueden ser extrapoladas a la situación que se observará en el nuevo terminal, que no solo es tres veces más grande, sino que además cuenta con nuevo equipamiento y sistemas, y operará en un mercado aéreo que ha evolucionado en estos más de veinte (20) años. En el presente caso, por mandato de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se debe efectuar el cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. Considerando ello, el Organismo Regulador, mediante la metodología de costos
--	--	---

⁶⁰ Considerando 45 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN:

“45. La información procesada por OSITRAN para determinar los costos asociados a los servicios de carga aérea, permiten apreciar la asignación de los costos para los servicios que presta LAP. La revisión de los costos dejó en claro que los ingresos para el año 2003 por la provisión del servicio de aeroestación, es decir por el cobro de la TUUA nacional e internacional, generó recursos por US \$31.6 millones. Asimismo, este servicio generó costos que ascendieron a US \$24.8 millones, considerando entre los costos la transferencia del 20% de TUUA Internacional a CORPAC, la tasa de regulación de 1% y el porcentaje de 46.511% de retribución al Estado (ver Anexo 1)”.

Cabe indicar que el Anexo 1 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN contiene información del cálculo para conceptos como los costos indirectos, los costos no imputables, los costos por TUUA y el ingreso por TUUA. Además, expresamente dicho anexo indica que la fuente de esa información es la Contabilidad Regulatoria, la cual contiene información retrospectiva.

		totalmente distribuidos, se encuentra determinando la TUUA de Transferencia, para lo cual se están considerando los costos tanto directos como indirectos asociados a la prestación de los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal. Para tal fin, se está empleando la mejor información disponible de costos operativos e inversiones proyectadas, considerando las dimensiones, la demanda e infraestructura del nuevo terminal. Por tanto, como se observa, el análisis de costos efectuado en el 2004, que sirve de base para el argumento de AETAI, fue realizado en un contexto diferente y con una base de información distinta. En virtud de lo expuesto, <u>corresponde desestimar el comentario.</u>
27.2	AETAI también indica que en el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN (opinión del Ositrán en el marco de la Adenda 6 sobre la ampliación de plazo de la concesión), el Ositrán llegó a similares inferencias que en el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN. Así, de acuerdo con AETAI, con una metodología diferente (flujo descontado de caja) concluyó que la TUUA de origen era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia.	En cuanto al comentario de AETAI, este se ha referido al Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN en el cual el Regulador, a juicio de AETAI, habría llegado a la conclusión de que la TUUA Nacional e Internacional era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia. Con relación a ello, debe precisarse que el objetivo del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN fue analizar la propuesta de modificación del Contrato de Concesión, específicamente, respecto a la ampliación del plazo de concesión en once (11) años. Como se indica expresamente en el mismo informe, en él <i>“no se está estableciendo ni criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia”</i>. En particular, en dicho informe se analizaron los argumentos presentados por LAP, entre los cuales alegaba que su modelo financiero a treinta (30) años generaría un periodo de pérdidas. Al respecto, a través del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador hizo notar que el Concesionario no había estimado ni el VAN ni la TIR en su modelo financiero. Por ello, a través del considerando 85 del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán señala que el proyecto es rentable tanto en un escenario con TUUA de Transferencia como en un escenario sin TUUA de Transferencia. Por tanto, el análisis de rentabilidad realizado en el informe antes mencionado no tenía como finalidad evaluar si la TUUA Nacional o Internacional cubría costos adicionales, sino pronunciarse sobre un argumento de LAP en el contexto de la discusión

		sobre la ampliación del Contrato de Concesión. En ese sentido, no es posible pretender extraer de este informe una conclusión sobre la suficiencia de la TUUA para financiar costos adicionales de la TUUA de Transferencia. En este punto, debe reiterarse que la TUUA de Transferencia remunera veinticinco (25) servicios que serán ofrecidos a los pasajeros en transferencia en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, según fue verificado mediante el Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN. En consecuencia, en tanto el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN no constituye un sustento válido para afirmar que los veinticinco (25) servicios que tendrán a su disposición los pasajeros en transferencia en el Nuevo Terminal de Pasajeros estén financiados por la TUUA de origen, <u>se desestima el comentario.</u>
27.3	Adicionalmente, AETAI indica que los informes del Ositrán coinciden con lo señalado por el MTC en su Informe N° 60-2013-MTC/25 (punto 8.14), el cual indica que, cuando el Ositrán fije la tarifa de TUUA de transferencia tendrá que evaluar si el equilibrio económico financiero se ha modificado. <i>AETAI señala que, según el Informe del MTC, el Contrato de Concesión mantendrá el equilibrio económico financiero, mientras que la TUUA de transferencia sea igual a cero. Como lo advierte el referido documento, cuando se fije esta tarifa el Regulador estará obligado a analizar nuevamente el equilibrio económico del contrato. En efecto, según el MTC, el contrato está en equilibrio en la Adenda N° 6 mientras no exista valor determinado para el TUUA de transferencia.</i> <i>Asimismo, precisan que, por esta razón que en el Anexo del referido informe titulado “Evaluación Económica Financiera del Proyecto de la Sexta Adenda del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”” se dice que cuando se fije el valor de la TUUA de transferencia, la rentabilidad de LAP se incrementará en “mayor medida” y precisa, que LAP alcanzará niveles superiores de ingresos y ganancias.</i>	A través del comentario iii) de AETAI, este ha referido que “<i>los informes</i>” de Ositrán coinciden con lo señalado por el MTC, a través de su Informe N° 60-2013-MTC/25 (punto 8.14). Cabe señalar que se asume que AETAI se refiere al Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN y al Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, pues estos son los que AETAI mencionó de manera previa a su afirmación. Según AETAI, mediante el Informe N° 60-2013-MTC/25, el MTC habría señalado que el Contrato de Concesión mantendrá el equilibrio económico financiero si la TUUA de Transferencia es igual a cero y que, cuando se fije esta tarifa, el Regulador estará obligado a analizar nuevamente el equilibrio económico del contrato. Además, mediante los comentarios iv) y v), AETAI solicita que se realice un análisis del equilibrio económico del contrato, en atención a lo indicado en el Informe N° 60-2013-MTC/25, con la finalidad de minimizar el riesgo de pérdidas económicas a los usuarios finales e intermedios. Al respecto, debe tenerse en cuenta que la normativa vigente en materia de concesiones de servicios públicos a la fecha de suscripción de la Adenda N° 6, el Decreto Supremo N° 060-96-PCM, establecía que la modificación de un contrato de concesión se realiza respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes.
27.4	Asimismo, AETAI solicita al Regulador que, al momento de fijar la TUUA evalúe el equilibrio económico financiero del Contrato en concordancia con lo que señalo en su oportunidad el MTC, en el Informe N° 60-2013-MTC/25.	

27.5	Es responsabilidad del Regulador realizar un análisis del equilibrio económico financiero de la Concesión, tal y como ha sido sugerido en su oportunidad por el MTC, con la finalidad de minimizar el riesgo de pérdidas económicas a los usuarios finales e intermedios⁶².	Asimismo, ello se encontraba recogido en la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, cuya versión vigente a la fecha de suscripción de la Adenda N° 6 – es decir, aquella modificada mediante la Adenda N° 4 suscrita el 30 de junio de 2003 – establecía que la modificación del Contrato de Concesión se debía efectuar respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. Cabe señalar que, aunque la cláusula 24.7 fue modificada posteriormente mediante la Adenda N° 7 suscrita el 25 de julio de 2017, el apartado citado se mantuvo. En consecuencia, tanto la normativa vigente como el propio Contrato de Concesión establecían que cualquier modificación debía realizarse respetando en lo posible el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. Este principio fue garantizado a través de la Cláusula Séptima de la Adenda N° 6, la cual expresamente indica que dicha adenda <i>“respete la naturaleza del Contrato de Concesión, así como las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico-financiero de las prestaciones a cargo de las Partes”</i>. En ese sentido, se advierte que la Adenda N° 6 confirmó de manera explícita y sin reservas que el equilibrio financiero fue respetado. Por lo tanto, el comentario de AETAI carece de sustento, pues parte de una premisa incorrecta al asumir que la existencia del equilibrio financiero quedaba sujeta a una verificación futura por parte de Ositrán, cuando en realidad la Cláusula Séptima de la Adenda N° 6 ya estableció expresamente que dicho equilibrio fue asegurado al momento de su suscripción. Además, respecto a la revisión de dicho equilibrio por parte del Ositrán, resulta conveniente citar el punto 8.14 del Informe N° 60-2013-MTC/25 alegado por AETAI: <i>“Teniendo en cuenta que el sistema de tarifas es de competencia del OSITRAN, de acuerdo a las normas o leyes vigentes correspondientes, dicha entidad es la responsable de verificar y actuar en caso de rupturas del equilibrio económico financiero, debiendo restablecerla de acuerdo a sus procedimientos regulatorios. En tal sentido, dado que la consideración de los pasajeros internacionales en transferencia, y eventualmente los</i>
--------------------	---	--

⁶² Este comentario va en línea con lo señalado por el AETAI en la Sesión del Consejo de Usuarios de Aeropuertos llevada a cabo el 7 de febrero de 2025.

		<i>pasajeros nacionales en transferencia, significan en cualquier interpretación una afectación a las condiciones económicas de la Concesión, resulta pertinente que el OSITRAN proceda a efectuar una revisión de tales condiciones y asegure el equilibrio de acuerdo a sus facultades en la función reguladora de tarifas”.</i> En ese sentido, como se desprende del propio Informe N° 60-2013-MTC/25, se advierte que el MTC no establece que el equilibrio económico-financiero solo se mantiene si la TUUA de Transferencia es cero y tampoco dispuso que el Ositrán realizará una revisión del equilibrio económico-financiero cuando fije la TUUA de Transferencia. En efecto, como se ha citado previamente, ni el literal a) del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, ni la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6, establecen disposición alguna que indique que, al fijar la TUUA de Transferencia, el Regulador debe revisar que no se ha alterado el equilibrio económico financiero. En efecto, el literal a) del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, establece que la TUUA de Transferencia se aplica <i>“según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas”</i> y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 establece que la TUUA de Transferencia se cobrará <i>“de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN”</i>. Por tanto, por aplicación de la cláusula 1.35 previamente citada, para el presente procedimiento de fijación tarifaria resulta aplicable el procedimiento previsto en el RETA, el cual no prevé que el Ositrán realice una evaluación sobre una posible alteración del equilibrio económico financiero para efectos de determinar la tarifa. Asimismo, debe reiterarse que la Cláusula Séptima de la Adenda N° 6 ratificó expresamente que la modificación contractual respetó el equilibrio económico-financiero. Dicho lo anterior, es preciso agregar que, contrariamente a lo que manifiesta AETAI, ni el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN ni el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN contienen afirmación alguna en el sentido que el equilibrio económico financiero se mantendría siempre que la TUUA de transferencia sea igual a cero y que, cuando se fije esta tarifa, se tendría que revisar dicho equilibrio. Mas bien, el Informe N° 017-04-
--	--	--

		GAL-GRE-OSITRAN analizó la procedencia del cobro de una TUUA Internacional y Nacional a los pasajeros de transferencia, como lo había solicitado LAP, denegándolo a través de una interpretación contractual ⁶¹, lo cual ocurrió antes de la suscripción de la Adenda N° 6. Por su parte, a través del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, Ositrán emitió opinión respecto a la modificación contractual propuesta por el Concesionario de ampliar el plazo de concesión en once (11) años, concluyendo que, del modelo financiero remitido por LAP, no se podría concluir esa necesidad, pues el VAN resultaba rentable, además, se precisó que <i>“las proyecciones realizadas incorpora[ban] varios supuestos (...) [los que] pueden modificarse en el tiempo”</i>. Como se advierte, la conclusión del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN ha sido descontextualizada por AETAI. Por todo lo expuesto, <u>se desestiman los comentarios</u>.
27.6	La Propuesta Tarifaria del Ositrán debe ser revisada para que se ajuste con lo resuelto previamente por su Consejo Directivo. Bajo las condiciones actuales, la TUUA de Transferencia propuesta está generando beneficios adicionales a LAP, tal y como lo señalan los informes del Ositrán (2004, 2013) y MTC (2013), así como los cálculos realizados siguiendo la metodología de Ositrán.	Con relación al comentario vi) , AETAI indica que, la Propuesta Tarifaria del Ositrán debe ser revisada para que se ajuste con lo resuelto previamente por su Consejo Directivo. Alega que, bajo las condiciones actuales, la TUUA de Transferencia propuesta está generando beneficios adicionales a LAP, tal y como lo señalan los informes del Ositrán (2004, 2013) y MTC (2013), así como los cálculos realizados siguiendo la metodología de Ositrán.

⁶¹ Dicha interpretación fue aprobada mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, de fecha 6 de diciembre del año 2004.

		Al respecto, tal como se explicó en la respuesta al comentario (i) y (ii) de AETAI, en el Informe N° 017-04-GAL-GRE compararon los ingresos y costos asociados con la TUUA, a partir de lo cual se pudo inferir que los ingresos por TUUA de LAP le permitieron financiar los costos de la prestación de los servicios a los pasajeros en transferencia internacional. Por esa razón, en ese informe se concluye que la “ejecución del contrato de concesión <i>ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia</i>”. Sin embargo, el mencionado informe no señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente a esa fecha, la TUUA nacional o internacional financie en estricto a los pasajeros en transferencia internacionales. Asimismo, en el mencionado Informe N° 017-04-GAL-GRE aludido por AETAI, el Regulador indicó que, el Concesionario no se encontraba facultado en virtud del Contrato de Concesión a cobrar la TUUA a los pasajeros de transferencia internacional, pues no tenían a su disposición la totalidad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN –a través del cual se aprueba el citado informe- el Consejo Directivo señaló que LAP no podrá cobra una Tarifa a los pasajeros en transferencia en tanto no se fije una tarifa específica por los servicios que se le brindan a estos pasajeros. Así, en aquella oportunidad, el Regulador opinó que LAP podría cobrar en el futuro una Tarifa a los pasajeros en transferencia si ello se incorporaba en el Contrato de Concesión a través de la adenda respectiva. De otro lado, en cuanto al Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, como bien lo señala AETAI, este informe no se encontraba analizando la procedencia o no de un cobro de la TUUA de transferencia; sino se encontraba analizando un pedido de ampliación del plazo de la concesión; en el cual se establecieron escenarios (donde uno de ellos consideraba una TUUA de Transferencia). Por lo señalado, no es correcto extrapolar dicho análisis como pretende AETAI. Así, en el presente caso, por mandato de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se estableció que se debe efectuar el cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. Considerando ello, el Organismo Regulador, mediante la metodología de costos totalmente distribuidos, se encuentra determinando
--	--	---

		la TUUA de Transferencia, para lo cual se están considerando los costos tanto directos como indirectos asociados a la prestación de los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal. Para tal fin, se está empleando la mejor información disponible de costos operativos e inversiones proyectadas, considerando, las dimensiones, la demanda e infraestructura del nuevo terminal. Por tanto, como se observa, el análisis de costos efectuado en el 2004, que sirve de base para el argumento de AETAI, fue realizado en un contexto diferente y con una base de información distinta. En virtud de lo expuesto, <u>se desestima el comentario de AETAI</u>
--	--	---