



**Comentarios a la Tarifa de TUUA de Transferencia en el Aeropuerto
Internacional Jorge Chávez**



AETAI

Contenido

I. Con respecto a la TUUA de Transferencia y el CD de OSITRAN	3
II. Propuesta de Modelo Alternativo	7
2.1 Modelo Propuesto por OSITRAN.....	7
2.2 Propuesta Tarifaria	26
CONCLUSIONES	31
Apéndice 1: EMAILS DE LAP A LAS AEROLÍNEAS.....	33

I. Con respecto a la TUUA de Transferencia y el CD de OSITRAN

1. **La propuesta tarifaria de OSITRAN desconoce lo actuado previamente por su Consejo Directivo.** Este hecho involucra que al no tomar en consideración los pronunciamientos anteriores, entonces, la propuesta realizada por el Regulador termina contradiciendo lo establecido por el Consejo Directivo.
2. En efecto, **en la propuesta tarifaria de OSITRAN, se propone un valor de TUUA de transferencia (nacional e internacional), asumiendo que LAP no tendría como financiar los costos de este servicio.** Sin embargo, **dicha propuesta contradice lo que se dice en la sección C del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN** se dice lo siguiente:

C. Financiamiento del servicio prestado a los pasajeros en transferencia

43. 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 de acuerdo a lo señalado en la sección anterior.
 44. Ello se ve corroborado, por la información relativa a los costos económicos de la prestación de los servicios, los cuales según los principios de contabilidad regulatoria, deben estar cubiertos en su totalidad por el pago que realiza algún agente económico, de manera que se permita la sostenibilidad de la infraestructura aeroportuaria y la continuidad en la provisión de servicios. El regulador en su tarea de monitorear el desarrollo de las concesiones requiere de información de costos que contribuyan a esta tarea. La contabilidad regulatoria es una herramienta que permite analizar la asignación de costos entre diferentes servicios.
 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 aerostación, 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 Estado¹ (ver Anexo 1).
 46. En suma, la información de 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 en transferencia.
3. Asimismo, el informe citado concluye:
 3. La información de 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 en transferencia.
 4. Para sustentar su afirmación que **“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 (Ver Figura N° 1).

Figura N° 1

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

5. Realizando un cálculo similar al ejecutado por OSITRAN (2004), se puede observar que con excepción del año 2020 (año pandémico), **LAP siempre tuvo una “UTILIDAD TUUA” mayor que cero**. Por consiguiente y aplicando el criterio de OSITRAN, los **“costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros en transferencia, se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago del TUUA”** (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1. UTILIDAD TUUA en el AIJCH: 2008-2024 (en USD)

AÑO	Ingreso Total (1)	Costo Total (2)	Medida	Unidades (3)	Tarifa Promedio (4)=(1)/(3)	Costos Promedios (5)=(2)/(3)	Margen Promedio (4)-(5)	Utilidad TUUA
2008	59,700,053	48,920,759	Tickets vendidos	3,848,367	15.51	12.71	2.80	10,779,294
2009	62,799,640	53,703,419	Tickets vendidos	4,022,889	15.61	13.35	2.26	9,091,729
2010	70,013,503	59,013,395	Tickets vendidos	4,688,545	14.93	12.59	2.34	10,971,195
2011	80,023,244	66,962,595	Tickets vendidos	5,354,066	14.95	12.51	2.44	13,063,921
2012	93,078,039	76,746,764	Tickets vendidos	6,062,122	15.35	12.66	2.69	16,307,108
2013	106,622,838	84,116,462	Tickets vendidos	6,872,230	15.52	12.24	3.28	22,540,914
2014	112,401,432	88,413,754	Tickets vendidos	7,197,258	15.62	12.28	3.34	24,038,842
2015	124,317,658	94,130,077	Tickets vendidos	7,890,654	15.76	11.93	3.83	30,221,205
2016	135,445,814	101,057,777	Tickets vendidos	8,629,058	15.70	11.71	3.99	34,429,941
2017	147,502,402	109,829,103	Tickets vendidos	9,356,211	15.77	11.74	4.03	37,705,530
2018	162,415,759	117,251,597	Tickets vendidos	10,112,448	16.06	11.59	4.47	45,202,643
2019	165,974,155	123,971,730	Tickets vendidos	9,870,083	16.82	12.56	4.26	42,046,553
2020	48,885,681	50,560,748	Tickets vendidos	3,404,403	14.36	14.85	-0.49	-1,675,067
2021	72,629,885	66,655,764	Tickets vendidos	5,207,828	13.95	12.80	1.15	5,989,002
2022	139,073,682	108,967,707	Tickets vendidos	8,968,478	15.51	12.15	3.36	30,134,086
2023	164,665,156	133,792,210	Tickets vendidos	10,090,833	16.32	13.26	3.06	30,877,949

Fuente: CR de LAP. Elaboración: Propia.

6. Por consiguiente, aplicando el criterio establecido por OSITRAN, 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.
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.

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

Período	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.
9. Los informes de OSITRAN también coinciden con lo señalado por el MTC. En efecto, **en el Informe N° 60-2013-MTC/25 se precisa que cuando el Regulador fije la tarifa de TUUA de transferencia tendrá que evaluar si el equilibrio económico financiero se ha modificado**. En efecto, en el punto 8.14 del referido informe, titulado "Modificación del literal a) del Numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión" se dice:

"(...)

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 restablecerlo de acuerdo a sus procedimientos regulatorios. En tal sentido, dado que la consideración de los pasajeros internacionales en transferencia, y eventualmente los 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.

(...)"

10. Por consiguiente, 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.**
11. Es 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:

"(...)

Teniendo en cuenta las propias proyecciones de LAP, aún sin una ampliación de la Vigencia de la Concesión, y considerando el aplazamiento en la ejecución de las Mejoras para la ampliación del Aeropuerto, el VAN del Concesionario se mantiene positivo. Si a ello se le considera la posibilidad de que puedan cobrar una TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia y, eventualmente, a los nacionales en transferencia, su VAN (rentabilidad) se incrementaría en mayor medida.

Según la evaluación realizada por el OSITRAN, el incumplimiento del Concedente en la entrega de áreas de terrenos no le significaría a la Concesión una afectación de su rentabilidad. Considerado el desfase en la ejecución de las Mejoras para la ampliación del Aeropuerto, el VAN del Concesionario se mantiene positivo. Por su parte, la posibilidad de cobro de una TUUA a pasajeros internacionales, y eventualmente nacionales, en transferencia le permitiría alcanzar incluso niveles superiores de ingresos y ganancias.

Teniendo en cuenta que la determinación de la TUUA constituye competencia del OSITRAN, el importe que deberá cobrar el Concesionario a los pasajeros internacionales en transferencia será definido por dicha entidad. El Regulador podrá establecer si cobra una TUUA similar a la de los pasajeros internacionales embarcados o una distinta, o, de ser necesario, en el primer caso, si debe proceder a un proceso de revisión de la TUUA para pasajeros internacionales.

La evaluación realizada permite concluir que, con las modificaciones de la propuesta de Adenda N° 6, se requiere que el OSITRAN proceda con un proceso de regulación de tarifas de acuerdo a la normatividad vigente. La participación del Regulador, de acuerdo a sus competencias, permitirá que cualquier desequilibrio o condiciones no competitivas se restablezcan a través de la regulación de las tarifas de la Concesión.

(...)"

12. Asimismo, LAP solicitó 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. En efecto, en el punto 208 del Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN se dice:

206. El Concesionario agrega que, en el Informe N° 60-2013-MTC/25, el Concedente señaló que, al momento de fijar la TUUA a los pasajeros en transferencia, Ositrán debe verificar las condiciones económicas de la concesión y, además, que no se produzca una afectación a su equilibrio económico – financiero (tal como ocurriría en caso se deje de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT). A continuación, la cita presentada por LAP:

"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 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".

13. En consecuencia, **cualquier valor de TUUA de transferencia fijado por OSITRAN resultará espurio y sin 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 y, en consecuencia, resulta necesario fijar la TUUA de transferencia con la finalidad de garantizar la sostenibilidad de la concesión"**.

Los cálculos que hemos realizado utilizando la metodología de OSITRAN (2004) y la información publicada en el Anexo 9 de la Contabilidad Regulatoria de LAP (2008-2023) muestran que la TUUA de origen o salida está financiando los costos de los servicios disponibles para los pasajeros de transferencia. Conclusión similar a la que llegaron los informes de OSITRAN (2013) y del MTC (2013).

14. En este orden de ideas, **la propuesta tarifaria del Regulador debe ser revisada para que se ajuste lo resuelto previamente por el Consejo Directivo de OSITRAN. Bajo las condiciones actuales, la TUUA propuesto está generando beneficios adicionales al**

Concesionario, tal y como lo señalan los informes de OSITRAN (2004, 2013) y MTC (2013), así como los cálculos realizados siguiendo la metodología de OSITRAN.

II. Propuesta de Modelo Alternativo

2.1 Modelo Propuesto por OSITRAN

15. Respecto a la propuesta del Regulador, los principales cuestionamientos se detallan a continuación.

Con respecto a la metodología seleccionada

16. Como se dijo en la sección anterior, **la propuesta tarifaria de OSITRAN no toma en cuenta lo actuado previamente por el Consejo Directivo de OSITRAN**. En este orden de ideas, **las tarifas propuestas por OSITRAN están incrementando los beneficios y ganancias a LAP**, como se ha visto con los cálculos estimados en el Cuadro N° 1 y como se verá más adelante con el modelo propuesto.
17. La propuesta tarifaria de OSITRAN sólo evalúa dos metodologías: costos distribuidos y benchmarking. Sin embargo, en el artículo 16° del RETA se consignan otras metodologías que no han sido evaluadas por el Regulador¹, en otras palabras, **la propuesta tarifaria no está debidamente motivada**.
18. Respecto a la tarifa comparativa, el Regulador dice lo siguiente:

196. 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.

197. 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.

Con respecto, **“a que englobe o no los mismos servicios”**, este no puede ser un motivo para no utilizar la metodología. La razón es 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.

Asimismo, el Regulador señala que la muestra sería muy “pequeña” y por eso no sería aplicable la referida metodología. Esta afirmación es correcta, porque los aeropuertos en la región (con los cuales compite AIJCH) no cobran TUUA de transferencia. Usualmente, los “aeropuertos competitivos” buscan atraer pasajeros y no alejarlos con tarifas adicionales que llevan al incremento de costos de pasajes.

¹ “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 carácter enunciativo:

- a) Costos incrementales.
- b) Costo Marginal de largo plazo.
- c) Costos Totalmente Distribuidos
- d) Disposición a pagar.
- e) Tarificación comparativa (Benchmarking).
- f) Empresa Modelo Eficiente.
- g) Costo de Servicio.

Por lo tanto, el sustento para no usar esta metodología, no tiene mucho fundamento. El método de tarifa comparativa, 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.

19. A continuación, OSITRAN señala lo siguiente:

199. De otro lado, con relación a la metodología de costos totalmente distribuidos, esta busca determinar las tarifas asignando los costos directos e indirectos que implica su prestación. Al respecto, dado que LAP ha venido prestando servicios a los pasajeros de transferencia desde el inicio de la concesión, se cuenta con información histórica de demanda y costos asociados. Asimismo, se dispone de proyecciones de demanda de los pasajeros de transferencia, las cuales han sido remitidas por el Concesionario.
200. Considerando lo anterior, con base en la mejor información disponible – la metodología más apropiada para determinar la Tarifa Máxima de la TUUA de Transferencia es la metodología de costos totalmente distribuidos. Esta metodología se implementa mediante los flujos de caja descontados, siendo que, como se desarrollará más adelante, en el presente procedimiento de fijación tarifaria se han elaborado dos flujos de caja, uno para pasajeros de transferencia INT-INT y otro para pasajeros de transferencia DOM-DOM.

20. Al respecto, debemos señalar que en el Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN **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:

241. En la línea de instrumentar el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN tomado por el Consejo Directivo de OSITRAN y lo dispuesto por la Resolución N° 016-2007-CD-OSITRAN, el Contrato de Concesión podría modificarse con la opinión favorable de OSITRAN si la modificación consistiera en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional.
242. Para este nuevo servicio se requeriría fijar una tarifa específica, distinta de la TUUA. Esta nueva tarifa deberá ser fijada por OSITRAN, quien ostenta la exclusividad en el ejercicio de la función reguladora. En tal caso, será indispensable que la modificación que se apruebe, establezca claramente que la fijación, revisión, reajuste y aplicación de la tarifa correspondiente al nuevo servicio está a cargo de OSITRAN, de acuerdo con el Reglamento de Tarifas (RETA).

21. 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**:

71. Por lo tanto, en el articulado de la adenda debe recogerse que la TUUA de los pasajeros en transferencia es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN.
72. Asimismo, debe especificarse en el articulado de la adenda que la regulación de este nuevo servicio debe estar de acuerdo no solo con el Contrato de Concesión (incluyendo sus interpretaciones realizadas sobre este tema por el Consejo Directivo del OSITRAN), sino también de acuerdo a las "Normas". La referencia a las "Normas" es importante porque el Contrato de Concesión las define específicamente en el numeral 1.35, como los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, lo cual incluye el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.

22. En el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN insistió en que la TUUA debe ser tratada como un servicio nuevo:

73. Por lo tanto, en el articulado de la adenda debe recogerse que la TUUA de los pasajeros en transferencia es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN.

74. Asimismo, debe especificarse en el articulado de la adenda que la regulación de este nuevo servicio debe estar de acuerdo no solo con el Contrato de Concesión (incluyendo sus interpretaciones realizadas sobre este tema por el Consejo Directivo del OSITRAN), sino también de acuerdo a las “Normas”. La referencia a las “Normas” es importante porque el Contrato de Concesión las define específicamente en el numeral 1.35, como los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, lo cual incluye el Reglamento de Tarifas de OSITRAN

23. **La insistencia del Regulador en considerar para efectos tarifarios, al TUA de transferencia como un “servicio nuevo”, está vinculado con la metodología que debe usarse para determinar esta tarifa.** Al tratarse de un “SERVICIO NUEVO” entonces lo que **resulta pertinente es utilizar la metodología de costos incrementales.**

24. Para sustentar nuestra afirmación resulta pertinente utilizar el documento titulado “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN, en el referido Lineamiento, OSITRAN concluye en el punto 4.1.5, **que la metodología más apropiada para la fijación tarifaria es los costos incrementales.** En efecto, el documento dice:

“4.1.5 Costos Incrementales

Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos incrementales¹². El costo incremental se refiere a los costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción, cabe resaltar las diferencias entre costos de corto y largo plazo. Se entiende por largo plazo (CILP)¹³ periodo para el cual todos los insumos son variables, y corto plazo, un periodo para el cual hay algunos insumos fijos.

Para la fijación de tarifas por el uso de infraestructura de transporte, el empleo del concepto de costo incremental para la fijación de precios piso para servicios no competitivos permite que los precios no caigan por debajo del costo adicional. Así el Costo Total Incremental de Largo Plazo (CITLP) sería igual al costo total de producir todos los servicios (asumiendo que se ofrece el servicio) menos el costo total de producir todos los servicios excluyéndose el servicio en particular.

Los costos incrementales de largo plazo se basan en costos futuros y, por lo tanto, incluirían los efectos favorables de las economías de escala y del cambio tecnológico. Habitualmente, la estimación de los costos incrementales de largo plazo se basa en datos históricos y en los costos futuros que derivan de un aumento de la capacidad operacional.

La inclusión de la inversión en la estimación de los costos incrementales de largo plazo aumenta la posibilidad de cubrir los costos totales, pero surge el problema de que se vincula al cálculo la variabilidad de los flujos de inversión. Los flujos de inversión involucran normalmente cada año montos importantes pero dispares de gastos, lo que dificulta contar con estimaciones anuales uniformes de los gastos incrementales. Como el flujo de los costos incrementales anuales son dispares, el usar estos costos conduciría a variaciones anuales significativas de precios. Por tanto, se sugirió que se podía usar los costos incrementales anuales de largo plazo para así suavizar las fluctuaciones de precios.

El uso de costos incrementales de corto plazo sería uno de los más apropiados para la fijación de precios regulados en los servicios e infraestructura de uso público cuando una empresa tiene un exceso de capacidad que es significativo y continuo (periodos “off-speak”). Cabe precisar que 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).

Otra ventaja está en asegurar que los clientes pagarán por los costos que originan; cuando dichos precios son iguales al costo marginal de corto plazo se logra la eficiencia asignativa y tiene una visión de futuro por la recuperación de la totalidad de costos económicos incluidos los de capital. Entre las desventajas figura el hecho de que no siempre se cubrirán los costos totales de la empresa y que los costos marginales son difíciles de determinar, razón por la cual se recurre a aproximaciones como la fijación de precios a través del costo incremental.

Este concepto admite que las empresas de utilidad pública puedan agregar capacidad en unidades discretas y sobre una base continua.

Por tanto, esta metodología constituye la más apropiada para el establecimiento de tarifas por el uso de infraestructura de uso público.”

Es decir, **como lo explica OSITRAN para el proceso de fijación de tarifaria, como es el caso del TUUA de Transferencia, resulta pertinente utilizar la metodología de costos incrementales.**

25. Precisamente, en la fijación de las tarifas de puentes de embarque que era un “servicio nuevo” que ofertaba LAP (Resolución de Consejo Directivo N° 011-2005-CD-OSITRAN) se utilizó la metodología de costos incrementales. En aquella ocasión el Regulador señaló lo siguiente:

*“Por otro lado, **con relación a la determinación de los costos, se ha considerado la metodología de costos incrementales². El costo incremental se refiere a los costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento, de capital y puede incluir los costos comunes imputables.**”*

26. Como señala OSITRAN (2002), las ventajas de utilizar la metodología de costos incrementales son:
- Incluyen los efectos favorables de las economías de escala y del cambio tecnológico.
 - 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).
 - 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.
27. Por este motivo, **consideramos que la discusión sobre la metodología a utilizar en la determinación de la TUUA de transferencia no ha sido debidamente motivada por el Regulador porque ha desconocido resoluciones emitidas por su propio Consejo Directivo durante el proceso de modificación de la Adenda 6 al Contrato de Concesión.**

Con respecto al HORIZONTE DEL TIEMPO

28. En tres ocasiones se ha cambiado la fecha de apertura del nuevo terminal de pasajeros:
- (1) 18 de diciembre de 2024
 - (2) 29 de enero de 2025
 - (3) 30 de marzo de 2025
29. **Los cambios son de responsabilidad exclusiva de LAP y del Ministerio de Transportes, por consiguiente, no tiene por qué perjudicarse al usuario.** En este orden de ideas, los ingresos para el flujo de caja deben iniciarse a facturar desde enero del 2025 porque LAP insistió en que el nuevo aeropuerto iniciaba operaciones el 18 de diciembre de 2024, situación que no se sucedió.

Con respecto a la demanda propuesta por el Regulador

30. 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 (Cuadro N° 1)

Cuadro N° 1: Demanda Actualizada de Pasajeros en el AIJCH

A. Proyección de tráfico total de pasajeros en el AIJC, por tipo

Tipo de tráfico	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	1,807,877	2,209,522	2,562,135	2,799,326	3,013,542	3,243,429
DOM-DOM	891,676	915,103	938,071	961,039	999,127	1,030,877
INT-DOM	1,277,179	1,469,103	1,608,912	1,763,449	1,904,433	2,056,231
DOM-INT	1,277,179	1,469,103	1,608,912	1,763,449	1,904,433	2,056,231
INT Salidas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	3,599,324	4,073,422	4,387,943	4,788,570	5,148,975	5,535,243
INT Llegadas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	3,599,324	4,073,422	4,387,943	4,788,570	5,148,975	5,535,243
DOM Salidas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	7,997,224	8,048,960	8,148,046	8,232,405	8,487,574	8,666,022
DOM Llegadas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	7,997,224	8,048,960	8,148,046	8,232,405	8,487,574	8,666,022
TOTAL	28,447,006	30,307,594	31,790,007	33,329,212	35,094,631	36,789,297
		6.54%	4.89%	4.84%	5.30%	4.83%

B. Proyección de tráfico de pasajeros de Transferencia en el AIJC, ajustado por días de operación

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Días de Operación - Nuevo Terminal	365	365	365	366	365	365
Días del Año Calendario	365	365	365	366	365	365

Tipo de tráfico	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	1,807,877	2,209,522	2,562,135	2,799,326	3,013,542	3,243,429
DOM-DOM	891,676	915,103	938,071	961,039	999,127	1,030,877

Pasajeros Reportados en CORPAC		Entrada	Salida	Total Salida	Total	Total PAX
2024	Nac	7,536,361	7,457,679	13,061,471	14,994,040	26,085,552
	int	5,487,720	5,603,792		11,091,512	
2023	Nac	6,717,536	6,610,169	11,466,412	13,327,705	24,419,218
	int	4,692,837	4,856,243		11,091,513	
2022	Nac	6,057,317	5,932,142	9,826,264	11,989,459	19,579,851
	int	3,696,270	3,894,122		7,590,392	

Tipo de tráfico	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	1,656,254	2,024,214	2,347,254	2,564,553	2,760,803	2,971,410
DOM-DOM	816,893	838,355	859,397	880,439	915,332	944,420
INT-DOM	1,170,065	1,345,893	1,473,976	1,615,552	1,744,712	1,883,779
DOM-INT	1,170,065	1,345,893	1,473,976	1,615,552	1,744,712	1,883,779
INT Salidas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	3,297,457	3,731,793	4,019,936	4,386,963	4,717,142	5,071,014
INT Llegadas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	3,297,457	3,731,793	4,019,936	4,386,963	4,717,142	5,071,014
DOM Salidas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	7,326,514	7,373,911	7,464,688	7,541,971	7,775,740	7,939,222
DOM Llegadas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	7,326,514	7,373,911	7,464,688	7,541,971	7,775,740	7,939,222
TOTAL	26,061,218	27,765,763	29,123,849	30,533,964	32,151,321	33,703,859

Tipo de tráfico	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	6%	7%	8%	8%	9%	9%
DOM-DOM	3%	3%	3%	3%	3%	3%
INT-DOM	4%	5%	5%	5%	5%	6%
DOM-INT	4%	5%	5%	5%	5%	6%
INT Salidas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	13%	13%	14%	14%	15%	15%
INT Llegadas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	13%	13%	14%	14%	15%	15%
DOM Salidas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	28%	27%	26%	25%	24%	24%
DOM Llegadas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	28%	27%	26%	25%	24%	24%
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Proyectado	28,447,006	30,307,594	31,790,007	33,329,212	35,094,631	36,789,297
-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Fuente: OSITRAN. Elaboración: Propia.

Con respecto a los Costos del Servicio

31. OSITRAN estima la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, al respecto, el Regulador explica:

“La elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros mide la sensibilidad o la respuesta proporcional del OPEX frente a cambios porcentuales en el tráfico de pasajeros. En términos específicos, esta elasticidad cuantifica cuánto varía el OPEX (esto es, los costos directos e indirectos) en respuesta a un incremento del 1% en el tráfico de pasajeros en el AIJC. Matemáticamente, puede definirse como:

$$E = \frac{\Delta\%OPEX}{\Delta\%PAX}$$

Donde $\Delta\%OPEX$ es el cambio porcentual en el OPEX y $\Delta\%PAX$ es el cambio porcentual en el tráfico de pasajeros”.

32. Es decir, **según el Regulador, las variaciones en los pasajeros determinan los cambios en los costos del terminal**. Por consiguiente, la expresión estimada muestra que existe una relación directa entre los costos y los pasajeros. Estamos de acuerdo con el sustento econométrico trabajado en Python por el Regulador. La información es consistente y el modelo es fácilmente replicable.
33. También **estamos de acuerdo en utilizar únicamente los costos directos e indirectos para estimar la elasticidad**. Es decir, OSITRAN regresiona los costos variables con respecto al número de pasajeros con información estadística que supera los 20 años. Esta situación le permite obtener resultados consistentes.
34. A diferencia del modelo econométrico, **los incrementos en los costos (39%) que propone OSITRAN entre el período 2023 y 2025, no están debidamente verificados. El regulador sólo se limita a incorporar esta variación, según lo estimado por LAP, sin realizar ningún tipo de cuestionamiento ni sustento técnico**. Desde nuestro punto de vista, toda la información que se utiliza en la determinación de una tarifa debe estar verificada por el Regulador a través de fuentes alternativas o realizando visitas inopinadas a las oficinas del Concesionario, para levantar información.

Lamentablemente, las continuas faltas a la verdad² por parte de LAP hacen cuestionable cualquier información que remita y requiere ser contrastada. Sin embargo, lo que sí resulta cierto es que debido al tamaño del terminal es muy probable que los costos de operación aumenten para esta empresa. Para capturar este efecto, se propone un procedimiento alternativo, que recoge la relación positiva que existe entre el OPEX y los pasajeros.

35. En efecto, nuestra propuesta 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. Este costo medio actualizado se multiplica por el número de pasajeros proyectado 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 se actualiza este valor utilizando la fórmula empleada por el regulador, es decir, por elasticidad y variación porcentual de pasajeros (= $1+E \cdot \text{Var}\% \text{Pasajeros}$). En el caso, de los no imputables seguimos el procedimiento seguido por el Regulador, lo hacemos crecer en 22% y quedan fijos durante el período (2026-2030). Es decir, **según el Regulador, se tratarían de costos fijos y estamos de acuerdo con esta posición**.

² Por ejemplo, decir que iniciaba operaciones del Nuevo Terminal el 18 de diciembre de 2024 o el 30 de enero de 2025, cuando sabía que no tenía de los certificados y permisos que se requieren para operar; o los cambios significativos que se dan en los drivers, por ejemplo, en el caso de *check in* una variación de casi USD 700,000.

Con respecto al CAPEX

36. Con respecto a las inversiones o CAPEX que ha sido tomado en cuenta por el Regulador, en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se dice que en el TUUA se incluye “Área para pasajeros en tránsito”. En efecto, la referida cláusula dice:

ANEXO 5
APENDICE 1
TARIFAS AERONAUTICAS ACTUALES

1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)
- 1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA.
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:
- ✎ Embarque/Desembarque de Pasajeros
 - Area 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
 - Area para pasajeros en tránsito
 - Iluminación
 - Comunicaciones
 - ✎ Orientación
 - Circuito cerrado de televisión
 - Señalización vertical
 - Señalización horizontal
 - Sistema de sonido
 - Sistema de información de vuelo
 - Servicio de información aeronáutica
 - ✎ Otras Instalaciones y Servicios
Son los locales destinados a servicios de organismos públicos:
 - Aduana
 - Migraciones
 - Sanidad
 - Fiscalía
 - Promperú
 - Policía Nacional
 - Dirección General de Transporte Aéreo.
 - Medios de Comunicación
 - Indecopi
 - Ositran
 - ✎ Servicios de Atención Médica.
 - ✎ Area Pública de Circulación de Vehículos
 - ✎ Areas de Uso Común para Pasajeros y Acompañantes
 - ✎ Seguridad Aeroportuaría
 - ✎ Servicios Higiénicos
 - ✎ Salas Oficiales para Autoridades
- 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.
Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.

37. En el punto 112 de la propuesta tarifaria de OSITRAN se detalla el número de servicios que estarían sujetos al TUUA de Transferencia, es decir, según OSITRAN-LAP, de los 32 servicios, a los pasajeros de transferencia sólo utilizarían 26. El número 8 de la lista, sería “áreas de pasajero de tránsito”.
38. En la lista 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 (Ver Figura N° 1).

Figura N° 1

Tabla 1 Relación de servicios remunerados mediante la TUUA

N°	Servicios	Pasajeros en transferencia
Embarque/desembarque de pasajeros		
1	Área de embarque	Sí
2	Climatización	Sí
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	Sí
4	Sistema de entrega de equipajes	Sí
5	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	Sí
6	Chequeo de pasajeros y equipaje	No
7	Carritos portaequipaje	No
8	Área para pasajeros en tránsito	Sí
9	Iluminación	Sí
10	Comunicaciones	Sí
Orientación		
11	Circuito cerrado de televisión	Sí
12	Señalización vertical	Sí
13	Señalización horizontal	Sí
14	Sistema de sonido	Sí
15	Sistema de información de vuelo	Sí
16	Servicio de información aeronáutica	Sí
Otras instalaciones y servicios		
17	Aduana	No
18	Policía Nacional	Sí
19	Migraciones	No
20	Dirección general de transporte aéreo	Sí
21	Sanidad	Sí
22	Medios de comunicación	Sí
23	Fiscalía	Sí
24	Indecopi	Sí
25	Promperú	Sí
26	Ositrán	Sí
27	Servicios de atención médica	Sí
30	Seguridad aeroportuaria	Sí
31	Servicios higiénicos	Sí
28	Área pública de circulación de vehículos	No
29	Área de uso común para pasajeros y acompañantes	No
32	Salas oficiales para autoridades	Sí

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Ahora bien, el Regulador considera a las “Áreas de pasajero de tránsito” como parte del servicio que sería financiado con el TUUA de origen o salida. En el Contrato de Concesión explica en qué consisten estas áreas. En efecto, **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 se dice lo siguiente:**

2.1.5. Sala de Pasajeros en Tránsito.

Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales.

De la lectura 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.**

40. Con respecto a las inversiones, el monto que LAP sostiene que sería su inversión borde a los USD 1,539 millones. Sin embargo, **de acuerdo con sus Estados Financieros Auditados, todo el proceso de construcción ha sido subastado por un valor que llega a los USD 1,367 millones**, los cuales incluyen todos los costos en que ha incurrido LAP para realizar la construcción de la pista, nuevo terminal y torre de control (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2: Componentes de Proyecto de Ampliación del AIJCH (en USD)

Fecha de Adjudicación	Inicio de Obra	Fin	Valor Inicial de la Inversión	Valor Final de la Inversión	Nota	EE.FF Auditados	Trabajo
18/05/2020	13/12/2019	31/12/2020	28,349,071	28,349,071	1.3	2020	Paquete 1: Limpieza y Preparación del Sitio
18/08/2020	2/01/2021	31/12/2022	49,567,488	66,844,483	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.1: Torre de Control y Edificios de Apoyo.
23/09/2023	2/01/2021	31/12/2022	226,970,273	199,280,936	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.2: Segunda Pista, Plataforma y Calles de Rodaje
8/09/2021	22/09/2021		713,004,604	1,066,379,084	1.3	2020/2022/2023	Paquete 2.3: Diseño Adquisición y Marcha de todos los sistemas TICs
Total de Inversión según Estados Financieros			1,017,891,436	1,367,887,754			Paquete 3.0: Diseño y Construcción

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Propia.

41. En las notas de los Estados Financieros correspondientes al período 2020-2023, también se detallan todos los gastos en que ha ido incurriendo LAP durante el proceso constructivo. Como se observa, LAP clasifica sus gastos en “lado aire” y “lado tierra”, por un tema didáctico al resto de costos lo hemos denominado “inversión indirecta” (Ver Cuadro N° 3).

Cuadro N° 3: Evolución de Inversiones de LAP ampliación del AIJCH (en USD)

Inversiones	2020	2021	2022	2023	Inversión Acumulada al 2023
Lado tierra	0	11,363	165,007	421,600	597,970
Lado aire	52,152	160,771	100,479	26,754	340,156
Inversión Indirecta	57,122	52,952	63,242	88,834	262,150
Primeros trabajos e interface	12,858	10,846	722	942	25,368
Desarrollo del Diseño	24,010	8,434	4,050		36,494
Inversiones relacionado con el programa de expansión	3,303	3,865	3,735	8,408	19,311
Costo de los préstamos	884	4,716	12,425	34,973	52,998
Planificación, permisos y otros	14,064	18,108	29,445	29,211	90,828
Infraestructura existente	2,003	6,983	12,865	15,300	37,151
Total	109,274	225,086	328,728	537,188	1,200,276

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Propia.

Lo que, ***sí resulta extraño, es que el Regulador no haya revisado esta información financiera para contrastar lo remitido por LAP, teniendo en cuenta que es más veraz porque proviene de los Estado Financieros Auditados del Concesionario.***

Adicionalmente, el valor de los paquetes que se presentan en el Cuadro N°2 tenderían a ser más próximos al comportamiento de mercado porque han sido el resultado de un proceso de subasta que fue organizado por el Concesionario.

42. Entonces, ***según los Estados Financieros Auditados de LAP para el año 2024, quedaba pendiente ejecutar alrededor de USD 167 millones.*** De esta forma, como el presupuesto de lado aire estaría ejecutado al 100%, la inversión indirecta, así como el saldo se asignarían a “lado tierra” (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4: Inversiones en Proyecto de Ampliación del AIJCH

Sector del Aeropuerto	Moneda	Inversión
Lado Tierra Total	USD	1,027,732
Inversión Directa		597,970
Inversión Indirecta		262,150
Saldo por Ejecutar		167,612
Lado Aire	USD	340,156

43. Posteriormente, asignamos el monto que le correspondería terminal, a través de drivers de ingresos. Al realizar esta estimación, 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*** (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5: Monto de las Inversiones en el Nuevo Terminal de AIJCH (en USD)

Servicios	Ingresos USD	Clasificador*
1. Servicio sujetos a regulación tarifaria		
1.1 Pistas	33,667,649	LA
1.2 Estacionamiento Aeronaves	3,108,194	LA
1.3 Mangas	20,575,183	LT
1.4 Terminales TUUA	164,665,156	LT
1.5 Carga	5,211,020	LT
2. Servicio sujetos a regulación de acceso		
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	100,563	LT
2.0 Oficinas Dique	197,416	LT
2.1 Combustible	29,077,491	LA
2.2 Asistencia en Rampa	9,348,260	LA
2.3 Oficinas Serv.Operativas	625,083	LT
2.4 Oficinas Area gris	71,103	LT
2.5 Mostradores check in	914,196	LT
2.6 Inf.Equipaje rezagado	13,892	LT
2.7 Areas Mantenimiento	243,017	LT
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	318,772	LT
3. Servicio No regulados		
3.1 Estacionamiento de Vehiculos	7,979,862	LT
3.2 No regulados	77,094,012	LT
Ingresos Totales en LADO TIERRA	278,009,275	
Ingresos de Terminal de Pasajeros / Ingreso LADO TIERRA	59.23%	
CAPEX Lado Tierra	1,027,731,754	
Inversión en Terminal de Pasajeros- Estimado	608,726,488	

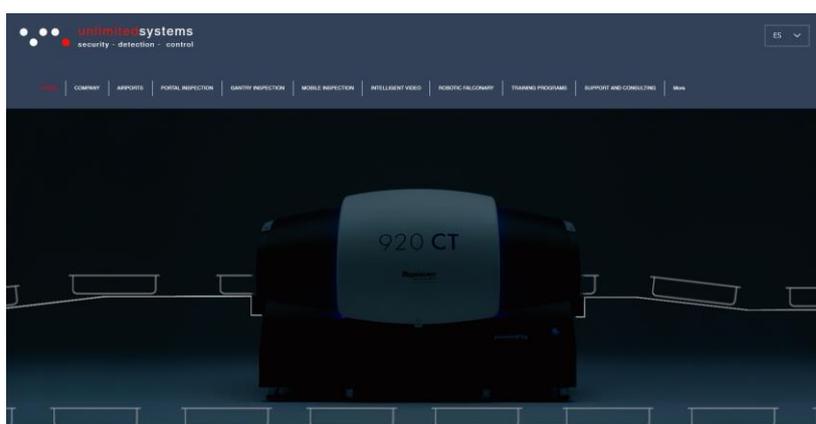
Fuente: CR (2023) y Estados Financieros Auditados de LAP. Elaboración: Propia.

44. Como ya se ha señalado antes, **no procede incorporar las inversiones consideradas por OSITRAN en el TUUA de Transferencia porque están financiadas con la TUUA de origen, según lo que establece el Contrato de Concesión.**

Si perjuicio de ello realizamos los siguientes comentarios:

- No se puede fijar una tarifa con INFORMACION NO VERIFICADA**, OSITRAN señala que es la “mejor información que dispone”, lo cual, no es cierto porque ya se mostró que por ejemplo OSITRAN no ha consultado los Estados Financieros Auditados de LAP y tampoco ha recurrido a otras fuentes como SUNAT.
- Las supuestas “inversiones exclusivas” del servicio están sobredimensionadas, en más de 100%**. Para ello tomemos como referencia la RAPISCAN 920CT que como se observa es publicitada por la empresa importadora del referido equipo que es UNLIMITEDSYSTEMS (Ver Figura N° 2).

Figura N° 2



- Para valorar este equipo se descargó la información que se encuentra publicada en la página web de la SUNAT. En efecto en el referido cuadro se consignaron las siguientes columnas:

CNAM : Partida Arancelaria del Equipo.
 Descripción : Aparatos rayos X para otros usos.
 Año : Fecha de importación del equipo.

ADUA_DESC : Aduana por donde ingreso el equipo HBS al país.
 FOB_DOLAR : Valor FOB del equipo HBS importado (en USD).
 FLE_DOLAR : Valor del flete del equipo de HBS (en USD).
 SEG_DOLAR : Valor del seguro de importación (en USD)
 CIF_DOLAR : Valor CIF del equipo HBS (en USD).
 UNID_FIQTY : Número de unidades importadas
 UNID_FIDES : En Unidades (U)
 DES_COM : Descripción de los equipos de HBS importados.
 NUM_CORR : Número de Declaración Única de Aduanas (DUA)
 SEST_DESC : Estado de las maquinas que se están importando
 IMPORTADOR : Empresa que importa las maquinas HBS.
 DPAIS_PROC : País de procedencia de la máquina.
 PRECIO_CIF : Precio del equipo que incluye coste, seguro y flete, puerto de destino convenido (CIF)

A continuación, explicamos cada uno de los ítems que son considerados en la información de la SUNAT:

- ⇒ CNAM: es la partida arancelaria de las máquinas de HBS, que en este caso es 9022190000.
- ⇒ Descripción: según la SUNAT en esa partida arancelaria estarían APARATOS o RAYOS X PARA OTROS USOS.
- ⇒ Año: es la fecha de compra de las máquinas de HBS que es en año 2023.
- ⇒ Aduana_Desc: es la aduana de desembarco, por el tamaño de las máquinas de HBS, la descarga se hizo por la Aduana “marítima del Callao”.
- ⇒ FOB_DOLAR: es el precio al que fue comprado la máquina de HBS en el país de procedencia del equipo.
- ⇒ FLE_DOLAR: es el flete marítimo pagado por el importador por traer la máquina de HBS.
- ⇒ SEG_DOLAR: es el costo del seguro de los equipos que se están importando que cubren cualquier daño que puedan sufrir durante el viaje.
- ⇒ CIF_DÓLAR: es el costo del equipo que suma el FOB_DOLAR, el FLE_DOLAR y el SEG_DOLAR.
- ⇒ UNIT_FIQTY: es el número de máquinas de HBS que han sido importadas en cada año.
- ⇒ UNIT_FIDES: es la unidad de medida de las máquinas de HBS, que en este caso es por Unidad.
- ⇒ DES_COM: que es la descripción de la maquina y se lee así:

Se debe precisar que en todos los casos se trata de equipos de inspección de equipaje no intrusivo, que es una característica fundamental del sistema de HBS.

- ⇒ NUM_CORRE: es la declaración única de aduana (DUA) que se inserta en la página de la SUNAT para identificar los equipos de HBS que se está importando. A continuación, se presenta el procedimiento que permite validar la información del Cuadro N°7 que se remitió en su oportunidad al Regulador:

SUNAT
 CONSULTA DE UNA DECLARACIÓN
 Retroceder | Inicio

Esta opción permite consultar los datos de una Declaración, para ello tendrá que seleccionar el régimen asociado, la aduana donde se declaró la Declaración, el año correspondiente y el número correlativo de la declaración. Si desea verificar la cancelación de la Declaración [haga click aquí](#).
 Para consultar levante en Regímenes Especiales, [haga click aquí](#).

Régimen Asociado : Importación Definitiva
 Código de Aduana : 118 Marítima del Callao
 Año : 2023
 Número de Declaración : 393051

Consultar | Limpiar

En esa página se descarga la DECLARACION UNICA DE ADUANAS, presionando REPORTE DUA, que se encuentra resaltado en amarillo

10 - Importación Definitiva | IMPRIMIR

Aduana	CÃºdigo	DECLARACION UNICA DE ADUANAS (A)			2	REGISTRO DE ADUANA
MARITIMA DEL CALLAO	118					
NÃº Orden	DestinaciÃ³n	Modalidad	Tipo Despacho	NÃº DUA Prov.	NÃº DeclaraciÃ³n: 393061	
000070	10	1	NORMAL		Fecha NumeraciÃ³n: 12/10/2023	
1 IDENTIFICACION	1.1 Importador/Exportador			Sujeto a : NARANJA		
	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.					
1.2 CÃºdigo y Documento de IdentificaciÃ³n		1.3 DirecciÃ³n de Importador/Exportador		1.4 Cod.Ubi.Geo.		
4 - 20513908904		CAL. CONSTELACION AUSTRAL NRO. 129 URB. LA CAMPIÑA (A 1 CDRA DE LA ESCUELA DE PO				
3 TRANSPORTE	3.1 Empresa Transporte CÃºdigo		3.2 NÃº Manifiesto	3.3 VÃ­a Transporte CÃºdigo		
			2023 - 1773	1 - MARITIMO		
3.4 Fecha Termin Desc/Embar		3.5 Empresa Transporte (T/R) CÃºdigo	3.6 Unidad Transporte (T/R)	3.7 Aduana D/S CÃºdigo		
4 ALMACEN	4.1 DepÃ³sito Temporal CÃºdigo		4.2 DepÃ³sito A.Autorizado CÃºdigo		4.3 Plazo Solicitado	
	- 0326				0	
5 TRANSACCION	5.1 Entidad Financiera CÃºdigo			5.2 Modalidad CÃºdigo		
	OTROS - 099			PAGO A CREDITO - 2		
6 VALOR ADUANA	6.1 FOB/Valor Clausula venta	6.2 Flete/ComisiÃ³n Exterior	6.3 Seguro/Otros Gastos Deducibles	6.4 Total Ajustes	6.5 Valor Aduana/ Valor Neto Entrega	
	2194706.24	30176.95	7765.13	0	2,232,648.32	
8 DECLARANTE	8.1 Declarante (Tipo - Nro. de documento - RazÃ³n Social)					
	RUC 20492810216 - INTEROCEANICA AGENCIA DE ADUANA S.A.C. (CON MANDATO ELECTRÃNICO)					
OTROS DATOS DILIGENCIA	Total Peso Neto	Total Peso Bruto	Total Bultos	Total U.FÃ©licas	Total U.Comercial.	
	26909.0	28430.0	27.0	388.0	133.0	

VALORES AJUSTADOS

FOB ANTERIOR AL AJUSTE: 0.0
 SEGURO ANTERIOR AL AJUSTE: 0.0
 FLETE ANTERIOR AL AJUSTE: 0.0

Tasas Externas | TRIBUTOS | L/C Asociadas | L/C Asociadas en la Central | Formato B | Reporte DUA | IMPRIMIR | SERIE: ELIJA SERIE | Relacion de Contenedores

- ➔ SEST_DESC: en este campo, SUNAT describe la calidad de los máquinass que se han importado. Como se observa, todos los equipos son nuevos y están en buen estado.
- ➔ Importador: **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.** En la página web de la referida empresa (<https://www.unlimited-systems.com/>) se dice:



Es decir, LAP adquirió estos equipos a la empresa *Unlimited Systems S.A.C.* Por consiguiente, LAP no importó directamente estos equipos o a través de una empresa vinculada.

- ➔ DEPAIS_PROC: es el país de origen de los equipos HBS que han sido importados por *Unlimited Systems S.A.C.*, representante oficial de la marca RAPISCAN en el Perú.

En el Cuadro N° 6 se detallan las maquinas RAPISCAN 920 CT que han sido importadas al Perú. Como se ha dicho antes su registro se encuentra en el SUNAT.

Cuadro N° 6: Precios CIF de RAPISCAN 920 CT (en USD)

Partida Arancelaria	DESC_COM	9002190000	DESCRIP	FECHA	ADUA_DESC	PAIS_DESC	FOB_DOLAR	FLE_DOLAR	SEQ_DOLAR	CIF_DOLAR	UNID_FIGTY	UNID_F	FECHLLEGA	NUME_CORRE	VIA_T_DESC	IMPORTADOR	OPAD_P	PAIS	
	EQUIPOS DE INSPECCION INTRUSIVA DE BULTOS RAPISCAN 920CT LHS RAPISCAN 920CT CHECKPOINT CT SYSTEM PART NUMBER 100866 ANCPRO 0640 LHS ANCPRO 047 LHS ANCPRO 089 LHS ANCPRO 070 PARA INSPECCION INTRUSIVA DE BULTOS INCLUYEN PARTES Y		APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2024	MARTINA DEL CALLAO	UNITED STATES	1,35,539.33	2,393.33	4,278.41	1,62,819.07	4.000	U	20240327	17426	MARTIND	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	UNITED STATES		
	EQUIPOS DE INSPECCION INTRUSIVA DE BULTOS RAPISCAN 920CT RMS RAPISCAN 920CT CHECKPOINT CT SYSTEM PART NUMBER 100866 ANCPRO 0640 (RMS) ANCPRO 0645 (RMS) PARA INSPECCION INTRUSIVA DE BULTOS INCLUYEN PARTES Y ACCESORIOS PARA SU NORMAL FUN		APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2024	MARTINA DEL CALLAO	UNITED STATES	592,703.67	1,496.67	2,193.20	596,495.54	2.000	U	20240327	17426	MARTIND	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	UNITED STATES		
	EQUIPO RAYOS X Y ACCESORIOS RAPISCAN 920CT 2023 RAPISCAN 920CT CHECKPOINT CT SYSTEM WITH ACCESORIOS PARA NORMAL SERIES ANCPRO 089 LHS ANCPRO 091 LHS SERIES ANCPRO 089 LHS ANCPRO 047 LHS ANCPRO 089 LHS ANCPRO 070 PARA INSPECCION DE CARGA NO INTR		APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2024	MARTINA DEL CALLAO	UNITED STATES	1,400,130.00	7,190.00	5,352.70	1,402,662.70	5.000	U	00000000	22678	MARTIND	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	UNITED STATES		
	EQUIPO DE INSPECCION INTRUSIVA RAPISCAN 920CT LHS RAPISCAN 920CT CHECKPOINT CT SYSTEM PART NUMBER 100866 ANCPRO 0640 LHS PARA INSPECCION INTRUSIVA DE BULTOS INCLUYEN PARTES Y ACCESORIOS PARA SU NORMAL FUNCIONAMIENTO		APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2024	MARTINA DEL CALLAO	UNITED STATES	297,000.00	2,547.00	926.44	300,454.44	1.000	U	20240406	22732	MARTIND	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	UNITED STATES		
Costo Total CIF de Equipo Rapiscan 920CT										3,582,345									
Precio Unitario CIF RAPISCAN 920CT																		12.00	
																		298,529	

El valor CIF de los equipos de RAPISCAN 920 CT es de **USD 298,529**. Estos equipos son los mismos que utilizará LAP en el AIJCH porque no existe otro importador autorizado de la referida marca. Es decir, se trata del equipo que será utilizado en el AIJCH, por lo tanto, resultan válidos estos registros para verificar los valores que han sido propuestos por LAP y que aún no son reconocidos por el Regulador.

La información brindada en nuestros comentarios es la mejor información que tiene a disposición el Regulador porque proviene de valores de mercado. Esta información también puede ser obtenida por GRE en la página web de SUNAT, para ello sólo debe seguir los pasos que se han descrito anteriormente.

- d. En SUNAT, se tienen los precios CIF de los equipos que han sido importados por la empresa *Unlimited Systems S.A.C.* Sin embargo, se requiere estimar el precio final del equipo RAPISCAN 920 CT.
- e. Para ello, se recurrió a la cotización de una máquina similar a las RAPISCAN que es la SMITH 100 x 100. De esta forma, se puede establecer que al precio CIF se necesita adicionar los márgenes de ganancia para estimar el precio de venta. Según el registro de SUNAT, el valor CIF de este tipo de equipo estaría en USD 78,493³. Sin embargo, su precio de venta es de USD 88,725, es decir, existe un margen de 13%.
- f. Adicionalmente, el comprador tiene que incurrir en: 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 quedaría así:

- 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

³ Información que puede ser descarga por OSITRAN de la página web de SUNAT o en tu defecto pueden ver el informe de cargos de acceso correspondiente al servicio de inspección de equipaje o HBS, donde se detalla el valor de la referida máquina.

⁴ Ver Figura N°3.

Figura N° 3: Cotización de Maquina de Inspección Equipaje



Javier Prado Oeste #757 Of. 1004
Magdalena Del Mar, Lima - Perú
Fono: +51 922 180 946

VENTA EQUIPOS

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Cliente</td><td>WHOLE SECURITY</td></tr> <tr><td>Atención</td><td>Elias Chavez Falcon</td></tr> <tr><td>Teléfono</td><td>+51 989 217 023</td></tr> <tr><td>E-Mail</td><td>echavez@wssperu.com</td></tr> <tr><td>Ciudad</td><td>Según TDR</td></tr> </table>	Cliente	WHOLE SECURITY	Atención	Elias Chavez Falcon	Teléfono	+51 989 217 023	E-Mail	echavez@wssperu.com	Ciudad	Según TDR	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>N° de cotización</td><td>MT-040724</td></tr> <tr><td>Contacto</td><td>Alex Leyva Sartori</td></tr> <tr><td>Fecha de Cotización</td><td>04-07-2024</td></tr> <tr><td>E-Mail</td><td>alex.leyva@maxtech.pe</td></tr> <tr><td>Teléfono</td><td>+51 922 181 177</td></tr> </table>	N° de cotización	MT-040724	Contacto	Alex Leyva Sartori	Fecha de Cotización	04-07-2024	E-Mail	alex.leyva@maxtech.pe	Teléfono	+51 922 181 177
Cliente	WHOLE SECURITY																				
Atención	Elias Chavez Falcon																				
Teléfono	+51 989 217 023																				
E-Mail	echavez@wssperu.com																				
Ciudad	Según TDR																				
N° de cotización	MT-040724																				
Contacto	Alex Leyva Sartori																				
Fecha de Cotización	04-07-2024																				
E-Mail	alex.leyva@maxtech.pe																				
Teléfono	+51 922 181 177																				

ITEM	CANT.	UNID.	DESCRIPCIÓN	VALOR UNITARIO NETO USD
I	01	UN	EQUIPOS DE INSPECCIÓN POR RAYOS X SMITHS DETECTION MODELO HS 1001002is <i>Equipos de inspección de equipaje de bodega doble vista</i> HISCAN 100100 2is (Doble vista) Según correo y TDR adjunto	
			a) COSTO DEL EQUIPO <i>Incluye COMEX y los mantenimientos preventivos trimestrales durante la garantía de los equipos (1 año)</i>	\$ 88,725.00
			b) TRASLADO E INSTALACIÓN <i>Sede Arequipa (incluye transporte)</i>	\$ 4,440.00
			<i>Sede Ayacucho (incluye transporte)</i>	\$ 4,440.00
			<i>Sede Juliaca (incluye transporte)</i>	\$ 4,765.00
			<i>Sede Puerto Maldonado (incluye transporte)</i>	\$ 4,765.00
			<i>Sede Tacna (incluye transporte)</i>	\$ 4,765.00
			c) MALETIN DE PRUEBA DE OPERATIVIDAD <i>Por cada equipo</i>	\$ 2,124.00
			d) SOFTWARE DE ENTRENAMIENTO CBT <i>Por cada equipo (incluye licencias y hardware)</i>	\$ 15,175.00

TÉRMINOS COMERCIALES	
Lugar de Entrega	Instalaciones AAP: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna
Validez de la cotización	90 días
Forma de pago	50% con la orden de compra y 50% con la entrega de los equipos.
Plazo de entrega	De 18 a 20 semanas desde la colocación de la orden de compra.

Formulario N°6 Rev.1Página 1 de 1

- g. En consecuencia, al realizar los ajustes respectivos se puede obtener el valor de la maquina RAPISCAN 920 CT que estaría costando alrededor de USD 420 mil (Ver Cuadro N° 7)

Cuadro N° 7: Precio de Venta Final RAPISCAN 920 CT (en USD)

Criterio	Equipo de Rayos X Smith Smith de 100x100 (en USD)	Margenes %	Rapiscan 920 CT (en USD)
Precio CIF SUNAT	78,493		298,529
Precio de Venta del Equipo	85,000	113%	337,444
Costo de Instalación	5,000	5%	16,886
Maletín de Prueba	2,000	2%	8,078
Software de Entrenamiento	15,000	17%	57,714
Costo Unitario de Equipos (en USD)	107,000		420,123

Fuente: SUNAT. Elaboración: Propia

- h. En otras palabras, el valor del equipo no supera los USD 500 mil dólares y LAP está pidiendo un valor alrededor de US 7 millones, lo cual no se ajusta a los valores de mercado que se encuentran registrados en la SUNAT.
45. **Respecto a la metodología empleada por LAP y aprobado por el Regulador, para estimar el CAPEX vinculadas al servicio de pasajero de transferencia**, le resulta conveniente al Concesionario distribuirlas y dividir las en los dos tipos de TUUA transfer: INT-INT y DOM-DOM, ya que a partir del valor total de inversiones consideradas por LAP (*Inversión asociada al terminal o inversión directa, Inversiones Transversales (Inversiones Indirectas) e Inversiones en Edificios Auxiliares y sistemas*), y la estimación de los ratios por M2, se duplica el valor de las inversiones, ya que al obtener estos ratios, se asignan a cada tipo de área (exclusiva o común) por cada tipo de TUUA de Transferencia, generando un aumento artificial en el cálculo del CAPEX de este servicio, favoreciendo al Concesionario.
46. El valor de los ratios por M2, parten de un único valor de inversiones totales del nuevo terminal, estimado por OSITRAN-LAP, por lo que no tendría sentido, volver utilizar al menos dos veces las inversiones directas, o inversiones indirectas o las inversiones auxiliares, para estimar y obtener distintos tipos de ratios.
47. **Con respecto “drivers” que han utilizado para distribuir las inversiones asociadas a las áreas de circulación o pasadizos y otros edificios, resultan poco consistentes.** En primer lugar, porque contractualmente, las salas de transferencia y sus pasadizos (lo que LAP y OSITRAN consideran áreas comunes y exclusivas del servicio TUUA de Transferencia) son financiados con la TUUA. En segundo lugar, OSITRAN estaría diciendo que una parte del pasadizo es TUUA y la otra TUUA de Transferencia, lo cual no tiene ningún un sentido económico; en tercer lugar, los flujos de pasajeros aún no están definidos en el aeropuerto porque no se han realizado pruebas integrales (como lo solicita el propio Regulador) y en cuarto lugar, y lo más complicado, existen pasajeros en transferencia que no usan *boarding pass*, por consiguiente, no seguirían las supuestas rutas que han sido propuestas por el Regulador⁵. Es decir, **las rutas aún no están definidas en el AIJCH, aunque LAP diga lo contrario** (inclusive en el actual, los pasajeros DOM-DOM salen a la zona de check in, ver página web de LAP).

Los resultados obtenidos por el Regulador pueden variar significativamente, si se cambian los drivers. Por ejemplo, según el Regulador el área de pasadizo para INT-INT estaría alrededor de 10,761 M2 mientras que para DOM-DOM sería 1,935 M2. Sin embargo, si redefinimos los *drivers*, y los calculamos 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, **los drivers 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** (Ver Recuadro N° 1).

Recuadro N° 1

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Promedio	Area Total de Pasadizos calculada por OSITRAN-LAP	Estimado AETAI	Estimado OSITRAN-LAP	Var%
Participación PAX INT-INT	6%	7%	8%	8%	9%	9%	8%	68,558.00	5,428.34	10,761.05	-50%
Participación PAX DOM-DOM	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	68,558.00	2,015.29	1,935.30	4%

Como se dijo antes, **la selección de los drivers que es arbitrario impacta de manera significativa en los montos de las inversiones.** Por ejemplo, según OSITRAN el monto total de la inversión total en el servicio TUUA de Transferencia estaría alrededor de los USD 64 millones. Sin embargo, si modificamos el *driver* a la proporción de M2 y lo

⁵ Ver Apéndice 1.

multiplicamos por la inversión total (que incluye inversiones directas, indirectas y auxiliares) que según OSITRAN-LAP sería la que le correspondería al terminal, entonces, se puede simular dos escenarios diferentes. En el primero, utilizamos los metrados totales de cada tipo de área asignada a cada tipo de pasajero INT-INT y DOM-DOM consignados en la propuesta de OSITRAN y el monto de la inversión estaría alrededor de los USD 47 millones. Es decir, **la propuesta del Regulador sin verificar ni analizar la información estaría ocasionando una pérdida de USD 16 millones**. En el segundo escenario, si adicionalmente, **incorporamos los drivers del Recuadro N° 1, entonces, la pérdida se incrementa a USD 33 millones** (Ver Recuadro N° 2).

Recuadro N° 2

	Unidad	INT-INT	DOM-DOM	USD	Pérdida para Usuarios
Monto de Inversión en Servicio OSITRAN-LAP				64,195,950	
Exclusivo	M2	2,017	515		
Comun	M2	10,761	1,935		
Total de Metrados	M2	12,778	2,450		
Area Total Terminal	M2	256,461	256,461		
Proporción Transfer/Terminal (driver)		5%	1%		
Monto de Inversión Total en Terminal	USD	801,553,685	801,553,685		
Monto de Inversión Estimado	USD	39,937,055	7,658,263	47,595,319	16,600,631
Exclusivo	M2	2,017	515		
Comun	M2	5,428	2,015		
Total de Metrados	M2	7,445	2,530		
Area Total Terminal	USD	256,461	256,461		
Proporción Transfer/Terminal (driver)		3%	1%		
Monto de Inversión Total en Terminal	USD	801,553,685	801,553,685		
Monto de Inversión Estimado	USD	23,269,970.67	7,908,272.03	31,178,243	33,017,707

De esta forma, **los drivers que están utilizando para asignar las inversiones que OSITRAN-LAP denominan “comunes y transversales”, sólo tienen por finalidad justificar la existencia de una tarifa** porque como dice el Contrato de Concesión y OSITRAN (2004), los ambientes, así como los costos de los servicios que consumen los pasajeros de transferencia se encuentran financiados con la TUUA de origen o salida. Por consiguiente, **si se quiere poner la TUUA de transferencia, será necesario reajustar el valor de la TUUA de origen**.

Con respecto al WACC

48. Con respecto a la tasa libre de riesgo, prima de riesgo de mercado, prima de riesgo país y muestra de betas no existen discrepancias con lo propuesto por OSITRAN. Las dos últimas variables fueron actualizadas, en el caso del riesgo país se utilizó el EMBI+ Perú publicado por el Banco Central de Reserva hasta enero de 2025, esto reajustó el valor de esta prima a 1.69%.
49. En el caso de la muestra de betas, se actualizaron hasta el 07 de febrero de 2025. Es decir, tomaron como fecha de inicio el 07 de febrero de 2020. Como lo plantea OSITRAN, las betas seleccionadas fueron estimadas en función del índice de S&P con información semanal para un período de cinco años. (Ver Cuadro N° 8).

Cuadro N° 8: Muestra de Betas de Aeropuertos

Aeropuerto	Código Bloomberg	Beta Ajustada	Tasa Impositiva	Deuda	Patrimonio	D/E	Beta Desapalancada
Auckland Airport	AIA NZ	0.816	60%	19.20%	80.80%	24%	0.660
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna	ADB IM	0.464	28.67%	11.20%	88.80%	13%	0.412
Flughafen Wien AG	FLU AV	0.461	26.83%	1.30%	98.70%	1%	0.455
Kobenhavns Lufthavne	KBHL DC	0.46	28.14%	22.40%	77.60%	29%	0.357
Grupo Aeroportuario del Pacífico	GAPB MM	1.044	24.07%	21.70%	78.30%	28%	0.818
Grupo Aeroportuario del Sureste	ASURB MM	0.914	26.98%	7.80%	92.20%	8%	0.843
Grupo Aeroportuario del Centro	OMAB MM	1.063	28.89%	14.50%	85.50%	17%	0.909
Malta International Airport	MIA MV	0.612	35.25%	6.60%	93.40%	7%	0.572
Promedio Muestra							0.628

Fuente: Bloomberg. Elaboración: Autores.

50. **En relación con el costo de la deuda, esta fue de las variables por las cuales no se llegó a ningún acuerdo con LAP.** A pesar de que se le solicitó la información, la empresa se negó a entregarla, aduciendo que ésta únicamente sería enviada al Regulador. Situación que así ocurrió, tal y como se desprende del informe del Regulador donde se dice:

En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla⁸². Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del período 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

Tabla A-8 Flujos trimestrales de la deuda contraída por LAP (millones de USD)

Fecha	Miniperm				Costo de emisión de la deuda	Bridge Loan				
	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso		Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda
31/12/20						28,00		-0,05	-0,52	-3,31
31/3/21						0,00		-0,12	-0,47	
30/6/21						0,00		-0,12	-0,49	
30/9/21						0,00		-0,12	-0,49	
31/12/21					-1,04	42,00		-0,23	-0,45	
31/3/22					0,00	50,00		-0,44	-0,39	
30/6/22					0,00	100,00		-0,76	-0,37	
30/9/22					0,00	100,00	0,00	-2,58	-0,18	-0,45
31/12/22					-15,49	15,00		-4,02	-0,15	-0,28
31/3/23	400,00			-2,45	-15,23	65,00	-400,00	-6,70	-0,11	
30/6/23	100,00	0,00	-7,69	0,00	-3,23					
30/9/23	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00					
31/12/23	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00					
31/3/24	80,00	0,00	-12,26	-1,15	0,00					
30/6/24	105,00	0,00	-13,69	-0,94	0,00					
30/9/24	105,00	0,00	-15,22	-0,70	0,00					
31/12/24	75,00	0,00	-16,55	-0,47	0,00					
31/3/25	50,00	0,00	-17,31	-0,32	0,00					
30/6/25	50,00	0,00	-17,85	-0,21	0,00					
30/9/25	30,00	0,00	-18,37	-0,10	0,00					
31/12/25	25,00	0,00	-18,57	-0,06	0,00					
31/3/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
30/6/26	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00					
30/9/26	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00					
31/12/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
31/3/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/27	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00					
30/9/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/27	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00					
31/3/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/28	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00					
30/9/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/28	0,00	-1230,76	-38,78	0,00	0,00					

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. A partir de esta información entregada por LAP al Regulador, OSITRAN establece que el costo de la deuda es 7.33%. Sin perjuicio de ello, nos mantenemos en la posición que, para un proceso de negociación equitativo entre LAP y los usuarios intermedios, es necesario que ambas partes tengan la misma información. Mientras existan asimetrías de información, una de las partes se beneficiará (LAP) en detrimento de la otra (usuarios intermedios).
52. Con respecto a la estructura deuda-capital, no estamos de acuerdo con el ratio estimado por el Regulador, la razón es que el costo de la deuda estimado (7.33%) se calcula hasta la conclusión del crédito, en ese contexto, para ser consistente, también se requiere de un ratio deuda-capital de largo plazo o estructura deuda-capital objetivo, que esta expresado en los covenant del cierre financiero de LAP, que en este caso particular es el ratio de 75/25.
53. Históricamente, esta postura ha sido defendida por LAP y el Regulador y esto se refleja en los diferentes pronunciamientos que han tenido con relación a esta variable.
54. Por ejemplo, en el Memo LAP-GPF-2009-00210 (04 de noviembre 2009), LAP dice que la estructura deuda capital toma en consideración una estructura deuda objetivo que se

corresponde con la estrategia de desarrollo de la empresa. En efecto, LAP señala lo siguiente:

- La estructura deuda capital toma en consideración una estructura objetivo que corresponda a la estrategia de desarrollo de la empresa, definida en el largo plazo en 60% de deuda y 40% de capital.

55. Con motivo de la revisión tarifaria de mangas del AIJCH, LAP remitió el siguiente documento LAP-GCCO-2006-000170 (21 de diciembre de 2006). En la referida carta señalan que su estructura deuda capital-objetivo es de 60/40:

... los impuestos totales que privilegia la participación de los trabajadores)

D: % de la deuda en la estructura financiera (60%)
 E: % del patrimonio en la estructura financiera (40%)

56. De manera similar en el informe de “Revisión de Tarifas del Servicio de Puente de Embarque (Mangas) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – OSITRAN (Versión 1.0)” (21 de junio de 2007), el Regulador opto por el ratio deuda-objetivo propuesto por LAP que era de 60/40:

Finalmente, con respecto a la estructura de financiamiento, ésta mantiene el mismo ratio, es decir, 60% de deuda y 40% de capital¹⁶.

57. En el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN de 04 de junio de 2010, el Regulador nuevamente utiliza el ratio objetivo que en ese caso cambio a 65/35 por que LAP adquirió un nuevo compromiso financiero que le exigía que cumpliera ese ratio.

Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

43. El costo promedio ponderado de capital (WACC) es de 10,26% (ver cuadro siguiente).

**Cuadro N°7
COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL DE LAP**

Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)	10.26
Costo de Capital	17.28
Prima por Riesgo País	2.81
Prima Libre de Riesgo	5.24
Prima por Riesgo de Mercado	6.03
Beta Desapalancada	0.64
Deuda	65
Equity	35
D/E	1.86
Tasa de Impuestos	0.26
Beta Apalancado	1.53
Costo de Deuda	8.74
E/D+E	0.35
D/D+E*(1-t)	0.65

Fuente: LAP, Bloomberg.
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

58. En efecto, en el Informe N° 005-13-GRE-OSITRAN de 27 de marzo de 2013 se dice lo siguiente:

IV. Estructura deuda – capital

23. Con respecto a la estructura deuda-capital, la Gerencia de Regulación considera un ratio D/E que asciende a 65/35. Esta estructura tiene su sustento en la evaluación del cargo de acceso anterior donde se toma como referencia el cierre financiero de segundo financiamiento de LAP del 10 de julio de 2007. Así, en la sección 5.2 (*No Covenants of the Issuer*), inciso (a), punto (ii) del *Atended and Restated Indenture* suscrito entre LAP y el Banco de Nueva York se precisó lo siguiente:

"[...] after living effect to any disbursement of Duch Project Debt, to Debt to Equity Ratio shall not exceed 65/35 [...]"

24. Por consiguiente, la estructura máxima de deuda-capital se fija, de acuerdo con el contrato de emisión de 65/35¹⁵.

Como señaló la Gerencia de Regulación de OSITRAN la estructura deuda-capital provenía del contrato de cierre financiero, que era de 65/35, que estaba en la sección 5.2 del cierre financiero titulado “*No covenants of the Issuer*”.

59. Por otra parte, en el Informe N° 011-13- GRE-OSITRAN de 05 de junio de 2013 se concluye diciendo que con respecto a la estructura de financiación se empleó el ratio 65/35 por tratarse de un WACC para ser utilizado como tasa de descuento con fines “prospectivos”. **La GRE concluye que es por esta razón que es más recomendable utilizar el ratio deuda-capital objetivo y no el real.** En efecto, el referido informe señala lo siguiente:

24. De la propuesta presentada por las líneas aéreas, no fueron considerados de manera favorable los comentarios sobre la tasa libre de riesgo, la prima por riesgo de mercado, la prima por riesgo país y el valor del beta apalancado, por los siguientes motivos:

[...]

- Con respecto a la **estructura de financiación**, se empleó el ratio 65/35 al tratarse de un cálculo del WACC para ser utilizado como tasa de descuento con fines prospectivos. En estas circunstancias, es recomendable emplear el ratio deuda capital objetivo y no el real.

De esta forma, el referido informe concluye que resulta más pertinente utilizar la estructura deuda capital objetivo de 65/35 por tratarse de una tasa de descuento con fines prospectivos. El referido informe señala lo siguiente:

4. Los comentarios de las aerolíneas mencionados en el párrafo anterior no se han considerado de manera favorable, por las siguientes razones:
- La tasa libre de riesgo, la prima por riesgo de mercado y el valor del beta apalancado empleados por OSITRAN son consistentes con la información disponible en el momento del cálculo de la propuesta.
 - El periodo de cálculo de la prima por riesgo país recoge las expectativas vigentes de los inversores.
 - OSITRAN empleó una estructura de financiación objetiva (65/35) al tratarse de un cálculo del WACC para ser utilizado como tasa de descuento con fines prospectivos

60. También se pueden consignar otros informes de OSITRAN, donde se utilizó la estructura de financiamiento objetiva para determinar el valor del WACC como los Informes N° 007-2013-GRE-OSITRAN (27 de marzo de 2013) o N° 010-2013-GRE-OSITRAN (05 de junio de 2012).
61. De esta forma, **como OSITRAN señala, lo pertinente es emplear la estructura de financiación objetivo por tratarse de una tasa de descuento con “fines prospectivos”.**
62. Adicionalmente, OSITRAN al estimar el TIR de la deuda, requiere que el ponderador utilizado en el WACC tenga el mismo carácter prospectivo y no histórico. Es por esta razón que la GRE en su oportunidad justificó el uso de la estructura de la deuda-capital objetivo.
63. En este orden de ideas y teniendo en cuenta lo expresado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN en sus diferentes intervenciones que ha tenido en relación a la estructura

deuda-capital, es que, mantenemos el ratio objetivo de 75/25 para determinar el cálculo del WACC.

64. A partir de las modificaciones propuestas se reestima el valor del WACC en 9.24% (Ver Cuadro N° 9).

Cuadro N° 9: Costo Promedio Ponderado de Capital de AIJCH

Tasa Libre de Riesgo	4.79%
Prima Mercado	7.00%
Beta	2.02
Riesgo País	1.69%
Deuda	75.00
Capital	25.00
Tax	25.90%
Costo de Capital	20.66%
Costo de Deuda	7.33%
WACC	9.24%

2.2 Propuesta Tarifaria

65. Nuestra modelación toma en cuenta los Informes de OSITRAN (2004 y 2013). En consecuencia, evaluamos de manera conjunta la TUUA de origen con la TUUA de Transferencia. Cabe precisar, que la TUUA de origen no se está fijando ni recalculando porque no está comprendida en el procedimiento tarifario.
66. En este punto conviene precisar, que la principal ventaja de trabajar con un modelo integral es que no es necesario distribuir inversiones porque estamos considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. De esta forma, 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.
67. Para realizar las simulaciones, se han considerado tres escenarios de factor de productividad (X) que son: 0%, -1% y 5% (el menos probable de todos los escenarios). Para la simulación se ha construido la canasta de pasajeros, tal y como está en el RETA de OSITRAN.
68. Con respecto a los costos del terminal han sido considerados los mismos que OSITRAN (costos distribuidos), pero con el ajuste que fue explicado previamente en este escrito. Es decir, 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 (Ver Cuadro N° 10)

Cuadro N° 10: Costos de Operación y Mantenimiento de Terminal

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directos	15,475,069	15,824,060	16,090,932	16,359,562	16,658,348	16,935,708	
Gastos de Personal	761,351	778,521	791,651	804,867	819,567	833,213	
Mantenimiento de Activos	1,020,557	1,043,573	1,061,173	1,078,888	1,098,593	1,116,884	
Otros Costos	2,795,557	2,858,602	2,906,812	2,955,340	3,009,315	3,059,420	
Outsourcing	5,450,196	5,573,108	5,667,098	5,761,707	5,866,938	5,964,622	
Servicios prestados por terceros	5,447,407	5,570,256	5,664,198	5,758,759	5,863,936	5,961,569	
Indirecto	23,009,861	23,528,775	23,925,586	24,325,012	24,769,278	25,181,683	
Gastos de Personal	11,265,279	11,519,332	11,713,605	11,909,157	12,126,663	12,328,570	
Mantenimiento de Activos	2,233,945	2,284,325	2,322,850	2,361,628	2,404,761	2,444,800	
Otros Costos	1,178,826	1,205,411	1,225,740	1,246,203	1,268,963	1,290,091	
Outsourcing	5,525,430	5,650,038	5,745,325	5,841,241	5,947,924	6,046,956	
Servicios prestados por terceros	2,806,381	2,869,670	2,918,067	2,966,782	3,020,967	3,071,266	
No imputable	9,514,389	9,514,389	9,514,389	9,514,389	9,514,389	9,514,389	
Gastos de Personal	3,606,964	3,606,964	3,606,964	3,606,964	3,606,964	3,606,964	
Mantenimiento de Activos	1,078,371	1,078,371	1,078,371	1,078,371	1,078,371	1,078,371	
Otros Costos	1,247,947	1,247,947	1,247,947	1,247,947	1,247,947	1,247,947	
Outsourcing	49,773	49,773	49,773	49,773	49,773	49,773	
Servicios prestados por terceros	3,531,334	3,531,334	3,531,334	3,531,334	3,531,334	3,531,334	
Costos Totales	47,999,319	48,867,223	49,530,907	50,198,962	50,942,015	51,631,779	

69. Las inversiones son las estimadas en el Cuadro N° 5 del presente informe por un valor de USD 608 millones. A este monto, se le descuenta el valor de las mangas USD 32.2 millones (= USD 700,000 *46) y se obtiene el valor de la inversión que es USD 576 millones. Por último, para estimar el valor de los equipos se le proporciona en función del presupuesto que ha sido considerado en la propuesta de OSITRAN.

En el caso de la inversión del año 2029, se estima a partir del valor del M2, el cual según nuestras estimaciones es de 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 (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11: Inversiones en Ampliación de AIJCH

	USD
Infraestructura	525,562,790
Equipamiento	50,963,698
Total Inversión	576,526,488
Area Terminal M2	256,461
Costo por M2	2,248
Infraestructura	59,429,393
Equipamiento	5,762,854
Inversión 2029	65,192,247

70. Las inversiones las proyectamos con tasa de depreciación similares a las utilizadas por el regulador, considerando que el inicio de la operación del nuevo terminal era el 30 de enero de 2025 (Ver Cuadro N° 12.1 y 12.2).

Cuadro N° 12.1: Tasas de Depreciación de Activos en NewLIM

Tasas de Depreciación Económica	Años
Infraestructura	16.04
Equipamiento	10.00
Infraestructura 2029	12.13
Equipamiento 2029	10.00

Cuadro N° 12.2: Depreciación de Activos en NewLIM (en USD)

DEPRECIACIÓN	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Infraestructura	32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717
Equipamiento	5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370
infraestructura 2029							4,898,764
Equipamiento 2029							576,285
Depreciación Total	37,871,087	37,871,087	37,871,087	37,871,087	37,871,087	37,871,087	43,346,136
Depreciación Acumulada		75,742,174	113,613,260	151,484,347	189,355,434	232,701,570	

71. Cuando el valor del factor de productividad es igual a -1, el valor de la TUUA de Transferencia sería cero. Es decir, se confirma lo que señalado en los informes de OSITRAN (2004 y 2013) y MTC (2013) (Ver Cuadro N° 13.1 y 13.2).

Cuadro N° 13.1: Escenario con Factor de Productividad (X) = -1%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TUUA INTERNACIONAL	26.23	26.15	25.76	26.87	27.94	29.03	30.15
TUUA DOMESTICA	10.57	10.52	10.44	10.66	10.88	11.10	11.32
Factor de Productividad		3.26%	3.26%	-1.00%	-1.00%	-1.00%	-1.00%
X proyectado	-1.00%						
RPI		1.96%	2.10%	2.37%	2.14%	2.15%	2.15%
RPI-X		-1.16%	-1.16%	3.37%	3.14%	3.15%	3.15%
CAP en Canasta PAX		100%	99%	103%	103%	103%	103%
CAP de Canasta PAX Estimado		99%	103%	103%	103%	103%	103%
Diferencia			0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TUUA INTERNACIONAL		26.15	25.76	26.87	27.94	29.03	30.15
TUUA DOMESTICA		10.52	10.44	10.66	10.88	11.10	11.32
TUUA Transferencia Internacional		-12.43	-12.43	-12.43	-12.43	-12.43	-12.43
TUUA Transferencia Doméstico		-7.49	-7.49	-7.49	-7.49	-7.49	-7.49
Ingresos TUUA Inter	78,409,824	94,131,471	104,914,388	117,924,808	133,793,394	149,488,034	166,903,585
Ingresos TUUA Domes	74,159,643	84,106,394	84,008,470	86,875,778	89,538,793	94,178,431	98,110,608
Ingresos TUUA TR DOM-DOM		(6,682,001)	(6,857,555)	(7,029,674)	(7,201,793)	(7,487,209)	(7,725,143)
ingresos TUUA TR INT-DOM		13,432,029	15,333,303	17,154,477	19,179,943	21,131,654	23,279,197
Ingresos TUUA TR INT-INT		(22,477,444)	(27,471,123)	(31,855,181)	(34,804,201)	(37,467,559)	(40,325,761)
Ingresos TUUA TR DOM-INT		33,401,484	37,837,989	43,239,086	49,271,030	55,290,596	62,001,302
Ingresos Totales		195,911,933	207,765,472	226,309,295	249,777,167	275,133,948	302,243,788

Cuadro N° 13.2: Flujo de Caja del Nuevo Terminal de Pasajeros (en USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recaudación Bruta del Servicio (en USD)		195,911,933	207,765,472	226,309,295	249,777,167	275,133,948	302,243,788
Retribución del Estado		(91,120,599)	(96,633,799)	(105,258,716)	(116,173,858)	(127,967,550)	(140,576,608)
Tasa Regulatoria		(1,959,119)	(2,077,655)	(2,263,093)	(2,497,772)	(2,751,339)	(3,022,438)
Recaudación Neta del Servicio		102,832,214	109,054,018	118,787,486	131,105,537	144,415,058	158,644,742
Costos Directos del Servicio		(15,475,069)	(15,824,060)	(16,090,932)	(16,359,562)	(16,658,348)	(16,935,708)
Costos Indirectos del Servicio		(23,009,861)	(23,528,775)	(23,925,586)	(24,325,012)	(24,769,278)	(25,181,683)
Costos No Imputables del Servicio		(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)
Costos de Operación y Manteni		(47,999,319)	(48,867,223)	(49,530,907)	(50,198,962)	(50,942,015)	(51,631,779)
EBITDA		54,832,895	60,186,795	69,256,579	80,906,575	93,473,043	107,012,963
Pago de IG		-	-	-	(33,950,785)	(32,434,270)	(48,972,760)
Net IG	(103,774,768)	30,232,658	32,270,811	35,535,683	39,686,402	32,434,270	48,972,760
Impuesto a la Renta		(4,393,108)	(5,779,768)	(8,128,842)	(11,146,191)	(14,400,907)	(16,489,708)
EBIT		-103,774,768	80,672,444	86,677,837	96,663,419	79,072,136	90,523,255
Inversión Inicial		(576,526,488)					
Adicionales						(65,192,247)	
Valor Residual							409,017,164
FCL		(576,526,488)	80,672,444	86,677,837	96,663,419	13,879,890	499,540,419
VALOR ACTUAL	0						
WACC	9.24%						

Cálculo de Impuesto a la Renta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBITDA	-	54,832,895	60,186,795	69,256,579	80,906,575	93,473,043	107,012,963
Depreciación	-	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(43,346,136)
Utilidad después de Depreciación	-	16,961,808	22,315,708	31,385,492	43,035,488	55,601,956	63,666,826
Impuesto a la Renta	-	4,393,108	5,779,768	8,128,842	11,146,191	14,400,907	16,489,708

Cálculo de Impuesto General a	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IG							
Crédito Fiscal Inicial	0	-103,774,768	-73,542,110	-41,271,299	-5,735,617	0	0
Net IG	(103,774,768)	30,232,658	32,270,811	35,535,683	39,686,402	32,434,270	48,972,760
IGV Ingresos		35,264,148	37,397,785	40,735,673	44,959,890	49,524,111	54,403,882
IGV Egresos - OPEX		(5,031,490)	(5,126,974)	(5,199,990)	(5,273,488)	(5,355,236)	(5,431,122)
IGV Egresos - CAPEX	(103,774,768)	-	-	-	-	(11,734,604)	-
Crédito Fiscal Final	-103,774,768	-73,542,110	-41,271,299	-5,735,617	0	0	0
PAGO DE IG	-	-	-	0	33,950,785	32,434,270	48,972,760
IGV	18%						

72. Cuando el valor del factor de productividad es igual a 0, el valor de la TUUA de transferencia también tendería a cero (Ver Cuadro N° 14.1 y 14.2).

Cuadro N° 14.1: Escenario con Factor de Productividad (X) = 0%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TUUA INTERNACIONAL	26.23	26.15	25.76	26.54	27.26	27.99	28.74
TUUA DOMESTICA	10.57	10.52	10.44	10.60	10.74	10.89	11.04
Factor de Productividad		3.26%	3.26%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
X proyectado	0.00%						
RPI		1.96%	2.10%	2.37%	2.14%	2.15%	2.15%
RPI -X			-1.16%	2.37%	2.14%	2.15%	2.15%
CAP en Canasta PAX		100%	99%	102%	102%	102%	102%
CAP de Canasta PAX Estimado			99%	102%	102%	102%	102%
Diferencia			0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TUUA INTERNACIONAL		26.15	25.76	26.54	27.26	27.99	28.74
TUUA DOMESTICA		10.52	10.44	10.60	10.74	10.89	11.04
TUUA Transferencia Internacional		-11.01	-11.01	-11.01	-11.01	-11.01	-11.01
TUUA Transferencia Doméstico		-6.63	-6.63	-6.63	-6.63	-6.63	-6.63
Ingresos TUUA Inter	78,409,824	94,131,471	104,914,388	116,468,363	130,542,659	144,132,876	159,055,419
Ingresos TUUA Domes	74,159,643	84,106,394	84,008,470	86,331,986	88,415,098	92,403,503	95,640,038
Ingresos TUUA TR DOM-DOM		(5,915,674)	(6,071,095)	(6,223,474)	(6,375,854)	(6,628,538)	(6,839,183)
Ingresos TUUA TR INT -DOM		13,432,029	15,333,303	17,047,100	18,939,239	20,733,398	22,692,993
Ingresos TUUA TR INT -INT		(19,899,614)	(24,320,592)	(28,201,864)	(30,812,675)	(33,170,586)	(35,700,993)
Ingresos TUUA TR DOM - INT		33,401,484	37,837,989	42,705,056	48,073,908	53,309,904	59,085,867
Ingresos Totales		199,256,089	211,702,462	228,127,167	248,782,375	270,780,557	293,934,139

Cuadro N° 14.2: Flujo de Caja del Nuevo Terminal de Pasajeros (en USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recaudación Bruta del Servicio (en USD)		199,256,089	211,702,462	228,127,167	248,782,375	270,780,557	293,934,139
Retribución del Estado		(92,675,999)	(96,464,932)	(106,104,227)	(115,711,170)	(125,942,745)	(136,711,707)
Tasa Regulatoria		(1,992,561)	(2,117,025)	(2,281,272)	(2,487,824)	(2,707,806)	(2,939,341)
Recaudación Neta del Servicio		104,587,528	111,120,505	119,741,669	130,583,381	142,130,006	154,283,090
Costos Directos del Servicio		(15,475,069)	(15,824,060)	(16,090,932)	(16,359,562)	(16,658,348)	(16,935,708)
Costos Indirectos del Servicio		(23,009,861)	(23,528,775)	(23,925,586)	(24,325,012)	(24,769,278)	(25,181,683)
Costos No Imputables del Servicio		(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)
Costos de Operación y Manteni		(47,999,319)	(48,867,223)	(49,530,907)	(50,198,962)	(50,942,015)	(51,631,779)
EBITDA		56,588,209	62,253,282	70,210,762	80,384,419	91,187,992	102,651,311
Pago de IG		-	-	-	(35,409,546)	(31,650,660)	(47,477,023)
Net IG	(103,774,768)	30,834,606	32,979,469	35,862,900	39,507,340	31,650,660	47,477,023
Impuesto a la Renta		(4,847,735)	(6,314,989)	(8,375,976)	(11,010,953)	(13,809,078)	(15,360,040)
EBIT		-103,774,768	82,575,080	88,917,762	97,697,686	73,471,259	77,378,913
Inversión Inicial	(576,526,488)					(65,192,247)	
Adicionales							409,017,164
Valor Residual							496,308,435
FCL		(576,526,488)	82,575,080	88,917,762	97,697,686	73,471,259	12,186,666
VALOR ACTUAL		0					
WACC		9.24%					

Cálculo de Impuesto a la Renta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBITDA	-	56,588,209	62,253,282	70,210,762	80,384,419	91,187,992	102,651,311
Depreciación	-	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(43,346,136)
Utilidad después de Depreciaci		18,717,122	24,382,195	32,339,675	42,513,332	53,316,905	59,305,174
Impuesto a la Renta		4,847,735	6,314,989	8,375,976	11,010,953	13,809,078	15,360,040

Cálculo de Impuesto General a	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IG							
Crédito Fiscal Inicial	0	-103,774,768	-72,940,162	-39,960,693	-4,097,793	0	0
Net IG		(103,774,768)	30,834,606	32,979,469	35,862,900	39,507,340	31,650,660
IGV Ingresos		35,866,096	38,106,443	41,062,890	44,780,828	48,740,500	52,908,145
IGV Egresos - OPEX		(5,031,490)	(5,126,974)	(5,199,990)	(5,273,488)	(5,355,236)	(5,431,122)
IGV Egresos - CAPEX	(103,774,768)	-	-	-	-	(11,734,604)	-
Crédito Fiscal Final	-103,774,768	-72,940,162	-39,960,693	-4,097,793	0	0	0
PAGO DE IG		-	-	0	35,409,546	31,650,660	47,477,023
IGV	18%						

73. Cuando el valor del factor de productividad es igual a 1%, el valor de la TUUA de Transferencia es igual a cero (Ver Cuadro N° 15.1 y 15.2).

Cuadro N° 15.1: Escenario con Factor de Productividad (X) = 1%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TUUA INTERNACIONAL	26.23	26.15	25.76	26.21	26.59	26.99	27.37
TUUA DOMESTICA	10.57	10.52	10.44	10.53	10.60	10.68	10.76
Factor de Productividad		3.26%	3.26%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
X proyectado	1.00%						
RPI		1.96%	2.10%	2.37%	2.14%	2.15%	2.15%
RPI - X		-1.16%		1.37%	1.14%	1.15%	1.15%
CAP en Canasta PAX		100%	99%	101%	101%	101%	101%
CAP de Canasta PAX Estimado			99%	101%	101%	101%	101%
Diferencia			0.00%	0.00%	0.00%	-0.04%	0.00%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TUUA INTERNACIONAL		26.15	25.76	26.21	26.59	26.99	27.37
TUUA DOMESTICA		10.52	10.44	10.53	10.60	10.68	10.76
TUUA Transferecia Internacional		-9.62	-9.62	-9.62	-9.62	-9.62	-9.62
TUUA Transferecia Domestico		-5.80	-5.80	-5.80	-5.80	-5.80	-5.80
Ingresos TUUA Inter	78,409,824	94,131,471	104,914,388	115,011,918	127,323,713	138,969,263	151,519,804
Ingresos TUUA Domes	74,159,643	84,106,394	84,008,470	85,788,194	87,302,392	90,688,746	93,267,858
Ingresos TUUA TR DOM-DOM		(5,170,764)	(5,306,614)	(5,439,805)	(5,572,997)	(5,793,862)	(5,977,983)
Ingresos TUUA TR INT -DOM		13,432,029	15,333,303	16,939,723	18,700,888	20,348,642	22,130,133
Ingresos TUUA TR INT-INT		(17,393,826)	(21,258,108)	(24,650,644)	(26,932,698)	(28,993,697)	(31,205,472)
Ingresos TUUA TR DOM -INT		33,401,484	37,837,989	42,171,026	46,888,492	51,396,358	56,286,538
Ingresos Totales		202,506,788	215,529,428	229,820,412	247,709,789	266,605,450	286,020,877

Cuadro N° 15.2: Flujo de Caja del Nuevo Terminal de Pasajeros (en USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recaudación Bruta del Servicio (en USD)		202,506,788	215,529,428	229,820,412	247,709,789	266,605,450	286,020,877
Retribución del Estado		(94,187,932)	(100,244,892)	(106,891,772)	(115,212,300)	(124,000,861)	(133,031,170)
Tasa Regulatoria		(2,025,068)	(2,155,294)	(2,298,204)	(2,477,098)	(2,666,054)	(2,860,209)
Recaudación Neta del Servicio		106,293,788	113,129,241	120,630,436	130,020,391	139,938,535	150,129,498
Costos Directos del Servicio		(15,475,069)	(15,824,060)	(16,090,932)	(16,359,562)	(16,658,348)	(16,935,708)
Costos Indirectos del Servicio		(23,009,861)	(23,528,775)	(23,925,586)	(24,325,012)	(24,769,278)	(25,181,683)
Costos No Imputables del Servicio		(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)	(9,514,389)
Costos de Operación y Manteni		(47,999,319)	(48,867,223)	(49,530,907)	(50,198,962)	(50,942,015)	(51,631,779)
EBITDA		58,294,468	64,262,018	71,099,529	79,821,429	88,996,520	98,497,719
Pago de IGV		-	-	-	(36,795,244)	(30,899,141)	(46,052,636)
Net IGV	(103,774,768)	31,419,732	33,668,323	36,167,684	39,314,274	30,899,141	46,052,636
Impuesto a la Renta		(5,289,656)	(6,835,251)	(8,606,167)	(10,865,139)	(13,241,487)	(14,284,260)
EBIT	-103,774,768	84,424,544	91,095,090	98,661,046	71,475,320	75,755,033	84,213,459
Inversión Inicial	(576,526,488)						
Adicionales						(65,192,247)	
Valor Residual							409,017,164
FCL	(576,526,488)	84,424,544	91,095,090	98,661,046	71,475,320	10,562,786	493,230,624
VALOR ACTUAL		0					
WACC		9.24%					

Cálculo de Impuesto a la Renta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBITDA	-	58,294,468	64,262,018	71,099,529	79,821,429	88,996,520	98,497,719
Depreciación	-	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(37,871,087)	(43,346,136)
Utilidad después de Depreciaci	-	20,423,382	26,390,931	33,228,442	41,950,342	51,125,433	55,151,582
Impuesto a la Renta	-	5,289,656	6,835,251	8,606,167	10,865,139	13,241,487	14,284,260

Cálculo de Impuesto General a	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IGV							
Crédito Fiscal Inicial	0	-103,774,768	-72,355,036	-38,686,713	-2,519,030	0	0
Net IGV	(103,774,768)	31,419,732	33,668,323	36,167,684	39,314,274	30,899,141	46,052,636
IGV Ingresos		36,451,222	38,795,297	41,367,674	44,587,762	47,988,981	51,483,758
IGV Egresos - OPEX		(5,031,490)	(5,126,974)	(5,199,990)	(5,273,488)	(5,355,236)	(5,431,122)
IGV Egresos - CAPEX	(103,774,768)	-	-	-	-	(11,734,604)	-
Crédito Fiscal Final	-103,774,768	-72,355,036	-38,686,713	-2,519,030	0	0	0
PAGO DE IGV	-	-	-	0	36,795,244	30,899,141	46,052,636
IGV	18%						

74. En consecuencia, **las simulaciones realizadas verifican lo señalado en los informes de OSITRAN (2005 y 2013), así como el informe de MTC (2013), en el sentido, que el TUUA de origen ha cubierto plenamente los costos en que ha incurrido los pasajeros de transferencia.** En otras palabras, **como señala los informes en referencia con la tarifa propuesta por OSITRAN se incrementa la rentabilidad de LAP y se rompe el equilibrio financiero del Contrato a favor del Concesionario.**

CONCLUSIONES

75. De lo anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- a. **Los diferentes pronunciamientos del Consejo Directivo de OSITRAN e inclusive informes de MTC mostraban que la TUUA de origen financiaba los costos en que incurrían los pasajeros de transferencia.** De esta forma, **fijar el TUUA de Transferencia involucraba alterar las condiciones del equilibrio económico del Contrato de Concesión.**

En este contexto, **el modelo de fijación tarifaria que se propone recoge los pronunciamientos del CD de OSITRAN y parcialmente los del MTC.** En consecuencia y según nuestras simulaciones, **el valor de la TUUA de Transferencia debe ser igual a cero, en caso contrario se le estaría generando beneficios extraordinarios al Concesionario.** Es decir, sucedería una ruptura en el equilibrio económico financiero, perjudicando principalmente a los usuarios finales e intermedios, y dejando de lado el objetivo de que el terminal sea lo suficientemente competitivo frente a otros aeropuertos.

En este contexto, **resulta pertinente que el regulador evalúe la necesidad de reducir el valor de la TUUA de Salida, con la finalidad que parte de esta reducción sea cobrada en la TUUA de Transferencia y así evitar una ruptura en el equilibrio financiero del Contrato.**

- b. **El modelo utilizado en la propuesta tarifaria de OSITRAN, no recoge los pronunciamientos previos del CD de OSITRAN y no permite evaluar el impacto en el equilibrio económico del Contrato de la TUUA de Transferencia que ha sido propuesta por el Regulador.**

En este contexto, **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 intermedios.

- c. **El Regulador** señala que para su propuesta utiliza la mejor información disponible, sin embargo, **sólo se limita a utilizar la información provista por LAP sin verificarla, ni analizarla.** En ninguna parte de su propuesta contrasta la información que le ha sido remitida por LAP. **La “mejor información disponible” en un proceso tarifario es aquella que ha sido debidamente contrastada por el Regulador,** teniendo en cuenta que la empresa regulada siempre tenderá a falsear costos, con la finalidad de obtener los mayores niveles de rentabilidad.

En este contexto, **la “mejor información disponible” teniendo en cuenta que OSITRAN no ha reconocido inversiones, es la que se encuentra publicada en los Estados Financieros Auditados de LAP o en la SUNAT** (aquí puede encontrar todos los precios de los equipos que han sido comprados por LAP) o inclusive podía recurrir al apoyo internacional, como la oficina de procura de la OACI, situación que ya sucedió en el 2007.

- d. Adicionalmente, **se debe precisar que utilizar las inversiones de LAP es muy referencial e impreciso porque el método constructivo que ha usado LAP es de fast track,** por lo tanto, **OSITRAN no dispone de precios unitarios y ni de la cantidad de insumos que ha usado.** En este contexto, el Regulador tiene que realizar mucho trabajo de verificación en el mercado o de lo contrario tiene que optar por cambiar de metodología.

- e. Lo que, si resulta claro, es que ***la falta de información del Regulador, 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 económico.*** Como sostiene el Anexo 3 del Contrato de Concesión, las inversiones en los ambientes de pasajeros de conexión (que incluyen los pasadizos) están financiados con el TUUA de salida u origen.

APÉNDICE 1: EMAILS DE LAP A LAS AEROLÍNEAS

American Airlines

Asunto: RE: URGENTE: Presentación de cobro TUUA de transferencia - American Airlines



Torres, Estrella <Estrella.Torres@aa.com>
para Arrospide, Naomi, Franco, Katherine, Silva Gilbert, Ferroni, Claudia, Pecol, Eduardo, Burgos, Milena ▾
Buenas tardes Naomi,

vie, 15 nov, 12:50 (hace 4 días)

En la actualidad, en LIM, no contamos con tenemos pasajeros en transferencia, cualquier cambio les dejaremos saber oportunamente, saludos,
Estrella

From: Arrospide, Naomi <narros@lima-airport.com>
Sent: Friday, November 15, 2024 12:33 PM
To: Torres, Estrella <Estrella.Torres@aa.com>; Pecol, Eduardo <Eduardo.Pecol@aa.com>; Burgos, Milena <Milena.Burgos@aa.com>
Cc: Franco, Katherine <kfranco@lima-airport.com>; Silva Gilbert <gsilva@lima-airport.com>; Ferroni, Claudia <cferroni@lima-airport.com>
Subject: [EXTERNAL] URGENTE: Presentación de cobro TUUA de transferencia - American Airlines
Importance: High

Estimados American Airlines,

Nos dirigimos a ustedes para hacer un **seguimiento urgente** a nuestra solicitud de información, la cual hemos enviado a varias aerolíneas y estamos incluyéndolos a ustedes. En este sentido, necesitamos obtener los siguientes datos para completar nuestra planificación y auditoría:

1. Muestra de 4 BP de transferencia (último tramo de Lim-destino final).
2. Estimado de pasajeros de transferencia int-int semanal de 3 meses consecutivos.

En caso de que **no operen con transferencias** o **no manejen pasajeros en transferencia**, agradeceríamos mucho que nos lo **confirmaran explícitamente por este medio** para fines de auditoría.

Esta información es crucial para completar nuestra documentación de manera precisa y alineada con los estándares requeridos.

Quedamos atentos a su respuesta y agradecemos mucho su colaboración.

Saludos,
Naomi A.

From: Arrospide, Naomi
Sent: Tuesday, October 29, 2024 5:13 PM
To: Estrella.Torres@aa.com; Eduardo.Pecol@aa.com; Milena.Burgos@aa.com
Cc: Franco, Katherine <kfranco@lima-airport.com>; Silva Gilbert <gsilva@lima-airport.com>; Ferroni, Claudia <cferroni@lima-airport.com>
Subject: RE: Presentación de cobro TUUA de transferencia - American Airlines

Estimados,
Se les envía el documento pendiente de declaración de los pax de transferencia dom-dom de aeropuerto homologados.

Este material es informativo y para su conocimiento y análisis, en caso de que aplique a su representada.

Saludos,
Naomi A.

From: Franco, Katherine
Sent: viernes, 4 de octubre de 2024 20:37
To: Torres, Estrella <Estrella.Torres@aa.com>; Pecol, Eduardo <Eduardo.Pecol@aa.com>; Burgos, Milena <Milena.Burgos@aa.com>
Cc: Ferroni, Claudia <cferroni@lima-airport.com>; Silva Gilbert <gsilva@lima-airport.com>
Subject: Presentación de cobro TUUA de transferencia - American Airlines
Importance: High

Estimados,

ante todo queremos agradecerles por la reunión pasada.

Tal como coordinamos, adjuntamos la PPT de la presentación conteniendo los principales puntos que se deben tener en cuenta para el próximo cobro de la TUUA de transferencia.

Asimismo, les haremos llegar en esta semana el formato que se ha elaborado con la declaración de pasajeros de los pax de transferencia dom-dom de aeropuerto homologados (para conocimiento y análisis en caso aplique a su representada).

En caso de tener dudas, me pueden consultar por este medio preferiblemente.

Saludos,
Katherine
Síguenos en <https://www.facebook.com/aeropuertojorgechavez>

This email came from outside American. Please avoid clicking links, opening attachments or interacting with emails from unknown senders. If unsure, click the 'Report Phishing' button in Outlook/Webmail menu bar.

AEROMEXICO

Asunto: [EXTERNO] RE: Presentación de cobro TUUA de transferencia - Aerovías de Mexico



Ferroni, Claudia <cferroni@lima-airport.com>

para Fabiola Corina Baroni Rios, Diana Laura Terrazas Cervantes, Silva Gilbert, Arrospide, Naomi, Franco, Katherine ▾

jue, 17 oct, 20:31

Este correo fue enviado por alguien externo a Grupo Aeroméxico, no abras vínculos o archivos adjuntos a menos que reconozcas al remitente y confíes que sea un contenido seguro.

Estimadas Fabiola/Diana como están, estábamos revisando a la interna la casuística que nos indicaron por algunos pasajeros que podían no tener su boarding pass al momento de pasar por la zona de transferencia (donde el boarding pass se emite en la sala de embarque)

Al respecto tenemos algunas dudas adicionales de esta casuística por lo cual necesitamos reunirnos con uds para terminar de entender este proceso.

Por favor confirmarnos si tienen disponibilidad el próximo Lunes 20/10 o el jueves 24/10 y que horas serían más recomendables para uds a fin de programar una reunión de 30 minutos. Asimismo confirmarnos si incluimos a alguien más de su empresa para esta reunión.

Saludos cordiales



Claudia Ferroni
Jefe de Facturación
T (511) 571 3007
T (511) 598 181 812
lima-airport.com

From: Franco, Katherine <kfranco@lima-airport.com>

Sent: Thursday, October 10, 2024 6:40 PM

To: Fabiola Corina Baroni Rios <fbaroni@aeromexico.com>; Aranza Anzures Hernandez <aanzures@aeromexico.com>; kfranzi@aeromexico.com; Diana Laura Terrazas Cervantes <dterrazasc@aeromexico.com>; Katya Maria Canales Alvarez <kcanales@aeromexico.com>; lalves@aeromexico.com

Cc: Ferroni, Claudia <cferroni@lima-airport.com>; Silva Gilbert <gsilva@lima-airport.com>; Arrospide, Naomi <narrospide@lima-airport.com>

Subject: Presentación de cobro TUUA de transferencia - Aerovías de Mexico

Importance: High

Estimados, ante todo queremos agradecerles por la reunión de hoy.

Tal como coordinamos, adjuntamos la PPT de la presentación de hoy conteniendo los principales puntos que se deben tener en cuenta para el próximo cobro de la TUUA de transferencia.

Asimismo, les haremos llegar el formato que se ha elaborado con la declaración de pasajeros de los pax de transferencia dom-dom de aeropuerto homologados (para conocimiento y análisis en caso aplique a su representada).

Finalmente, se solicita que nos envíe una muestra de 4 BP de transferencia (último tramo de Lim-destino final).

En caso de tener dudas, me pueden consultar por este medio preferiblemente.

Saludos,

Katherine

Síguenos en <https://www.facebook.com/aeropuertojorgechavez> [facebook.com](https://www.facebook.com/aeropuertojorgechavez)