RECIBIDO OSITRAN
Firmado por: REYES QUEZADA Isabel Jasmine FAU 20420248545 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/03/2025 18:09:42 -0500
NT: 2025032333
Cantidad Folios:37
Canal Presentación:MPV

Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI

Miraflores, 05 de marzo del 2025

Señora
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo
OSITRAN
Presente.-

Asunto: **Resolución de Presidencia Nº 0021-2025-PD-OSITRAN**, que aprueba el Informe "*Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*"

De nuestra consideración.-

En fecha 02 de febrero del 2025, OSITRAN mediante la Resolución de Presidencia de referencia aprobó el Informe "*Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*", y en su artículo 4° precisa lo siguiente:

> *"**Artículo 4°.-** Otorgar un **plazo de veinte (20) días hábiles**, contados a partir del día hábil siguiente de efectuada la publicación en el Diario Oficial El Peruano a la que se refiere el artículo 2° precedente, **para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias** al Ositrán en su sede ubicada en Calle Los Negocios N° 182, Surquillo, Lima; a través de la Mesa de Partes Virtual del Ositrán (Sede Digital https://ositran.administracionelectronica.net/SedeDigital/); o, por correo electrónico a info@ositran.gob.pe; los cuales serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica."*

Posteriormente, con la Resolución de Presidencia Nº 029-2025-PD-OSITRAN se extiende dicho plazo original de 20 días hábiles para la remisión de comentarios o sugerencias a 23 días hábiles, por lo que la fecha límite para el envío de comentarios será el 05 de marzo.

Encontrándonos dentro del plazo otorgado, adjunto a la presente remitimos nuestros comentarios respecto al presente proceso de fijación tarifaria y que se denomina "*Comentarios a la Tarifa de TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*", donde se desarrollan todos los aspectos que consideramos y solicitamos sean tomados en cuenta por el regulador. De esta forma, deseamos llamar la atención sobre las siguientes conclusiones:

a. **Contradicción con pronunciamientos anteriores del propio OSITRAN**.- Una primera y de gran relevancia es que ***"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.*"

b. **Respecto al modelo utilizado por el regulador**.-, "***el modelo utilizado en la propuesta tarifaria del OSITRAN, no recoge los pronunciamientos previos del Consejo Directivo del 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. **Sobre la utilización y contraste de la información**.- "***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***."

d. **Necesidad de utilizar la mayor y mejor información disponible**.- "*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.*"

Asimismo, consideramos importante compartir el presente cuadro sobre otros aeropuertos que aplican una TUUA de Transferencia. Al respecto, apreciamos que aquellos aeropuertos que son competencia directa del AIJCH, no consideran este cobro (como lo es el caso de Panamá y Bogotá). Dicha situación nos deja en una posición no competitiva como país frente a dichos destinos que -además- tienen desarrollado un potente modelo de conexiones a diferencia de lo que tenemos en el AIJCH:

USD/PAX	TUUAs Inter	TUUAs DOM	CNX INT	CNX DOM
LIM	**$30,9**	**$12,4**	**$12,5**	**$7,6**
GRU	$10,3	$5,8	$2,7	$2,7
MVD	$58,0	$5,0	$26,0	$0,0
SCL	$25,0	$7,9	$0,0	$0,0
BOG	$49,0	$5,4	$0,0	$0,0
PTY	$40,0	$0,0	$0,0	$0,0

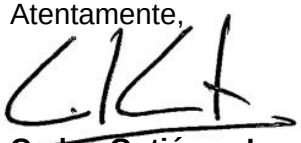
Además, si estamos presentando un benchmark de otros aeropuertos en otros países, no se cuenta con un precio equivalente en el ámbito geográfico, por lo que, no es posible compararlo con ningún aeropuerto a nivel nacional, dada la inexistencia de esta tasa.

Del mismo modo, no debemos olvidar que la concesión es un monopolio natural, por lo que se justifica que este sea regulado con precios razonables. En idéntico sentido, dado que el equilibrio financiero ha sido probado en los alegatos del mismo texto no se justifica las tarifas asignadas por el regulador.

Lo recaudado por la TUUA y desarrollado en la sección sobre la rentabilidad de la TUUA de Salida u Origen, es sumamente relevante, ya que al día de hoy dicho ingreso sirve para cubrir todo el costo y servicio asociado de cara al pasajero, e inclusive deja una rentabilidad importante. En consecuencia, pierde sentido el argumento de que la TUUA de Transferencia (nuevo ingreso para el concesionario) va a servir para cubrir estos mismos servicios, pues se estará pagando doble por el mismo servicio, que de por sí ya les genera una utilidad.

Finalmente, y sin perjuicio de ampliar posteriormente más en detalle lo expuesto, consideramos que los temas desarrollados tanto en la presente como en los comentarios, deben ser revisados por regulador a fin de realizar las precisiones y/o correcciones del caso y establecer condiciones más equitativas para los usuarios.

Atentamente,



Carlos Gutiérrez Laguna
Gerente General
AETAI
RUC Nº 20144795033