

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



**REVISIÓN TARIFARIA
TARIFA MÁXIMA DE LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO
VEHICULAR - NUEVO TERMINAL DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, de marzo de 2025

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
I. ANTECEDENTES.....	5
II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
II.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN	9
II.2. CONTRATO DE CONCESIÓN	16
III. METODOLOGÍA.....	17
IV. PROPUESTA DE LAP.....	20
V. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRÁN.....	22
V.1. REVISIÓN DE INDICADORES PARA LA CALIFICACIÓN DE LAS PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR	22
V.1.1. <i>INDICADOR: EQUIPOS DE CONTROL DE ACCESO (PMS)</i>	22
V.1.2. <i>PAGO CON SISTEMA POS</i>	27
V.1.3. <i>MODIFICACIÓN DE LA METODOLOGÍA APROBADA MEDIANTE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 030-2010-CD/OSITRAN</i>	30
V.2. EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC	38
V.3. CALIFICACIÓN DE PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO DE LIMA Y CALLAO	40
V.3.1. <i>NÚMERO DE PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO A EVALUAR</i>	40
V.3.2. <i>CALIFICACIÓN DE LAS PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO DE LIMA Y CALLAO</i> 42	
V.4. SELECCIÓN DE LA MUESTRA DE PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO COMPARABLES.....	48
V.5. DETERMINACIÓN DE LA TARIFA MÁXIMA APLICABLE.....	49
V.6. ESTRUCTURA TARIFARIA Y UNIDAD DE COBRO	50
VI. CONCLUSIONES	52
VII. RECOMENDACIONES	54
ANEXOS	55

RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES

Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096, recibida el 24 de junio de 2024, el Concesionario solicitó que se determine la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.- Nuevo Terminal, adjuntando el Memorando M-GPF-GALG-2024-0024 que contiene su propuesta de determinación de la tarifa mencionada.

Mediante Oficio N° 0427-2024-PD-OSITRAN notificado el 27 de agosto de 2024, se remitió a LAP la Resolución N° 0056-2024-PD-OSITRAN del 23 de agosto de 2024, mediante la cual la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, del Servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

METODOLOGÍA

El numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece, de manera expresa, que la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular que LAP está autorizado a ofrecer deberá ser igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento aprobada por Ositrán de manera oportuna.

El 13 de noviembre de 2003, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2003, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC.

La Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 0004-10-GRE-GAL-OSITRAN, estableció los detalles metodológicos que deben ser utilizados para seleccionar la muestra comparable a partir de la cual se determinará la tarifa máxima, señalando entre otros aspectos, que el Regulador podrá revisar la calificación, criterios y aspectos metodológicos para la selección de las playas de estacionamiento, atendiendo a la evolución del mercado de estacionamiento vehicular y otros factores que considere pertinentes.

PROPUESTA DE LAP

El Concesionario propuso que la tarifa por el Servicio de Playa de estacionamiento vehicular a ser cobrada en el Nuevo Terminal del AIJC, se estime a partir de una muestra de 11 playas de estacionamiento comparables al AIJC, de la cual se deben excluir dos que tienen tarifas con valores extremos. De este modo, el Concesionario estimó que la tarifa máxima aplicable al servicio de estacionamiento vehicular en el AIJC asciende a S/ 9,90 por hora o fracción para vehículos menores o ligeros, incluyendo el IGV.

PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRÁN

Bajo la metodología de promedio simple de una muestra comparable o tarificación comparativa (*benchmarking*), la tarifa que determine el Regulador será aquella que resulte de promediar las tarifas de una muestra de establecimientos que brindan el servicio de estacionamiento vehicular en Lima y Callao con características similares al servicio de estacionamiento vehicular que ofrecerá el Nuevo Terminal del AIJC.

Partiendo de la muestra propuesta por LAP, se agregaron nuevas playas de estacionamiento adicionales y luego se aplicaron los criterios metodológicos aprobados mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 0004-10-GRE-GAL-OSITRAN, así como un indicador vinculado a la disponibilidad de un sistema de pago POS en el criterio de calidad.

Sobre la base de una muestra final de 19 playas de estacionamiento de Lima y Callao comparables a la playa del Nuevo Terminal del AIJC, se excluyeron los valores extremos y se calculó la tarifa máxima que se muestra en el siguiente cuadro, la cual tendrá una vigencia mínima de dos años, luego de lo cual podrá ser revisada de oficio o a pedido de parte.

Tarifa máxima para el Servicio de Playa de estacionamiento vehicular en el Nuevo terminal del AIJC

Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)
Playa de estacionamiento vehicular del AIJC- Nuevo Terminal	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30
		46 a 60 minutos	8,40
		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I. ANTECEDENTES

1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano y Lima Airport Partners S.R.L. suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. El 13 de noviembre de 2003, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2003, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC). Asimismo, a través del mencionado acuerdo se aprobó la tarifa de S/ 3,50 por hora o fracción incluido IGV.
3. El 14 de enero de 2005, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 004-2005-CD/OSITRAN, sustentada en los Informes N° 066-04-GRE-OSITRAN y N° 001-05-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobó modificar las condiciones de aplicación de la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento, reemplazando el sistema de tarifa fija por uno de Tarifa Máxima.
4. El 09 de agosto de 2006, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 833-215-06-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 034-06-GRE-GAL-OSITRAN, que determinó las condiciones de aplicación de la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento del AIJC para vehículos pesados.
5. El 20 de julio de 2010, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, se aprobaron ajustes a la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC. La mencionada resolución estableció una nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJC de S/ 4,50 incluido IGV por hora o fracción y por vehículo ligero.
6. El 15 de julio de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 025-13-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobó la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular de S/ 5,50 incluido IGV por hora o fracción y por vehículo ligero, precisándose que esta tendrá un periodo de vigencia de dos (2) años y cumplido este, el Concesionario o el Regulador podrán solicitar la revisión de la muestra de playas de estacionamiento.
7. El 14 de marzo de 2016, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN¹ se aprobó la tarifa de S/ 5,20 incluido IGV por vehículo ligero para los primeros cuarenta y cinco (45) minutos de permanencia en el aeropuerto. Además, la resolución estableció que, luego de sobrepasado dicho tiempo, el Concesionario cobrará la tarifa de S/ 7,00 incluido IGV por vehículo ligero por hora o fracción.
8. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096, recibida el 24 de junio de 2024, el Concesionario solicitó que se determine la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJC, adjuntando el Memorando N° M-GPF-GALG-2024-0024 que contiene su propuesta de determinación de la tarifa mencionada. Asimismo, mediante la referida carta, LAP solicitó que el Ositrán le informe del procedimiento aplicable.
9. Mediante el Memorando N° 00257-2024-GAJ-OSITRAN del 28 de junio de 2024, la Gerencia de Asesoría Jurídica se pronunció indicando que a la determinación de la tarifa de playa de

¹ Esta resolución resolvió la reconsideración presentada por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, de fecha 30 de diciembre de 2015, que aprobó la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC en S/ 5,00 incluido IGV, por vehículo ligero para los primeros 45 minutos de permanencia en el aeropuerto. Además, la resolución estableció que, luego de sobrepasado dicho tiempo, el Concesionario cobrará la tarifa de S/ 6,70 incluido IGV por vehículo ligero por hora o fracción.

estacionamiento vehicular del AIJC le resulta aplicable el procedimiento contemplado en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán² (en adelante, el RETA).

10. Por intermedio del Oficio N° 00206-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 01 de julio de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos comunicó al Concesionario el pronunciamiento de la Gerencia de Asesoría Jurídica, contenido en el Memorando N° 00257-2024-GAJ-OSITRAN. En línea con lo indicado en dicho memorando, mediante el Oficio N° 00206-2024-GRE-OSITRAN se encauzó la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096 como una solicitud de revisión tarifaria, solicitando al Concesionario subsanar determinados requisitos de forma establecidos en el artículo 18 del RETA.
11. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-00230, recibida el 05 de julio de 2024, LAP subsanó lo indicado en el Oficio N° 00206-2024-GRE-OSITRAN.
12. El 22 de agosto de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica remitieron a la Gerencia General el Informe N° 00128-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se recomienda el inicio a pedido de parte del procedimiento de revisión de la tarifa máxima aplicable a la playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
13. Mediante Oficio N° 0427-2024-PD-OSITRAN notificado el 27 de agosto de 2024, se remitió a LAP la Resolución N° 0056-2024-PD-OSITRAN del 23 de agosto de 2024, mediante el cual la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, del Servicio de Playa de estacionamiento vehicular a ser brindado en el Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
14. El 23 de setiembre de 2024, mediante el Memorando N° 00204-2024- GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la verificación de lo declarado por el Concesionario, respecto de las principales características que tendrá la Playa de estacionamiento del Nuevo terminal del AIJC.
15. Con fecha 24 de setiembre de 2024 a través del Oficio 248-2024-GRE-OSITRAN esta Gerencia solicitó a LAP información complementaria sobre su propuesta tarifaria, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta a las consultas efectuadas.
16. Mediante la Orden de Servicio N° 0804-2024, de fecha 25 de setiembre de 2024, Ositrán contrató con la empresa Perfiles y Consumidores S.A.C. un servicio de recopilación de información necesaria para la revisión de la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular en el Nuevo Terminal Terminal del AIJC.
17. Con Carta C-LAP-GPF-2024-0147 del 30 de setiembre de 2024, el Concesionario solicitó que se le otorgue un plazo adicional para responder a la solicitud de información complementaria. Dicha solicitud fue atendida mediante el Oficio N° 00256-2024-GRE-OSITRAN del 03 de octubre de 2024, otorgándole un plazo adicional de cinco (5) días hábiles para presentar una respuesta parcial y un plazo extendido para completar la información de mayor antigüedad, cuyo vencimiento se fijó para el 24 de octubre de 2024.
18. El 02 de octubre de 2024 personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos realizó una visita a las instalaciones del Nuevo Terminal del AIJC con la finalidad de verificar las áreas destinadas a las playas de estacionamiento vehicular y los avances a la fecha.
19. Mediante Memorando N° 00231-2024- GSF-OSITRAN del 03 de octubre de 2024 la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió el Informe Técnico Especial N° 180 elaborado por el Consorcio Supervisor de la Ejecución de Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Cesel – Ineco con el cual atiende lo solicitado por la GRE

² Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

20. Con Carta MP-C-LAP-GPF-2024-0156 del 11 de octubre de 2024 el Concesionario remitió la información correspondiente a los numerales 1, 2 y 3 del Oficio N° 00248-2024-GRE-OSITRAN.
21. Con fecha 24 de octubre de 2024, LAP remitió la Carta LAP-GPF-2024-0167, a través de la cual cumplió con remitir la información correspondiente al numeral 4 del Oficio N° 00248-2024-GRE-OSITRAN, completando así la información complementaria solicitada
22. El 11 de noviembre de 2024, mediante Carta S/N (NT 2024142733) Perfiles y Consumidores S.A.C remitió el Informe final del servicio de recopilación de información de distintas playas de estacionamiento vehicular.
23. Mediante el Memorando N° 247-2024-GRE-OSITRAN del 27 de noviembre de 2024, con base en el numeral 19.1 del artículo 19 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó una ampliación de plazo por diez (10) días hábiles a la Gerencia General para la presentación de la propuesta tarifaria.
24. Por intermedio del Memorando N° 00703–2024-GG-OSITRAN del 28 de noviembre de 2024, la Gerencia General concedió la prórroga solicitada a través del Memorando N° 247-2024-GRE-OSITRAN.
25. A través de la Resolución de Presidencia N° 0079-2024-PD-OSITRAN, se aprobó el Informe “Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” y sus anexos, y se dispuso su publicación en el portal institucional del Ositrán. Asimismo, se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano de la referida resolución, así como del proyecto de resolución que aprueba la propuesta de revisión tarifaria del servicio de playa de estacionamiento vehicular en el Nuevo Terminal del AIJC, su exposición de motivos y la relación de documentos que constituyen el sustento de la referida propuesta tarifaria.
26. Dicha resolución fue notificada a LAP mediante el Oficio N° 00593-2024-PD-OSITRAN y al MTC mediante el Oficio N° 00594-2024-PD-OSITRAN, ambos con fecha del 02 de diciembre de 2024.
27. La mencionada resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano con fecha 03 de diciembre de 2024, además, otorgó un plazo de dieciocho (18) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de la misma, para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga dicha propuesta, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA
28. El 04 de diciembre de 2024 se expuso la Propuesta Tarifaria del Regulador ante el Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
29. El 06 de enero de 2025 se llevó a cabo la Audiencia Pública para la presentación del Informe “Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la Playa de Estacionamiento Vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, la misma que se llevó a cabo en la sede institucional del Ositrán, sito Calle Los Negocios 182, Surquillo.
30. El 07 de enero de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0005, se recibieron los comentarios del Concesionario a la Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la Playa de Estacionamiento Vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
31. El 08 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0001-2025-PRs/ADETATIC, se recibieron los comentarios de la Asociación de Empresas de Taxis Aeroportuarios y Taxistas Independientes del Callao – ADETAIC, a la Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima

de la Playa de Estacionamiento Vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.

32. Asimismo, mediante correo electrónico del 13 de enero de 2025, la Oficina de Comunicación Corporativa del Ositrán remitió a la GRE los comentarios que fueron enviados al buzón info@ositrان.gob.pe.
33. Mediante Memorando N° 00026-2025-GAU-OSITRAN, de fecha 14 de enero de 2025, la GAU remitió a la GRE la información y el material audiovisual correspondiente al desarrollo de la Audiencia pública “Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular-Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
34. El 29 de enero de 2025, por medio del Memorando N° 00041-2025-GRE-OSITRAN, se remitió a la Gerencia General del Ositrán el Informe “Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
35. Mediante proveído del 25 de marzo de 2025, en vista de la ausencia de la designación de los Directores del Consejo Directivo, la Secretaría de Consejo Directivo devolvió el Memorando N° 00041-2025-GRE-OSITRAN a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos. Ello, a fin de que sea puesto en consideración de la Presidencia Ejecutiva al amparo de lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, el ROF), que establece que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta de ellas en la siguiente sesión de este órgano colegiado.

II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

II.1. Marco regulatorio del Ositrán

36. El literal b) del numeral 3.1³ del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante la Ley N° 27332 (en adelante, LMOR), señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
37. El numeral 3.1⁴ del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917 (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP). Asimismo, el numeral ii) del literal b) del Numeral 7.1 del artículo 7⁵ de la Ley de Creación del Ositrán dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, es función del Ositrán velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.
38. En la misma línea, los numerales 5.5 y 5.6 del artículo 5⁶ del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM⁷, establecen que son objetivos del Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares que el Ositrán fije o revise o que se derive de

³ **“Artículo 3.- Funciones**

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;”

⁴ **“Artículo 3.- Misión de OSITRAN**

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

(...)”

⁵ **“Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

(...)”

⁶ **“Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN**

Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:

(...)

5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

(...)”

⁷ Así como sus modificatorias aprobadas mediante Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

tales contratos. Así, el artículo 16⁸ del mismo reglamento señala que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.

39. Adicionalmente, el artículo 17⁹ del REGO (en concordancia con lo que establece el artículo 2¹⁰ del Reglamento de la LMOR, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y modificatorias) establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.
40. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 39¹¹ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹² (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17¹³ de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
41. Considerando el marco normativo mencionado anteriormente, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN¹⁴ se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA). Los Artículos I y II del del Título Preliminar del RETA establecen lo siguiente respecto al objeto y ámbito de aplicación de dicha norma:

⁸ **“Artículo 16.- Función Reguladora**

El OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto”.

⁹ **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones. Para tal efecto, dicho órgano sustenta sus decisiones en los informes técnicos que emite la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, que está encargada de conducir e instruir los procedimientos tarifarios, y de la Gerencia de Asesoría Jurídica que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados a procedimiento tarifario. El ejercicio de esta función se sujeta a lo establecido por la Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, así como por el Reglamento General de Tarifas que apruebe el Consejo Directivo del OSITRAN.”

¹⁰ **“Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores**

La función reguladora y la normativa general señaladas en los literales b) y c) del numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, serán ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador”.

¹¹ **“Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:

(...)

2. Conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia;

(...).”

¹² Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

¹³ **“Artículo 17.- Funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica**

Son funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica, las siguientes:

(...)

6. Revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios, de la estructuración financiera vinculada o no a los contratos de concesión, así como de los proyectos de mandatos de acceso que requieran ser aprobados por el Consejo Directivo;

(...).”

¹⁴ Modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN.

“Artículo I.- Objeto del Reglamento

El presente Reglamento tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP. Asimismo, establece disposiciones en materia tarifaria, incluyendo aquellas sobre reajustes de tarifas. Adicionalmente, establece disposiciones relativas al tarifario, reglamento de tarifas y precios, y políticas comerciales de las Entidades Prestadoras.”

Artículo II.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento es de aplicación a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las ITUP, ya sea en virtud de título legal o contractual.”

[Énfasis agregado].

42. Al respecto, como se mencionó en la sección de antecedentes del presente informe, y en atención a la consulta formulada por LAP¹⁵ respecto al procedimiento aplicable para la revisión de la tarifa de playa de estacionamiento, mediante el Memorando N° 00257-2024-GAJ-OSITRAN¹⁶, la Gerencia de Asesoría Jurídica señaló que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3¹⁷ de la Ley N° 29461, Ley que regula el estacionamiento vehicular, el servicio brindado en la playa de estacionamiento vehicular del AIJC es un servicio complementario o accesorio que se brinda en dicho aeropuerto, siendo la actividad principal la de explotación de la infraestructura aeroportuaria.
43. Bajo dicha consideración, la Gerencia de Asesoría Jurídica señaló que el estacionamiento vehicular constituye un servicio derivado de la explotación de la infraestructura aeroportuaria otorgada en concesión a LAP, servicio que se encuentra sujeto a regulación, en aplicación de lo estipulado en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC. Así, indicó que, aun cuando la playa de estacionamiento del AIJC no forma parte de la cadena logística necesaria para la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, considera que la revisión tarifaria debe efectuarse siguiendo los procedimientos contemplados en el RETA¹⁸.

¹⁵ Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096.

¹⁶ Como se mencionó en la sección de antecedentes, dicho Memorando fue remitido a LAP a través del Oficio N° 00206-2024-GRE-OSITRAN

¹⁷ “Artículo 3.- Ámbito de aplicación

La presente Ley resulta aplicable a todo servicio de estacionamiento vehicular según los alcances de lo previsto en el artículo 2. Se consideran modalidades del servicio de estacionamiento las siguientes:

1.Estacionamiento como servicio principal.- Es aquella prestación por la cual el titular de un estacionamiento destinado única y exclusivamente al servicio de estacionamiento cede el uso de un espacio determinado a favor de un tercero para el estacionamiento de un vehículo.

2.Estacionamiento como servicio complementario o accesorio.- Es aquella prestación por la cual el propietario de un establecimiento destinado a una actividad comercial diferente a la señalada en el numeral 1. brinda en forma complementaria o accesorio el uso de un espacio determinado a favor de un tercero para el estacionamiento de un vehículo”.

[Énfasis agregado].

¹⁸ Cabe mencionar que, según el artículo 2¹⁸ del RETA, en ejercicio de la función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, fijar revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso.

“Artículo 2.- Ejercicio de la función reguladora

En ejercicio de su función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, lo siguiente:

(...)

iii. Fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso.

(...)”.

44. En este punto, es preciso recordar que el Artículo III¹⁹ del Título Preliminar del RETA dispone que dicha norma resulta de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Asimismo, señala que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho reglamento en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.
45. En tal sentido, y en línea con lo señalado por la Gerencia de Asesoría Jurídica, el presente procedimiento de revisión tarifaria se ha desarrollado siguiendo las disposiciones previstas en el RETA para la tramitación de los procedimientos de revisión tarifaria, partiendo de que el servicio de uso de playa de estacionamiento corresponde a un servicio (comercial) sujeto a regulación en virtud de lo dispuesto en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
46. Dicho ello, el artículo 17 del RETA indica que la Entidad Prestadora podrá solicitar al Ositrán, el inicio de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria, estableciendo el contenido mínimo de la solicitud de fijación de tarifas.
47. Asimismo, el numeral 18.1 del artículo 18 del RETA prevé que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos evalúa la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud. Según lo establecido en el numeral 18.2 del mismo artículo, en caso la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos advierta alguna observación en la solicitud presentada, requiere a la Entidad Prestadora la subsanación que corresponda, otorgándole un plazo máximo de cinco (05) días para realizar tal actuación.
48. El numeral 18.3 del artículo 18 del RETA establece que, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, elaboran un informe que contiene la evaluación respecto a la procedencia de la solicitud de inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria²⁰.
49. De acuerdo con el numeral 18.4 del artículo 18 del RETA, el informe citado en el párrafo precedente debe ser presentado a la Gerencia General en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles de recibida la solicitud completa por parte de la Entidad Prestadora. De requerirse información adicional conforme a la normativa vigente, se suspenderá el cómputo del plazo antes indicado.
50. Luego, de acuerdo con el numeral 18.5 del artículo 18 del RETA, la Gerencia General remite al Consejo Directivo el informe indicado en el párrafo anterior en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles de recibido el mismo. En base a dicho informe, el Consejo Directivo emite la resolución respectiva determinando si procede o no dar inicio al procedimiento de revisión tarifaria en un plazo de quince (15) días hábiles de conocido el referido informe.
51. En el presente caso, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096, recibida el 24 de junio de 2024, el Concesionario solicitó que se determine la nueva tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC en el Nuevo Terminal de Pasajeros, adjuntando

¹⁹ **“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**

El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas.”

²⁰ Cabe señalar que el numeral 18.3 del artículo 18 del RETA también menciona que, para determinar la procedencia del inicio de un procedimiento de revisión tarifaria, corresponde verificar que los servicios en cuestión no se brinden en condiciones de competencia. Ello, con la finalidad de determinar si corresponde o no regular el servicio.

Al respecto, como lo ha señalado la Gerencia de Asesoría Jurídica en su Memorando N° 00257-2024-GAJ-OSITRAN, si bien la playa de estacionamiento no constituye ITUP, para la revisión de la tarifa resulta aplicable los procedimientos previstos en el RETA, debiendo tenerse en cuenta que se trata de un servicio sujeto a regulación; motivo por el cual, no corresponde evaluar condiciones de competencia en este caso.

el Memorando N° M-GPF-GALG-2024-0024 que contiene su propuesta de determinación de la tarifa mencionada. Asimismo, en razón al requerimiento de subsanación de requisitos de forma efectuado por intermedio del Oficio N° 00206-2024-GRE-OSITRAN de fecha 01 de julio de 2024, a través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-00230, recibida el 05 de julio de 2024, LAP subsanó lo indicado en el Oficio N° 00206-2024-GRE-OSITRAN.

52. En aplicación del artículo 18 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2024-PD-OSITRAN, notificada al Concesionario por intermedio del Oficio N° 00427-2024-PD-OSITRAN con fecha del 27 de agosto de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, del servicio de playa de estacionamiento vehicular a ser brindado en el Nuevo Terminal del AIJC.
53. El numeral 19.1 del artículo 19²¹ del RETA establece que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General el informe que sustenta la propuesta de revisión tarifaria del Regulador, en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días hábiles, contados desde el día siguiente de la notificación de la resolución de inicio a la Entidad Prestadora.
54. El numeral 19.2 del artículo 19²² del RETA indica que la Gerencia General cuenta con un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados desde el día siguiente de recibido el informe que contiene la propuesta tarifaria del Regulador, para remitirlo al Consejo Directivo. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días hábiles de recibido el informe, el Consejo Directivo dispondrá la publicación de la propuesta de revisión tarifaria del Ositrán.
55. Según lo previsto en el numeral 20.2 del artículo 20²³ del RETA, la resolución mediante la cual el Consejo Directivo aprueba el informe que sustenta la propuesta tarifaria debe ser publicada en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, junto con la siguiente información:
 - a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
 - b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
 - c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
 - d) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente (s).
 - e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.

²¹ **“Artículo 19.- Elaboración de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**

19.1. En un plazo de sesenta (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde el día siguiente de la notificación de la resolución de inicio a la Entidad Prestadora conforme al inciso 18.6 del artículo 18 del presente Reglamento, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General el informe que sustenta la propuesta de fijación o revisión tarifaria, adjuntando la información a que se refiere el artículo 20 del Reglamento.
(...).”

²² **“Artículo 19.- Elaboración de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**

(...)
19.2. La Gerencia General contará con un plazo máximo de cinco (05) días contados desde el día siguiente de recibido el informe y documentos a que se refieren el párrafo anterior para remitir los mismos al Consejo Directivo. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días de recibido el informe y documentos antes señalados, el Consejo Directivo dispondrá la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria del Ositrán”.

²³ **“Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**

(...)
20.2. La resolución señalada en el numeral anterior debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:

- a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
- b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
- c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
- d) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente(s).
- e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.

(...).”

56. Además, de acuerdo con el numeral 20.3 del artículo 20²⁴ del RETA, en la misma fecha en que se publique el proyecto de resolución que aprueba la tarifa en el Diario Oficial El Peruano, el Ositrán publica en su portal institucional el informe que sustenta la propuesta tarifaria.
57. Respecto al plazo dentro del cual se recibirán comentarios relativos a la propuesta tarifaria del Regulador, el artículo 21²⁵ del RETA señala que no podrá ser menor a quince (15) días hábiles ni mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de su publicación.
58. Asimismo, según el artículo 22²⁶ del RETA, dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios, se realiza la audiencia pública. En ella, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados.
59. De otro lado, según el numeral 27.1 del artículo 27²⁷ del RETA, las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas del Usuarios podrán solicitar audiencias privadas con funcionarios del Ositrán, a fin de que se absuelvan consultas respecto al procedimiento tarifario que corresponda, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento. Para ello, debe tenerse en cuenta que el numeral 27.2 del artículo 27²⁸ del RETA ha establecido que las audiencias privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior al vencimiento del plazo para recepción de comentarios de los interesados.
60. En el presente caso, considerando que la notificación al Concesionario de la Resolución de Consejo Directivo N° 0056-2024-PD-OSITRAN se efectuó el 27 de agosto de 2024 y que mediante el Memorando N° 00703-2024-GG-OSITRAN se concedió una prórroga por diez (10) días hábiles para la presentación de la propuesta tarifaria del Regulador, el plazo máximo para elevarla a la Gerencia General vencía el 13 de diciembre de 2024.
61. Dentro del plazo antes mencionado, mediante el Memorando N° 00248-2024-GRE-

²⁴ **“Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**

20.1. Corresponde al Consejo Directivo, a través de resolución, aprobar el informe que sustenta la propuesta tarifaria en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.

(...)

20.3. En la misma fecha en que se publique el proyecto de resolución que aprueba la tarifa en el diario oficial El Peruano, el Ositrán publica en su portal institucional el informe que sustenta la propuesta tarifaria indicado en el inciso 20.1 de este artículo”.

²⁵ **“Artículo 21.- Plazo para la recepción de comentarios a la propuesta de fijación o revisión tarifaria del Ositrán**

21.1. El plazo para recibir comentarios o aportes escritos sobre la propuesta tarifaria del Ositrán no será menor de quince (15) días ni mayor de treinta (30) días, contados a partir de la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria.

21.2. Los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la propuesta tarifaria del Ositrán. Dichos comentarios o aportes no tienen carácter vinculante”.

[El subrayado es nuestro.]

²⁶ **“Artículo 22.- Audiencia pública**

En la audiencia pública, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados. La audiencia pública se realiza dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios y de acuerdo con el procedimiento previsto en los artículos 21 y 25 del presente Reglamento”.

²⁷ **“Artículo 27.- Audiencia privada**

27.1. Las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de Usuarios podrán solicitar audiencias privadas con funcionarios del Ositrán, a fin de que se absuelvan consultas respecto al procedimiento tarifario que corresponda, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento.

(...)”.

²⁸ **“Artículo 27.- Audiencia privada**

(...)

27.2. Las audiencias privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior al vencimiento del plazo para recepción de comentarios de los interesados.

(...)”.

OSITRAN del 29 de noviembre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Propuesta: Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y por la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, así como el proyecto de resolución respectivo que aprueba la propuesta tarifaria, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la mencionada propuesta.

62. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0079-2024-PD-OSITRAN de fecha 29 de noviembre de 2024, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Con fecha del 03 de diciembre de 2024, la mencionada resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano. Cabe resaltar que dicha resolución otorgó un plazo de dieciocho (18) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de la misma, para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga dicha propuesta, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA
63. Entre el 04 de diciembre de 2024 y el 08 de enero de 2025 se recibieron comentarios formulados por parte de los interesados. Asimismo, el 06 de enero de 2025, se llevó a cabo la Audiencia Pública.
64. Según el numeral 28.1 del artículo 28²⁹ del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador, prorrogables por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución antes indicado y la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.
65. De acuerdo con el numeral 28.2 del artículo 28³⁰ del RETA, la Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y los documentos indicados en el párrafo anterior en un plazo de cinco (05) días hábiles de recibidos los mismos. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días hábiles de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.
66. En el presente caso, considerando que el plazo para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador venció el 08 de enero de 2025, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 del RETA, el plazo para que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenten a la

29

“Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán

28.1. En un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán establecido en el inciso 21.1 del artículo 21 del presente Reglamento, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando los siguientes documentos:

- a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final.
 - b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
 - c) Matriz de los comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.
- (...)”.

30

“Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán

28.1. (...)”

28.2. La Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y documentos indicados en el párrafo anterior en un plazo de cinco (05) días de recibidos los mismos. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.

(...)”.

Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, venció el 29 de enero de 2025. A su vez, la Gerencia General deberá poner en consideración del Consejo Directivo el Informe Tarifario Final para su correspondiente aprobación.

67. En esa línea, mediante el Memorando N° 00041-2025-GRE-OSITRAN de fecha 29 de enero de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Informe “Revisión Tarifaria de la Tarifa Máxima de la playa de estacionamiento vehicular – Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
68. En vista de la ausencia de la designación de los Directores del Consejo Directivo, la Secretaría de Consejo Directivo devolvió el Memorando N° 00041-2025-GRE-OSITRAN a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos. Ello, a fin de que sea puesto en consideración de la Presidencia Ejecutiva al amparo de lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF³¹.

II.2. Contrato de Concesión

69. El numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión AIJC establece lo siguiente respecto a la tarifa de playa de estacionamiento vehicular:

“ANEXO 5
POLITICA SOBRE TARIFAS

(...)

3. Regímenes Especiales de otras Actividades Comerciales

3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.

*La **tarifa** por el presente concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente.*

El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga”.

[Énfasis y subrayado agregados.]

70. Como se aprecia, el Contrato de Concesión establece expresamente la metodología que deberá utilizarse para la determinación y revisión de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC. Así, el numeral 3.2 del Anexo 5 del texto contractual prevé que la tarifa será igual al promedio simple de los precios de una muestra de playas de estacionamiento, estableciendo el Contrato de Concesión que la muestra y los criterios para elaborarla deben ser aprobados por el Regulador.

³¹ Es pertinente indicar que, a la fecha, se encuentra en proceso el Concurso Público para la selección de postulantes para el cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, el cual puede verificarse en el siguiente enlace: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/nosotros/convocatorias-pcm/concurso-publico-para-la-seleccion-de-postulantes-al-cargo-de-integrante-del-consejo-directivo-del-ositrان-25-11-2024/> (última revisión: 24.03.2025).

71. Asimismo, el numeral 3.2 del Anexo 5 señala que la playa de estacionamiento del AIJC debe contar con un acceso libre de todo pago a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga.

III. METODOLOGÍA

72. Como se indicó previamente, mediante la Resolución de Presidencia N° 056-2024-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0128-2024-IC-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, estableciéndose que la tarifa máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se realizará bajo la metodología establecida en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Al respecto, dicha cláusula contractual prevé que la tarifa será igual al promedio simple de los precios de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada oportunamente por el Regulador. De manera textual, el Contrato de Concesión señala:

“ANEXO 5
POLITICA SOBRE TARIFAS

(...)

3. Regímenes Especiales de otras Actividades Comerciales

3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.

*La **tarifa** por el presente concepto **será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN** oportunamente.*

El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga”.

[Énfasis y subrayado agregados.]

73. Siendo ello así, se observa que la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular en el AIJC se determina mediante un proceso de comparación, también conocido en la literatura regulatoria como tarificación comparativa o *benchmarking*. Sin embargo, dicha disposición contractual no proporciona detalles sobre los aspectos que debe tomar en cuenta el Ositrán para validar la selección de la muestra de playas de estacionamiento en base a la cual se calculará el promedio simple.
74. Sobre la muestra establecida y aprobada por el Regulador, cabe precisar que mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN el Regulador estableció que, las playas de estacionamiento a incluir en la muestra a la que alude la metodología deben ser seleccionadas manteniendo un nivel de comparabilidad con la playa de estacionamiento vehicular del AIJC. Así, para asegurar tal comparabilidad se consideró necesario implementar una calificación de las playas de estacionamiento, tomando en cuenta criterios de infraestructura y de calidad del servicio, con una ponderación de 70% y 30%, respectivamente. Adicionalmente, los criterios metodológicos aprobados por el Consejo Directivo del Ositrán en 2003, disponen que cada dos (02) años, a solicitud del Concesionario o del Ositrán, se podrá revisar la muestra de playas de estacionamiento comparables, lo que puede implicar la adición, reemplazo o exclusión en los criterios y calificaciones utilizados.
75. En esa línea, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, este Regulador introdujo modificaciones en los criterios de calificación establecidos en la metodología inicial. De este modo, sobre la base de la metodología modificada en 2010, que es la que está actualmente vigente, se han venido determinando las tarifas de playa de

estacionamiento vehicular en 2010, 2013 y 2015.

- **Aspectos metodológicos vigentes**

76. En la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN se estableció que la calidad de las playas de estacionamiento depende de factores que se pueden agrupar en función de dos criterios: criterios de infraestructura y criterios de calidad del servicio. La importancia relativa del conjunto de criterios de infraestructura se estableció en 70% y la importancia de la calidad del servicio en 30%.
77. En cuanto al criterio de infraestructura, la importancia relativa y valoración asignada a cada uno de los nueve (09) indicadores incluidos es como se muestra a continuación:
- a) **Número de espacios de estacionamiento (10%).** Si el número de espacios de parqueo de la playa de estacionamiento es menor o igual a 50, el puntaje asignado es 0; si el número de espacios es mayor que 50 pero menor o igual que 100, el puntaje asignado es 2; y si el número de espacios es mayor a 100, el puntaje asignado es 4.
 - b) **Cerco perimétrico (10%).** Si la playa de estacionamiento cuenta con un área cercada menor al 100% del perímetro, se asigna un puntaje de 0; mientras que, si el área cercada asciende al 100% del perímetro, se asigna un puntaje de 4.
 - c) **Techo (20%).** Si la playa de estacionamiento cuenta con un área techada menor o igual al 25% de la extensión, el puntaje asignado es 0; si el área techada es mayor a 25% pero menor o igual a 50%, el puntaje asignado es 1; si el área techada es mayor a 50% pero menor o igual a 75%, el puntaje asignado es 2; y si el área techada es mayor a 75% pero menor o igual a 100%, el puntaje asignado es 4.
 - d) **Baños (10%).** Si la playa de estacionamiento cuenta con un área menor o igual a 1000 m², ésta debe contar con 1 baño. En caso este requisito se cumpla, se asignará un puntaje de 4; en caso contrario, se asignará un puntaje de 0. Si la playa de estacionamiento cuenta con un área mayor a 1000 m², ésta debe contar con 2 baños, uno para damas y otro para caballeros. En caso este requisito se cumpla, se asignará un puntaje de 4; en caso contrario, se asignará un puntaje de 0.
 - e) **Puertas (10%).** Si la playa de estacionamiento cuenta con un área menor o igual a 500 m², esta deberá contar con una puerta. En caso este requisito se cumpla, se asignará un puntaje de 4; en caso contrario, se asignará un puntaje de 0. Si la playa de estacionamiento cuenta con un área mayor a 500 m², esta deberá contar con 2 puertas. En caso este requisito se cumpla, se asignará un puntaje de 4, en caso contrario se asignará un puntaje de 0.
 - f) **Vías de acceso y corredores (10%).** Si el ancho de las vías de acceso y corredores de la playa de estacionamiento es menor a 3 m, el puntaje asignado es 0. Si el ancho de las vías de acceso y corredores es mayor a 3 m, se asigna un puntaje de 4.
 - g) **Tamaños de espacios de estacionamiento (10%).** Si las dimensiones de los espacios de parqueo de la playa de estacionamiento son menores a los estipulados en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, se asigna un puntaje de 0. Si las dimensiones de los espacios de parqueo de la playa de estacionamiento son iguales o mayores a los estipulados en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito, se asigna un puntaje de 4.
 - h) **Señalización (10%).** Si la señalización de la playa de estacionamiento no está de acuerdo con lo estipulado por el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito, el puntaje asignado es 0. Si la señalización de la playa de estacionamiento está de acuerdo con lo estipulado por el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito, el puntaje asignado es 4.

- i) **Piso (10%).** Si la playa de estacionamiento cuenta con piso de tierra, se asigna un puntaje de 0; si la playa de estacionamiento cuenta con piso de piedra chancada, se asigna un puntaje de 2; y si la playa de estacionamiento cuenta con piso de asfalto o concreto, se asigna un puntaje de 4.

78. En cuanto al criterio de calidad, la importancia relativa y valoración asignada a cada indicador es como se muestra a continuación:

- a) **Control de siniestros (30%)** Si la playa de estacionamiento no cuenta con extintores, se asigna un puntaje de 0; si el número de extintores es menor a 1 extintor de gas carbónico de 9 libras por cada 150 m², se asigna un puntaje de 2; y si el número de extintores es igual a 1 extintor de gas carbónico de 9 libras o más por cada 150 m², se asigna un puntaje de 4.
- b) **Horario de atención (20%)** Si la playa de estacionamiento no opera las 24 horas del día, el puntaje asignado es 0; mientras que, si la playa de estacionamiento opera las 24 horas, el puntaje asignado es 4.
- c) **Presencia de personal de seguridad (20%)** Si la playa de estacionamiento no cuenta con personal de seguridad, se asigna un puntaje de 0; mientras que, si la playa de estacionamiento cuenta con personal de seguridad, se asigna un puntaje de 4.
- d) **Presencia de limpiadores de autos (15%)** Si a la playa de estacionamiento permite el ingreso de limpiadores de autos no empadronados, el puntaje asignado es 0; mientras que, si solo se permite el ingreso de limpiadores empadronados, el puntaje asignado es 4.
- e) **Servicios adicionales (15%)** Si la playa de estacionamiento no cuenta con servicios adicionales (*valet parking*, guardianía, abonados), el puntaje asignado es 0; mientras que, si cuenta con servicios adicionales, el puntaje asignado es 4.

79. Adicionalmente, la metodología aprobada considera lo siguiente:

- La metodología para revisar la tarifa de la playa de estacionamiento del AIJC para vehículos ligeros es la de tarificación comparativa o *benchmarking*. La lógica de esta metodología es que la tarifa regulada refleje lo que sucede en la industria. En el caso de las playas de estacionamiento, la comparación no se realiza con otras empresas reguladas (playas de otros aeropuertos), sino con playas de estacionamiento de Lima Metropolitana, cuyos precios son determinados por el mercado.
- Para que una playa de estacionamiento sea considerada parte de la muestra para efectos del cálculo del promedio de precios debe cumplir con los dos siguientes requisitos: (i) El precio cobrado debe ser independiente del consumo de otros bienes o servicios y (ii) El servicio que proporciona al usuario debe ser similar al que se ofrece en la playa de estacionamiento del AIJC.
- El primer criterio permite seleccionar playas de estacionamiento que establezcan sus precios en condiciones comparables a las de la tarifa del aeropuerto. El usuario de la playa del AIJC paga una tarifa determinada con independencia de los servicios que utilice en el terminal aeroportuario, por lo que para su cálculo las playas de estacionamiento a considerar deben establecer sus precios de manera independiente al consumo de otros bienes. Esto implica que se excluye, por ejemplo, a playas de supermercados o centros comerciales en los que el precio por el estacionamiento depende de si han efectuado determinadas compras en el establecimiento asociado a la misma.

- El segundo criterio es que el precio de un bien debe guardar relación con su calidad. Para implementar este criterio se han considerado dos aspectos: la infraestructura de la playa y la calidad del servicio. Para medir cada uno de esos aspectos se establecieron una serie de factores relevantes para el usuario de playas de estacionamiento a los que se asignaron sus respectivos ponderadores. De esta manera, cada playa considerada recibe un puntaje que cuantifica su nivel de servicio.
- Para que una playa de estacionamiento sea considerada parte de la muestra final su puntaje debe estar en un rango de admisibilidad de +/-15% del puntaje que recibe la playa del AIJC al momento de realizar la comparación. Si las playas similares, es decir, playas cuyo puntaje se encuentre dentro del +/-15% del puntaje que recibe la playa del AIJC, fuesen inferiores a diez (10), se iría ampliando progresivamente el rango de admisibilidad hasta llegar a tener una muestra de, por lo menos, diez (10) playas.
- Para calcular el promedio de la muestra final se excluyen los valores extremos, con la finalidad de evitar sesgos.

IV. **PROPUESTA DE LAP**

80. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096, complementada mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-00230, el Concesionario solicitó la revisión tarifaria del servicio de playa de estacionamiento del AIJC en su Nuevo Terminal de Pasajeros, adjuntando el Memorando N° M-GPF-GALG-2024-0024, el cual contiene su propuesta tarifaria correspondiente a S/ 9,90 por hora o fracción, incluido IGV por cada vehículo ligero que utilice la playa de estacionamiento vehicular del Nuevo terminal.
81. Sobre la base de la metodología utilizada para la determinación de la tarifa de playa de estacionamiento en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, que utilizaba nueve (9) indicadores para el criterio de infraestructura y cinco (5) indicadores para la medición de la calidad del servicio, la propuesta de LAP plantea la adición de dos (2) nuevos indicadores: (1) *Equipos de control de acceso (PMS)* el cual constituiría el décimo indicador del criterio de Infraestructura; y, (2) *Pago con sistema POS* el que sería el sexto indicador del criterio de calidad del servicio.
82. La incorporación de esos dos (2) nuevos indicadores conlleva a una modificación en la ponderación de todos los indicadores al interior de cada criterio. En el Anexo N° 2 se presenta la matriz de calificación de las playas de estacionamiento considerada en la propuesta del Concesionario.
83. De acuerdo con la tabla de clasificación propuesta por LAP (que incluye a los dos indicadores nuevos antes descritos), el Concesionario evaluó los criterios de infraestructura y calidad que tendría la playa de estacionamiento vehicular cuando esté terminada la construcción del Nuevo terminal del AIJC y obtuvo un puntaje de 3,72.
84. Según se detalla en la propuesta tarifaria presentada por LAP, dicha empresa tomó como punto de partida las 32 playas de estacionamiento que el Ositrán consideró como comparables con la del AIJC en el marco de la revisión de la tarifa desarrollada entre 2015 y 2016. Sin embargo, 15 no fueron consideradas para la presente solicitud debido a que 14 de ellas no son playas de estacionamiento en la actualidad y una cobra una tarifa diferenciada (la playa Vasco Núñez de Balboa); quedando 17 que sí fueron incluidas para su evaluación. Adicionalmente, LAP incorporó 18 playas de estacionamiento no consideradas anteriormente, completando así un total de 35 playas que, según el Concesionario, cumplirían con las reglas desarrolladas por Ositrán en procedimientos previos.

85. De este modo, el Concesionario procedió a evaluar las características de las 35 playas de estacionamiento, empleando para ello los criterios de calificación detallados en el Cuadro N° 1 y como resultado de dicha evaluación los puntajes alcanzados por tales playas de estacionamiento fluctuaron en el rango de 2,06 y 3,82.

- **Selección de playas comparables a la playa de estacionamiento del AIJC**

86. Considerando que la playa del AIJC obtuvo un puntaje de 3,72, para los efectos de seleccionar la muestra de playas de estacionamiento comparables, el Concesionario seleccionó a aquellas playas cuyo puntaje alcanzado se ubica dentro del rango de 15% inferior y 15% superior al puntaje de 3,72 de la playa del aeropuerto AIJC, es decir, a las playas que obtuvieron puntajes en el rango de entre 3,16 y 4,00.
87. A partir de lo anterior, LAP obtuvo como resultado que, de las 35 playas de estacionamiento evaluadas, 11 resultarían comparables a la del nuevo terminal del AIJC. Adicionalmente, LAP excluyó dos playas que tenían los valores extremos de la muestra, las que presentan tarifas de S/ 17,40 y S/ 5,00 por hora o fracción (resaltadas en el Cuadro N° 1). De este modo, a partir del promedio simple de las tarifas de 9 playas de estacionamiento de la muestra, el Concesionario estimó que la tarifa máxima aplicable al servicio de estacionamiento vehicular en el AIJC asciende a S/ 9,90 por hora o fracción para vehículos menores o ligeros, incluyendo el IGV.

Cuadro N° 1
MUESTRA COMPARABLE DE PLAYAS Y ESTIMACIÓN DE LA TARIFA PROPUESTA POR LAP

Playa	Dirección	Califica	Distrito	Puntaje	Tarifa x hora
Javier Prado Este	Av. Javier Prado Este 707	Sí	San Isidro	3,46	8,00
Juan de Arona II	Jr. Juan de Arona Nro. 813 Urb. Jardín	Sí	San Isidro	3,72	17,40
Lima Cargo City	Av. Faucett	Sí	Callao	3,54	8,00
Manuel Bañón	Calle Manuel Bañón 254	Sí	San Isidro	3,36	14,40
Miraflores	Calle Bolívar N° 250	Sí	Miraflores	3,50	12,00
Paz Soldán	Av. Paz Soldán 216	Sí	San Isidro	3,50	8,00
Cyberplaza	Av. Garcilazo de la Vega 1348	Sí	Breña	3,82	5,00
Derteano	Av. Dionisio Derteano 115	Sí	San Isidro	3,64	10,80
Fátima	Calle San Ignacio de Loyola N° 151	Sí	Miraflores	3,22	10,00
Maristas (Choquehuanca)	Av. Camino Real 610	Sí	San Isidro	3,22	7,00
Smart Parking	Parque Cáceres s/n	Sí	San Isidro	3,82	10,80
				Tarifa sin extremos	S/ 9,90

Fuente: Memorando N° M-GPF-GALG-2024-0024 – LAP.

V. PROPUESTA TARIFARIA DE OSITRÁN

V.1. **Revisión de indicadores para la calificación de las playas de estacionamiento vehicular**

88. Como se mencionó en la Sección IV del presente Informe, el Concesionario ha solicitado incorporar a la metodología vigente dos indicadores nuevos de evaluación o calificación de las playas de estacionamiento a ser incluidas en la muestra. La inclusión de tales factores adicionales conllevaría, a su vez, una modificación de las ponderaciones de los indicadores ya contemplados en la metodología actualmente vigente.
89. Los dos nuevos indicadores propuestos por el Concesionario son:
- *Equipos de control de acceso (PMS)* el cual constituiría el décimo indicador del criterio de Infraestructura; y,
 - *Pago con sistema POS* el que sería el sexto indicador del criterio de Calidad del servicio.
90. De acuerdo con la metodología vigente, en el marco de una revisión de la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular del AIJC, se podrá reevaluar algunos factores o aspectos metodológicos con la finalidad de obtener la muestra más representativa de playas de estacionamiento en relación con la del AIJC. En ese sentido, a continuación, se procederá a evaluar la incorporación de los dos indicadores solicitados por el Concesionario.

V.1.1. *Indicador: Equipos de control de acceso (PMS)*

91. LAP propone la incorporación del Indicador de Equipos de Control de Acceso (PMS) como parte del criterio de Infraestructura, de modo que dicho criterio pase de estar compuesto por 9 indicadores con ponderaciones de 10% a excepción del indicador "Techo" que tiene una ponderación de 20%; a incluir un total de 10 indicadores, cada uno de los cuales tendría una ponderación de 10%. En resumen:

Cuadro N° 2
INDICADOR PROPUESTO POR LAP: EQUIPOS DE CONTROL DE ACCESO PMS

Criterio	Indicador	Ponderación*	Clasificación	Calificación
Infraestructura	Equipos de Control de acceso - PMS	10%	No implementado Implementado	0 4

* Como consecuencia de la introducción de este indicador, LAP propone reducir la ponderación del indicador de techo de 20% a 10%.

Fuente: LAP (Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

92. De acuerdo con lo señalado por LAP, los equipos de control de acceso o PMS (por las siglas en inglés de *Parking Management System*) están compuestos por un hardware y software de gestión para la administración y operación de una playa de estacionamiento e incluyen principalmente lo siguiente:

- Dispensador y verificador
- Lector de abonados
- Lectores de placa
- Lector QR e infrarrojo
- Interfonía
- Tablet inalámbrica
- Barreras o tranqueras
- Caja manual

- Cajeros automáticos
- Aplicativo móvil
- Cámaras periféricas
- Cámaras de lectura de placas
- Software de gestión

93. El Concesionario también proporcionó la siguiente ilustración a fin de ejemplificar el funcionamiento de una playa de estacionamiento que cuenta con Equipos de Control de Acceso (PMS).



94. En su propuesta tarifaria (Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096), el Concesionario señaló que dichos equipos permiten la automatización de varios procesos, por lo que mejoran la experiencia de los usuarios y la gestión operativa. Asimismo, según dicha empresa, la industria de estacionamientos ha incorporado los últimos avances en tecnología para reducir costos, mejorar la seguridad y el control general de los estacionamientos, de modo que, es común que las playas de estacionamiento en la ciudad cuenten con el equipamiento de control de acceso como parte inherente a la infraestructura que se ofrece a los usuarios; mientras que, del lado de los usuarios, es cada vez más común que realicen operaciones con equipos de control de acceso, versus operaciones manuales.
95. Sobre dicho indicador, mediante Oficio N° 0248-2024-GRE-OSITRAN, Ositrán mencionó al Concesionario que, en el marco del proceso de revisión tarifaria conducido en 2010, dicha empresa también había solicitado que se incluya el mismo indicador (PMS) como parte de la evaluación y calificación de las playas de estacionamiento y que el Regulador no aceptó tal propuesta al considerar, en esa oportunidad, que LAP no logró sustentar con evidencia tangible que dicho sistema representaba un ahorro de tiempo o una ganancia de seguridad, desde el punto de vista del usuario. En ese sentido, y con la finalidad de contar con mayores elementos de evaluación en el procedimiento actual de revisión tarifaria, Ositrán solicitó a LAP que remita cualquier información y/o evidencia que sustente los beneficios que obtienen los usuarios en playas de estacionamiento operadas con tales equipos.
96. En respuesta a la solicitud de Ositrán, LAP remitió la Carta C-LAP-GPF-2024-0156 en la que indicó que el Sistema de Control de Acceso PMS proporciona a los usuarios de la playa de estacionamiento beneficios asociados principalmente a facilidades de pago. En efecto, en la carta mencionada, el Concesionario señaló lo siguiente:

“A continuación, se indican algunos beneficios para el usuario:

- *Experiencia de acceso y pago sin contacto.*
- *Encuentra estacionamientos mediante navegación.*
- *Conoce las características del estacionamiento: aforo y disponibilidad, horarios y tarifas.*
- *Paga mediante tarjeta de crédito, débito o Wallet digital.*
- *Paga el servicio de Eventuales y Abonados.*

Adicionalmente, en cuanto a la seguridad, los beneficios son los siguientes:

- 1. Control de acceso y salida
Equipar un estacionamiento con barreras automáticas, lectores de matrículas o tarjetas de acceso permite tener un control estricto sobre quién entra y sale. Esto reduce el riesgo de robos y el acceso no autorizado.*
 - 2. Cámaras lectoras de placa
Cámaras lectoras de placas en tiempo real y grabación continua ayudan a detectar el ingreso de un auto con historial sospechoso y emitir una alerta al centro de control para el seguimiento potenciando la seguridad de todos los usuarios del estacionamiento y sus vehículos.*
 - 3. Alarmas de emergencia y comunicación (intercomunicadores)
La instalación de sistemas de comunicación directa (como intercomunicadores) conectados a un centro de control de seguridad permite que los usuarios alerten rápidamente en caso de emergencia o incidente. Ello implica una mejora en la capacidad de respuesta a los usuarios.*
 - 4. Monitoreo remoto
Se puede monitorear y gestionar el estacionamiento desde ubicaciones remotas (CCTV), lo que facilita la supervisión constante y la capacidad de intervenir rápidamente en situaciones críticas incrementando los niveles de seguridad en favor a los usuarios.*
 - 5. Reducción de vandalismo y robos de vehículos
El simple hecho de contar con tecnología visible como cámaras, sistemas de alarma y control de acceso suele disuadir a los delincuentes. Saber que el lugar está monitorizado disminuye el riesgo de vandalismo y robos.”*
97. Como se aprecia, la respuesta proporcionada por LAP sobre los beneficios para los usuarios de que las playas de estacionamiento cuenten con un Sistema de Control de Acceso PMS, podría considerarse más de tipo teórico conceptual que de evidencia o sustento fáctico. Ello pues, si bien se mencionan posibles ventajas, no se presenta información estadística, datos concretos, análisis comparativos o estudios técnicos que respalden dichas afirmaciones.
98. Sin perjuicio de ello, las posibles ventajas o beneficios para los usuarios mencionadas por LAP se centran en argumentos relacionados con la oferta de mayores facilidades de pago (pagos sin contacto, pagos mediante tarjetas, pago de servicio de eventuales y abonados, entre otros) y con aspectos vinculados con la seguridad (puntos del 1 al 5 antes listados).
99. No obstante, es pertinente precisar que las facilidades de pago que se puedan brindar en una playa de estacionamiento, al igual que en cualquier otra actividad económica, no están necesariamente condicionadas a la implementación de un Sistema de Control de Acceso o PMS. En otras palabras, es posible ofrecer dichas facilidades sin requerir la implementación de infraestructura asociada a dicho sistema PMS. Incluso, el propio Concesionario ha propuesto como un indicador independiente la posibilidad de contar con sistemas de pago POS, lo que permitiría a los usuarios a realizar los pagos correspondientes de manera eficiente y segura, sin depender exclusivamente de un sistema PMS.
100. De otro lado, respecto a los beneficios relacionados con el fortalecimiento de la seguridad en las playas de estacionamiento, es importante señalar que, si bien un Sistema de Control de Acceso PMS podría efectivamente contribuir a mejorar la seguridad de los vehículos, no debe perderse de vista que garantizar dicha seguridad constituye una obligación que recae sobre el titular de una playa de estacionamiento, deber que surge como contraprestación al cobro efectuado al propietario o poseedor del vehículo.
101. En efecto, de acuerdo con la Ley N° 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular, corresponde al titular del estacionamiento la responsabilidad de garantizar la seguridad de los vehículos bajo su custodia y de responder por cualquier eventualidad que ocurra mientras estos se encuentren en sus instalaciones. La mencionada ley establece expresamente lo siguiente:

“Artículo 3. Responsabilidad del titular del estacionamiento

El titular del establecimiento donde se presta el servicio de estacionamiento vehicular como actividad principal es responsable por la pérdida, robo o daños al vehículo estacionado o a los accesorios integrantes del mismo, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

Artículo 4. Responsabilidad en servicios accesorios o complementarios

En los casos en que el servicio de estacionamiento vehicular se preste como actividad accesoria o complementaria, la responsabilidad por la pérdida, robo o daño al vehículo o a sus accesorios integrantes es solidaria entre el titular del estacionamiento y el titular del establecimiento principal”.

102. Por lo tanto, queda claro que un Sistema de Control de Acceso PMS constituye una herramienta de gestión relevante para los operadores, administradores o propietarios de las playas de estacionamiento, ya que puede contribuir significativamente al cumplimiento de su obligación de garantizar la seguridad de los vehículos bajo su custodia. Asimismo, permite reducir la probabilidad de ocurrencia de eventos adversos, tales como robos, daños o pérdidas de accesorios, por los cuales estarían obligados a responder conforme a la normativa vigente³².
103. Adicionalmente, en su Carta C-LAP-GPF-2024-0156, el Concesionario atribuye al Sistema de Control de Acceso o PMS el beneficio de generar ahorros para los usuarios en caso de pérdida de tickets. Según el Concesionario, de acuerdo con sus estadísticas, entre enero y agosto de 2024, un promedio de 331 usuarios al mes incurrieron en la pérdida de sus tickets. Gracias a que el PMS permite verificar el tiempo de consumo mediante la lectura de placas, LAP señala que ha prescindido de aplicar la penalidad de S/ 40 por pérdida de ticket, lo que estima como un ahorro anual equivalente a S/ 158 880 a favor de los usuarios.
104. Al respecto, cabe mencionar que al analizar la información estadística remitida por LAP, el beneficio atribuido no resulta generalizable a todos los usuarios de la playa de estacionamiento vehicular. Esto se debe a que los 331 usuarios promedio mensual que incurrieron en la pérdida de tickets representan una proporción mínima frente al promedio mensual de 318 621 usuarios totales durante el mismo periodo (enero – agosto de 2024). En efecto, dicha proporción equivale únicamente al 0,1% del total de usuarios, lo que evidencia que el supuesto ahorro económico beneficiaría a un porcentaje muy reducido de usuarios.
105. Además, debe considerarse que la verificación del tiempo de consumo en una playa de estacionamiento no está necesariamente condicionada a la implementación de un PMS. Existen mecanismos alternativos, incluso en playas de estacionamiento tradicionales que operan con sistemas de control manual, para registrar y corroborar el tiempo de uso en casos de pérdida de ticket. Por ejemplo, en estos sistemas manuales, se utilizan talonarios desglosables en dos partes: una que se entrega al usuario y otra que permanece en poder del administrador. Ambos registros contienen información clave, como la placa del vehículo y la hora de inicio del servicio, lo que permite al administrador verificar la duración del estacionamiento en caso de pérdida del ticket.

³² Cabe resaltar que, el artículo 9 de la Ley N° 29461 establece que las infracciones y sanciones originadas por el incumplimiento de dicha ley son de competencia de la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi).

Al respecto, el Indecopi ha resuelto diversas denuncias de falta de idoneidad en el deber de custodia y vigilancia por parte de los proveedores de servicios de estacionamientos. De este modo, frente a la sustracción total de un vehículo (por parte de terceros malintencionados) se hallaba responsables a los proveedores, ordenando la restitución dineraria hacia los consumidores por el valor de cada vehículo. En ese sentido, tales resoluciones constituyen bases de predictibilidad para que los usuarios puedan contar con un alto grado de certeza sobre el posible resultado de una petición administrativa similar. A modo de ejemplo, se pueden citar las siguientes resoluciones:

- Resolución 1182-2020/SPC-INDECOPI (EXPEDIENTE 0043-2019/ILN-CPAC) Sr. Tunjar vs Corp. PJ.
- Resolución 2319-2014/SPC-INDECOPI (EXPEDIENTE 220-2013/ILN-CPC) Sra. Jaramillo vs Autoespar SA.
- Resolución 1318-2019/SPC-INDECOPI (EXPEDIENTE 160-2016/ILN-CPC) Sr. Bedón vs CC. Plaza Norte

106. Asimismo, es importante destacar que el monto de la penalidad de S/ 40 por pérdida de ticket no constituye un estándar de la industria, ni una obligación normativa, sino que el monto de penalidad responde a una condición de contratación de algunas empresas, que funciona como un mecanismo que incentiva la diligencia de los usuarios en la conservación del ticket de ingreso, debido a que dicho ticket garantiza la identificación del poseedor del vehículo. En ese sentido, el monto de la penalidad puede variar o incluso puede no aplicarse penalidad, dependiendo de la política adoptada por cada playa de estacionamiento. Por lo tanto, el supuesto beneficio atribuido a la implementación del sistema PMS tampoco puede considerarse inherente a dicho sistema, ya que el ahorro estimado depende directamente de la penalidad que cada playa de estacionamiento decida aplicar. Además, esta penalidad podría mantenerse vigente incluso en playas que hayan implementado un sistema PMS³³, lo que refuerza la idea de que no existe una relación directa entre el referido sistema y el ahorro en cuestión.
107. Finalmente, el Concesionario también menciona como beneficio para los usuarios el ahorro en el tiempo que les proporciona el ingreso a una playa de estacionamiento que tiene implementado un PMS, indicando lo siguiente:

“En cuanto el ahorro en el tiempo, los beneficios son los siguientes:

1. *Entrada al estacionamiento*
En un estacionamiento tradicional, el ingreso implica detenerse, tomar un boleto manualmente o interactuar con un operador. Este proceso puede tomar entre 20 y 30 segundos por vehículo. En comparación, en una playa de estacionamiento automatizada con lectores de matrículas, este tiempo se reduce a 5-10 segundos. Ahorro: Se reduce el tiempo de entrada en un 50-70%.
2. *Pago al salir*
En los estacionamientos tradicionales, el pago puede llevar de 1 a 3 minutos, dependiendo de la fila y la complejidad del sistema. En un estacionamiento automatizado con pago electrónico (mediante app, tarjeta contactless o QR), este proceso puede reducirse a 10-20 segundos, ya que el pago se realiza sin interacción humana y con un sistema preconfigurado.
Ahorro: Reducción de hasta un 80-90% en el tiempo de pago.
3. *Salida del estacionamiento*
Similar a la entrada, en un sistema manual debe esperar que un operador valide el pago, lo que toma de 20 a 30 segundos por vehículo. Con un sistema automatizado, que puede leer automáticamente el número de matrícula o verificar el pago con tecnologías de identificación, la salida toma 5-10 segundos.
Ahorro: Reducción del tiempo de salida en un 50-70%.”

108. En cuanto a los supuestos ahorros de tiempo que estarían asociados con el sistema PMS, el Concesionario alega reducciones significativas en procesos como ingreso, pago y salida. Sin embargo, es importante precisar que dichas afirmaciones no han sido respaldadas por evidencia objetiva que permita corroborar las estimaciones propuestas, como por ejemplo comparaciones de desempeño basadas en mediciones en distintas playas de

³³ Al respecto, cabe mencionar que en el portal en internet del Concesionario se puede acceder al tarifario vigente de LAP (documento “TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO 2024” Vigente desde el 02 de febrero del 2024) en el cual se aprecia que se mantiene la penalidad por pérdida de Ticket. En particular, se señala lo siguiente:

Adicionalmente, en los casos en que el usuario perdiera el ticket de estacionamiento o se retirará de la playa de estacionamiento sin pagar la tarifa respectiva, LAP aplicará las penalidades siguientes (iv):	
Pérdida de Ticket (vehículos con altura menor o igual a 2.20 metros) (ii)	S/. 40.00
Pérdida de Ticket (vehículos con altura mayor a 2.20 metros) (buses) (iii)	S/. 120.00
Evasión de pago de Ticket (vehículos con altura menos o igual a 2.20 metros)	S/. 80.00

estacionamiento o en estadísticas de antes y después de la implementación del PMS en el AIJC. Por ejemplo, los tiempos de ingreso y salida pueden depender de múltiples factores, como la cantidad de vehículos que circulen en simultáneo, la eficiencia operativa del personal y la disponibilidad de carriles de acceso y salida, lo que puede limitar el impacto real del PMS.

109. Asimismo, como ya se había mencionado, los beneficios atribuidos al pago electrónico no son exclusivos de un sistema PMS, ya que este tipo de tecnología puede implementarse de manera independiente en todo tipo de estacionamientos independientemente de que cuente o no con un Sistema de Control de Acceso automatizado.
110. En resumen, aunque la implementación de Sistemas de Control de Acceso o PMS en las playas de estacionamiento puede facilitar la gestión operativa de las playas de estacionamiento, especialmente de las que tienen un alto flujo vehicular, como el de la playa de estacionamiento del AIJC, el Concesionario no ha logrado demostrar que la implementación de dichos sistemas genere beneficios significativos desde la perspectiva de los usuarios. Por ello, corresponde denegar la propuesta de LAP de incluir el PMS como un indicador adicional para evaluar el criterio de infraestructura de las playas de estacionamiento que conformarán la muestra.
111. Consecuentemente, en el presente procedimiento de revisión tarifaria, el criterio de infraestructura (que equivale, en conjunto al 70%, de la evaluación) se mantendrá compuesto por los nueve indicadores y las ponderaciones establecidas en la metodología aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, a saber, Número de espacios de estacionamiento (10%), Cerco perimétrico (10%), Techo (20%), Baños (10%), Puertas (10%), Vías de acceso y corredores (10%), Tamaños de espacios de estacionamiento (10%), Señalización (10%) y Piso (10%).

V.1.2. Pago con sistema POS

112. LAP propone la incorporación del indicador Pago con sistema POS como parte del criterio de Calidad (que tiene una ponderación de 30%), de modo que dicho criterio pase de incluir cinco (5) indicadores con ponderaciones de entre 15% y 30%; a incluir un total de seis (6) indicadores; cinco (5) de los cuales tendrían una ponderación de 15% y el restante, una ponderación de 25%. A continuación, se muestra en resumen el indicador propuesto por LAP:

Cuadro N° 3
INDICADOR PROPUESTO POR LAP: PAGO CON SISTEMA POS

Criterio	Indicador	Ponderación*	Clasificación	Calificación
Calidad	Pago con sistema POS	15%	No	0
			Sí	4

* Como consecuencia de la introducción de este indicador, LAP propone modificar la ponderación del indicador Control de siniestros de 30% a 25%, y de los indicadores Horario de atención y Personal de seguridad de 20% a 15%.

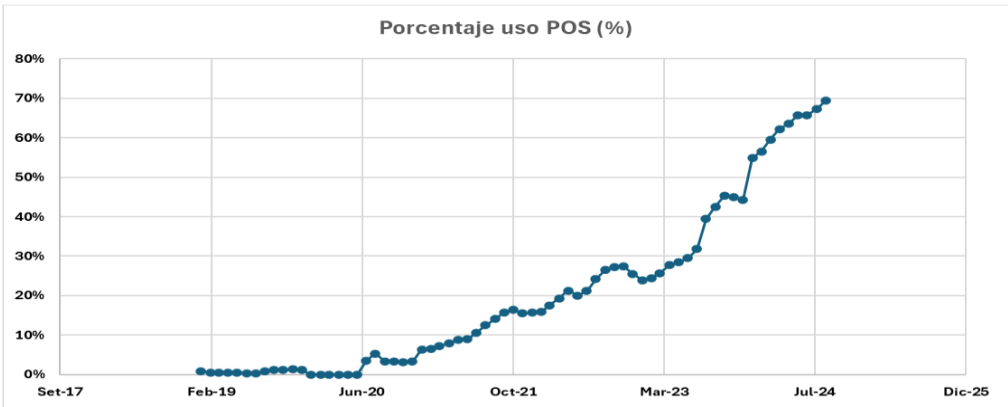
Fuente: LAP (Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

113. LAP sostiene que el indicador *Pago con sistema POS* constituye un indicador del criterio de calidad de alta relevancia para los usuarios debido a la tendencia creciente en el uso de billeteras digitales, tarjetas de crédito y/o débito y tarjetas digitales en un dispositivo móvil; tendencia especialmente acentuada a partir de la pandemia del COVID-19. De acuerdo con el Concesionario, este tipo de alternativas de pago no solo garantiza mayor rapidez en los pagos, sino que también reduce la dependencia del efectivo, ofreciendo así mayor comodidad y seguridad a los usuarios. Para sustentar esta afirmación, LAP remitió información sobre la proporción de pagos realizados utilizando medios alternativos al efectivo en la playa de estacionamiento del AIJC durante el año 2023.

114. Al respecto, a efectos de observar la evolución del uso de estos mecanismos de pago en un periodo más amplio, mediante Oficio N° 0248-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó al Concesionario que remita datos estadísticos sobre las transacciones realizadas según el tipo de pago utilizado por los usuarios para el periodo enero de 2019 a 2022 (previo a 2023) y enero a agosto de 2004 (posterior a 2023).
115. En respuesta a la solicitud de Ositrán, LAP envió la carta C-LAP-GPF-2024-0156, en la que presentó la información estadística solicitada. En su comunicación, el Concesionario destacó que los datos correspondientes a un periodo más extenso permiten evidenciar con mayor claridad el incremento sostenido en el uso de medios electrónicos de pago, confirmando la tendencia creciente y la preferencia de los usuarios por estos mecanismos (ver Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1
PAGO CON SISTEMA POS DE LOS USUARIOS DEL AIJC



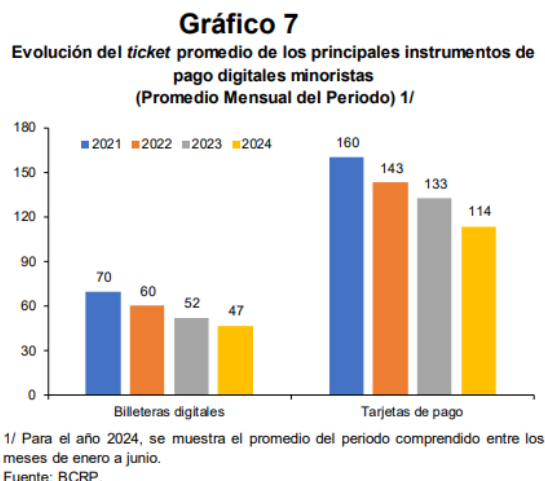
Fuente: C-LAP-GPF-2024-0156.

116. En efecto, el Concesionario remitió información estadística mensual desde enero de 2019 a setiembre de 2024 sobre el número de transacciones realizadas para pagar el servicio de playa de estacionamiento ya sea en los cajeros automáticos, las cajas manuales o a través de un aplicativo móvil. Esta información permite analizar la evolución del número de transacciones según la modalidad de pago elegida: efectivo, tarjetas de crédito/débito o alguna billetera digital (*wallet*). A partir de los datos remitidos, se ha podido verificar la afirmación de LAP con relación a que cada vez es más frecuente que los usuarios opten por alternativas de pago distintas al uso del dinero en efectivo
117. En efecto, la información estadística demuestra un incremento significativo en el uso de medios de pago electrónicos. Entre enero de 2019 y junio de 2020, se registraron 4 579 503 transacciones en la playa de estacionamiento del AIJC, de las cuales solo 30 128 (1%) se realizaron con tarjetas de crédito/débito. Este porcentaje aumentó progresivamente, en el contexto de la pandemia del COVID-19, alcanzando el 3% en el segundo semestre de 2020 y el 12% en 2021. En 2022, ese porcentaje se ubicó en 22% y en 2023 alcanzó el 35%. Asimismo, para el periodo enero a septiembre de 2024, las transacciones electrónicas mediante tarjetas o billeteras digitales representaron el 63% del total de transacciones.
118. Además, la tendencia creciente en el uso de métodos de pago electrónicos o digitales no es exclusiva de la industria de las playas de estacionamiento vehicular, sino que es reflejo de un fenómeno generalizado en las distintas actividades de la economía peruana. Según el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), en su publicación *REPORTE DE LOS SISTEMAS DE PAGOS Y SECTOR FINTECH EN EL PERÚ - JUNIO DE 2024*³⁴ los pagos de bajo valor, especialmente mediante billeteras digitales, crecieron un 76,4% en número en el primer semestre de 2024 respecto al mismo periodo de 2023

³⁴ Disponible en: www.bcrp.gob.pe/docs/sistema-de-pagos/reportes/2024/informe-sistema-de-pagos-y-fintech-2024-2.pdf4

“B. Pagos de Bajo Valor

6. *Con relación al primer semestre de 2024, respecto a similar período de 2023, los pagos de bajo valor experimentaron, en promedio, un crecimiento de 76,4 por ciento en número, pero una disminución de su valor de 2,3 por ciento principalmente por una caída de transferencias intrabancarias de empresas corporativas. El instrumento con mayor participación en el número de operaciones fue las transferencias intra e interbancarias a través de billeteras digitales (67,6 por ciento), por la creciente preferencia de las personas por este medio de pago digital”.*
119. Asimismo, dicho reporte del BCRP también señala que los montos de los pagos realizados en la economía a través de tarjetas y billeteras digitales se viene reduciendo desde 2021, lo que evidencia una mayor penetración del uso de estas herramientas de pago en el ámbito de compras minoristas.
- “8. *Las transferencias vía billeteras digitales y las tarjetas de pago son los instrumentos digitales con los tickets promedios más bajos. Desde 2021, ambos instrumentos de pago han tenido reducciones en su valor promedio por transacción, lo cual implica un mayor uso en el ámbito de compras minoristas, en reemplazo del dinero en efectivo”.*



120. La publicación de BCRP también hace referencia al crecimiento en el uso de pagos a través de billeteras digitales (133,8%) y de tarjetas de crédito/débito (25,6%) durante el primer semestre de 2024, en comparación con primer semestre de 2023.

“10. *Las transferencias realizadas a través de billeteras digitales (intra e interbancarias) se incrementaron en 133,8 y 112,4 por ciento en número y valor, respectivamente, entre el primer semestre del 2023 y de 2024*
(...)”

Tarjetas de pago

12. *En el primer semestre de 2024, comparado con el mismo periodo del año anterior, los pagos con tarjetas (crédito y débito) crecieron 7,7 y 25,6 por ciento en valor y número, respectivamente. Las tarjetas de débito tuvieron una mayor tendencia de crecimiento en valor y número”.*
121. Tal como se puede observar, los datos aportados por LAP y la información del BCRP demuestran que el uso de sistemas de pago electrónicos constituye una característica relevante y alineada con las tendencias económicas nacionales. La implementación de estos sistemas no solo responde a las preferencias de los usuarios, sino que también contribuye a mejorar la experiencia del servicio al elevar la comodidad y eficiencia en el proceso de pago.

122. Por tanto, el uso de sistemas de pago POS, constituye actualmente un estándar de uso generalizado en la provisión de servicios y, en particular, en la prestación del servicio de playas de estacionamiento en Lima, respondiendo así a la preferencia de los usuarios por estos mecanismos de pago alternativos al efectivo. Por lo tanto, se considera pertinente aceptar la propuesta de LAP de incluir el Sistema de Pago POS como un indicador adicional para evaluar el criterio de calidad de las playas de estacionamiento que conformarán la muestra.
123. En consecuencia, en el presente procedimiento de revisión tarifaria, el criterio de calidad (que equivale, en conjunto, al 30% de la evaluación) será modificado para estar compuesto por seis (6) indicadores, en lugar de cinco (5). Ello implica necesariamente un cambio en las ponderaciones de cada uno de los indicadores, aceptándose también en este extremo la propuesta de LAP por tratarse de una redistribución equitativa. En consecuencia, las ponderaciones serán las siguientes: Control de siniestros (20%), Horario de atención (15%), Personal de seguridad (15%), limpiadores de autos (15%), servicios adicionales (15%) y Sistema de pago POS (15%).

Comentario recibido de los usuarios al sistema de pago POS

124. Durante la Audiencia Pública del 06 de enero de 2025, el representante de CONUDFI, Rafael del Campo, señaló que el POS es una necesidad dada la coyuntura actual y que es parte de la vida comercial diaria, por lo que tampoco debería ser considerado como un criterio de la metodología.
125. Al respecto, estas Gerencias deben señalar que, de acuerdo con la información estadística remitida por LAP, se observa un incremento significativo en el uso de medios de pago electrónicos en los últimos años. Entre enero de 2019 y junio de 2020, se registraron 4 579 503 transacciones en la playa de estacionamiento del AIJC, de las cuales solo 30 128 (1%) se realizaron con tarjetas de crédito/debito. Este porcentaje aumentó progresivamente, en el contexto de la pandemia del COVID-19, alcanzando el 3% en el segundo semestre de 2020 y el 12% en 2021. En 2022, ese porcentaje se ubicó en 22% y en 2023 alcanzó el 35%. Asimismo, para el periodo enero a septiembre de 2024, las transacciones electrónicas mediante tarjetas o billeteras digitales representaron el 63% del total de transacciones.
126. En tal sentido, el uso de billeteras digitales se ha incrementado significativamente en los últimos años, en respuesta a la preferencia de los usuarios por estos mecanismos de pago alternativos al efectivo. Sin embargo, no se trata del único medio de pago utilizado por los usuarios de playas de estacionamiento, por lo que **no corresponde aceptar el comentario**.

V.1.3. Modificación de la metodología aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN

127. Como se señaló anteriormente, todos los aspectos metodológicos utilizados para los procesos de revisión tarifaria del servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC se encuentran contenidos en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN.
128. Luego de evaluar las propuestas de modificación de los indicadores de evaluación planteadas por LAP en su Carta N° C-LAP-GPF-2024-0096, se ha concluido que corresponde aceptar una de las dos propuestas de LAP. En resumen:

Cuadro N° 4
EVALUACIÓN DE SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE METODOLOGÍA APROBADA CON RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 030-2010-CD/OSITRAN

Propuesta LAP	Evaluación de Ositrán
Sistema de control de acceso o PMS	No se acepta
Pago con sistema POS	Sí se acepta inclusión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

129. En ese sentido, corresponde modificar la metodología aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, únicamente en el extremo referido a la tabla de criterios, indicadores y ponderadores de evaluación y calificación de las playas de estacionamiento contenido en el Anexo N° 1 de la mencionada resolución, a efectos de incluir en el criterio de calidad un indicador vinculado a la disponibilidad de un sistema de pago POS para facilitar a los usuarios opciones de pago distintas al efectivo y consecuentemente modificar las ponderaciones de los indicadores de calidad³⁵. De este modo, la tabla de criterios es la siguiente:

Cuadro N° 5
CRITERIOS, INDICADORES Y PONDERADORES A SER UTILIZADOS PARA LA
CALIFICACIÓN DE LAS PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO

Criterio	Indicador	Ponderación	Clasificación	Calificación
Infraestructura 70%	Número de espacios (Vehículos ligeros)	10%	Menor o igual a 50	0
			Mayor a 50 y menor a 100	2
			Mayor a 100	4
	Cerca perimétrica (área cercada)	10%	Menor a 100%	0
			Igual a 100%	4
	Techo (área techada)	20%	Menor o igual a 25%	0
			Mayor a 25% y menor a 50%	1
			Mayor a 50% y menor a 75%	2
			Mayor a 75% y menor a 100%	4
	Baños	10%	1 baño, si el área es menor o igual a 1,000 m ²	Sí = 4, No=0
			2 baños si el área es mayor a 1,000 m ²	Sí = 4, No=0
	Puertas de acceso	10%	1 puerta, si el área es menor o igual a 500 m ²	Sí = 4, No=0
			2 puertas, si el área es mayor a 500 m ²	Sí = 4, No=0
	Vías de acceso y corredores	10%	Ancho de las vías de acceso menor a 3 m	0
			Ancho de las vías de acceso mayor o igual a 3m	4
	Espacio de estacionamientos	10%	Si dimensiones <2.5 m de ancho x 5 m de largo	0
			Si dimensiones >=2.5 m de ancho x 5 m de largo	4
	Señalización	10%	No acorde con el manual	0
			Acorde con el manual	4
	Piso	10%	Tierra u otros	0
			Piedra chancada	2
			Asfalto o concreto	4
Calidad 30%	Control de siniestros	25%	Sin extintores de gas carbónico	0
			Menos de 1 extintor cada 150 m ²	2
			1 extintor o más cada 150 m ²	4
	Horario de atención	15%	Menos de 24 horas	0
			24 horas	4
	Personal de seguridad	15%	No	0
			Sí	4
	Limpiadores de autos	15%	No empadronados	0

³⁵ Ver Anexo N° 03.

	Servicios adicionales (valet parking, guardianía, abonados)	15%	Sí empadronados	4
			No	0
			Sí	4
	Pago con sistema POS	15%	No	0
			Sí	4

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Análisis de los comentarios recibidos referidos a la metodología criterios e indicadores

Sobre la inclusión del indicador de Sistema de Control de accesos – PMS

130. En relación con el Indicador Equipos de control de acceso (PMS), en su escrito de comentarios a la propuesta del Regulador, LAP insiste en que resulta necesario incorporar dicho indicador dentro del criterio de infraestructura con una ponderación del 10%.
131. Al respecto, LAP afirma que los Equipos de control de acceso (PMS) sí generan beneficios para los usuarios ya que se trata de una solución tecnológica diseñada para optimizar la gestión de los espacios de estacionamiento, mejorando la experiencia del usuario mediante características que facilitan el acceso, la disponibilidad, la eficiencia y la comodidad al momento de estacionar, en particular, LAP argumenta que los beneficios para el usuario se pueden ver reflejados en la reducción de los tiempos de espera y congestión y en una mejora de la seguridad.
132. En cuanto a la **reducción de los tiempos de espera y congestión**, LAP señala que, gracias a la automatización, los conductores pueden acceder al estacionamiento más rápidamente, evitando largas colas al ingreso y/o salida de la playa de estacionamiento y mejorando la fluidez del tráfico, al no existir interacción manual, lo cual es relevante especialmente en horas pico.
133. Por su parte, en cuanto a la **mejora de la seguridad para el usuario**, el Concesionario reconoce que la responsabilidad de garantizar la seguridad de los vehículos recae en el titular del estacionamiento, como establece la Ley N° 29461; sin embargo, alega que los equipos de control de acceso (PMS) pueden complementar y reforzar esta obligación al ofrecer una mayor protección para los vehículos y los usuarios debido a que las facilidades tecnológicas del sistema (cámaras, lectores de placas, etc.) contribuyen a mejorar la vigilancia y reducir el riesgo de accesos no autorizados y actos delictivos.
134. Adicionalmente, señala que otros criterios de infraestructura como “Espacio de estacionamientos” y “Señalización”³⁶ también tienen regulaciones específicas similares a las que rigen el sistema PMS y el Ositrán no ha desestimado su inclusión. LAP sustenta dicho argumento en el Reglamento Nacional de Construcción (RNC), en la Norma Técnica A.120, artículo 23, incisos a) y c) que según el Concesionario regula las dimensiones y señalización de los espacios mínimos que deben cumplir los estacionamientos (los cuales deben tener un ancho mínimo de 3,7 metros y una longitud mínima de 5 metros) y las líneas de demarcación de los espacios de estacionamiento además de las señales verticales (tales como las de advertencia o dirección).
135. En relación con el comentario de LAP, cabe precisar que conforme se detalla en el acápite V.1.1 de la propuesta tarifaria de Ositrán, argumentos similares ya fueron analizados por el Regulador, solicitando al Concesionario que, a efectos de contar con mayores elementos de evaluación, sustente dichos argumentos con cualquier información y/o evidencia que sustente los beneficios que obtienen los usuarios en playas de estacionamiento operadas con los Sistemas de Control de Acceso (PMS), evidencia no fue remitida, por lo que el Regulador concluyó que los presuntos beneficios para el usuario planteados por LAP constituían argumentos de naturaleza teórico conceptual, antes que evidencia o sustento

³⁶

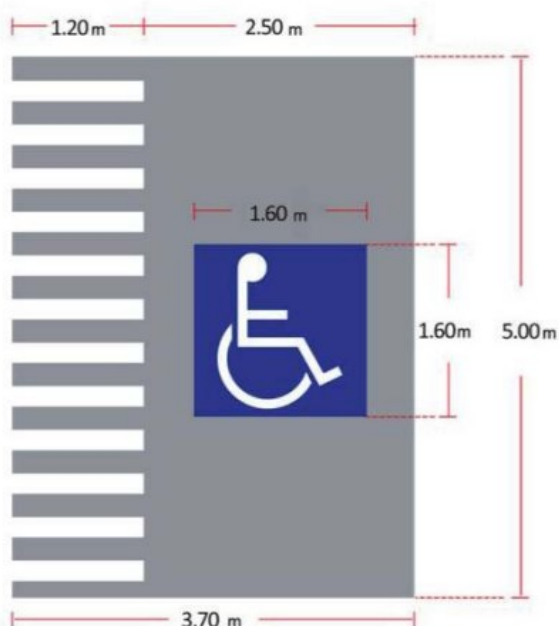
A través de la Carta C-LAP-GPF-2025-0005, si bien LAP también se refirió al criterio de “Baños”, no ha precisado la normativa bajo la cual sustenta su argumento, además, tampoco ha desarrollado en ningún sentido dicha alusión.

fáctico, pues no estaban sustentados en información estadística, datos concretos, análisis comparativos o estudios técnicos que respalden dichas afirmaciones.

136. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta Tarifaria dicha evidencia resultaba importante, pues los supuestos ahorros de tiempo atribuidos al sistema PMS, en los procesos de ingreso, ubicación del estacionamiento y salida, *“pueden depender de múltiples factores, como la cantidad de vehículos que circulen en simultáneo, la eficiencia operativa del personal y la disponibilidad de carriles de acceso y salida, lo que puede limitar el impacto real del PMS”*.
137. Como se aprecia en esta etapa del procedimiento, LAP vuelve a alegar que la automatización de procesos permite la reducción de los tiempos de espera y congestión, para el ingreso, acceso al estacionamiento y/o salida, sin embargo, dichos argumentos también carecen de respaldo concreto o evidencia objetiva que demuestre que el beneficio para los usuarios se genera en la operación de las playas de estacionamiento independientemente de otros factores como por ejemplo, la cantidad de vehículos que acceden en simultáneo a las playas de estacionamiento. En ese sentido, no se encuentran elementos nuevos para que este Regulador vuelva a evaluar la solicitud de inclusión del PMS, basada en los presuntos beneficios que el PMS ofrece a los usuarios.
138. Por otro lado, en lo referido a la **mejora de la seguridad para el usuario**, LAP alega que el Sistema de Control de Acceso (PMS) debido a las facilidades tecnológicas y los procesos automatizados contribuyen a la seguridad de los usuarios y adicionalmente, que otros criterios de infraestructura como “Espacio de estacionamientos” y “Señalización” también tienen regulaciones específicas similares a las que rigen el sistema PMS y el Ositrán no ha desestimado su inclusión. Dichas regulaciones específicas estarían establecidas en el Reglamento Nacional de Construcción (RNC), en la Norma Técnica A.120, artículo 23, incisos a) y c).
139. Al respecto, cabe precisar que la Norma Técnica A.120 del Reglamento Nacional de Edificaciones³⁷ tiene por objeto regular las condiciones mínimas de diseño para garantizar la Accesibilidad Universal. Así, el artículo 23 en sus incisos a) y c), en efecto, regula las dimensiones y señalización de los espacios de estacionamiento accesibles, es decir, dicha regulación está acotada a los espacios de estacionamiento para que las personas con discapacidad y movilidad reducida puedan acceder, en igualdad de condiciones que las demás, de la manera más autónoma y segura posible.
140. Así, por ejemplo, los 3,70 m de ancho que señala LAP están referidos a que para los estacionamientos individuales debe incluirse además de los 2,50 m considerados para los automóviles, un espacio de 1,20 m para el desplazamiento de las personas con discapacidad o movilidad reducida, para lo cual la misma norma técnica considera la siguiente ilustración de espacios y señalización, para estacionamientos individuales orientados a personas con discapacidad y/o con movilidad reducida.

³⁷ Aprobada mediante el Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA y modificada por la Resolución Ministerial N° 075-2023-VIVIENDA.

Gráfico 14a



141. En ese sentido, contrariamente a lo indicado por LAP dicha normativa **no resulta aplicable a ninguno de los indicadores** de infraestructura incluidos en la metodología aprobada por el Regulador para la calificación de playas de estacionamiento.
142. En este punto, resulta necesario precisar que en la metodología aprobada por el Regulador el indicador de espacio de estacionamientos está relacionado con la Norma Técnica A.010, que regula las Condiciones Generales de Diseño del Reglamento Nacional de Edificaciones, que en lo referido a los cajones de estacionamientos contiguos han previsto una dimensión **mínima** de 2,50 de ancho por 5 metros de largo. Dicho indicador considera una calificación que otorga cero puntos a las playas de estacionamiento que cumplen con las dimensiones mínimas y cuatro puntos a aquellos cuya infraestructura considera una dimensión mayor a la prevista en la norma, lo que beneficia a los usuarios al otorgarles mayor espacio para sus maniobras al ingreso y/o salida de los cajones de estacionamiento.
143. También es importante aclarar que en su propuesta tarifaria el Regulador no desestimó la inclusión del Sistema de Control de Acceso PMS, debido a la existencia de una regulación específica, sino que a la luz de la existencia de la Ley N° 29461 se observó que la seguridad dentro de un recinto de estacionamiento es responsabilidad exclusiva del administrador o titular.
144. Siendo ello así, corresponde a cada titular elegir la mejor estrategia o herramienta que le permita cumplir con dicha responsabilidad establecida de manera expresa en la normativa citada, siendo que tal elección dependerá de las características propias de la dinámica comercial que enfrenta cada playa de estacionamiento.
145. Por tanto, considerando el nivel de afluencia de vehículos que acuden a la playa de estacionamiento del AIJC, resulta imprescindible y eficiente el uso de una herramienta tecnológica con procesos automatizados, como el Sistema de Control de Accesos PMS, tanto para reducir la probabilidad de incidentes relacionados con la seguridad, como para gestionar de manera óptima el ingreso y salida de los vehículos. Sin embargo, no todas las playas de estacionamiento en Lima y Callao tienen el mismo nivel de afluencia de la playa de estacionamiento del AIJC, por lo que la elección de su herramienta o estrategia para garantizar la seguridad dentro de sus instalaciones puede diferir de la elección del titular de

la playa de estacionamiento del AIJC, sin que esto limite en modo alguno su responsabilidad de velar por la seguridad frente a sus usuarios.

146. Ello implica que los usuarios obtienen el beneficio de seguridad por utilizar una playa de estacionamiento independientemente de que esta cuente o no con un sistema de Control de Accesos - PMS.
147. En tal sentido, considerando que la metodología de *benchmarking* prevista en el Contrato de Concesión para el cálculo de la tarifa de la Playa de Estacionamiento del AIJC, procura reflejar los estándares generales para la prestación del Servicio de provisión de espacios seguros para el estacionamiento de vehículos en Lima y Callao, se debe evitar incluir indicadores o criterios que correspondan a las condiciones específicas utilizadas en la Playa de Estacionamiento del AIJC, pues ello limitaría la incorporación de un número amplio de playas de estacionamiento en la muestra a partir de la cual se determinará la tarifa, y, en consecuencia, el resultado no reflejaría las condiciones generales de dicho servicio en Lima.
148. En conclusión, **no corresponde aceptar** los comentarios formulados por LAP referidos a la inclusión del Sistema de Control de Acceso PMS como indicador del criterio de infraestructura.

Sobre el indicador "Techo"

149. El Indicador de Techo incluido en el Criterio de Infraestructura forma parte de la metodología vigente para la calificación de las playas de estacionamiento, con las siguientes características:

Cuadro N° 6
Indicador de Techo del criterio de Infraestructura de la metodología vigente

Criterio	Indicador	Ponderación	Clasificación	Calificación
Infraestructura	Techo	20%	Menor o igual a 25%	0
			Mayor a 25% y menor a 50%	1
			Mayor a 50% y menor a 75%	2
			Mayor a 75% y menor a 100%	4

150. En la Propuesta Tarifaria del Regulador se utilizó el indicador de "Techo" en línea con la metodología aprobada en el procedimiento de revisión tarifaria tramitado en 2010, y conforme se ha utilizado en los procedimientos de revisión de la tarifa máxima de la Playa de estacionamiento del AIJC desarrollados en 2013 y en 2015, culminando este último con la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN que determinó la tarifa actualmente vigente.
151. En relación con dicho indicador, LAP ha formulado los siguientes comentarios, tanto durante el desarrollo de la audiencia pública, como en su escrito de comentarios a la propuesta del Regulador:
 - El Concesionario solicita una aclaración sobre cómo se realiza la evaluación del criterio Techo, consultando si los porcentajes considerados en los criterios de calificación tienen como base el área total de la playa de estacionamientos o al área destinada a los espacios de estacionamientos (cajones), como, a su criterio, debería realizarse.
 - El Concesionario cuestiona la inclusión del criterio "Techo" dentro del grupo "Infraestructura" debido a que no es un componente esencial para todos los tipos de estacionamiento. LAP argumenta que algunos estacionamientos, como los integrados en edificaciones, no requieren techo para cumplir su función. Por esta razón, se sugiere que

el criterio "Techo" podría no ser adecuado en el grupo "Infraestructura" y podría encajar mejor en el grupo "Calidad". Esto se debe a que el techo mejora la experiencia del usuario al ofrecer comodidad y protección contra condiciones climáticas adversas, lo que contribuye a una mayor satisfacción del cliente.

- Adicionalmente, LAP propone ajustar la ponderación de los criterios dentro del grupo "Infraestructura" para asegurar que todos los criterios tengan un peso igual a 10%, buscando una evaluación equilibrada y evitar que algún criterio reciba una ponderación desproporcionada. En particular, se plantea reducir el 20% asignado al criterio "Techo", que actualmente tiene el doble de ponderación que otros criterios. A juicio de LAP, la ponderación debe estar alineada con los objetivos de la evaluación y no favorecer a un solo criterio, en la medida que todos los criterios de "Infraestructura" tienen relevancia similar para el beneficio del usuario, y dar un peso excesivo a alguno podría sesgar la evaluación. Además, desde la perspectiva de inversión, otros criterios, como "Espacio de estacionamientos" y "Número de espacios", pueden requerir una mayor inversión que el criterio "Techo", pero no se les asigna una ponderación proporcionalmente mayor. En ese sentido, LAP solicita al Regulador reconsiderar el peso del criterio "Techo" para garantizar una distribución más equitativa y objetiva de la ponderación entre los criterios.
152. En relación con dichos comentarios, referidos al alcance, ponderación e inclusión del indicador Techo en el criterio de Infraestructura o en el criterio de Calidad, es necesario tener en cuenta el principio jurídico de predictibilidad que establece que las decisiones administrativas deben ser predecibles y coherentes con resoluciones previas sobre la materia, asegurando la estabilidad normativa y evitando sorpresas o cambios imprevistos.
153. De esa manera, resulta importante señalar que en la Propuesta Tarifaria presentada por LAP y en la elaborada por el Regulador se utilizó el Indicador de "Techo", conforme fue aprobado en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, que estableció modificaciones a la metodología para el cálculo de la tarifa, por lo que estableció la metodología vigente.
154. Así, en lo referido al alcance e inclusión del indicador de Techo dentro del criterio de Infraestructura, cabe indicar que en la resolución antes mencionada, aunque se introdujeron cambios en algunos aspectos específicos de la metodología, se mantuvo el alcance y la inclusión del indicador Techo como parte del criterio de Infraestructura, en la misma línea de lo establecido de manera previa mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC.
155. De este modo, se tiene que el Indicador de Techo como parte del Criterio de Infraestructura ha sido utilizado consistentemente, en todas las revisiones tarifarias que han establecido las tarifas máximas de la playa de estacionamiento del AIJC, entre ellos:
- 13.01.2003: Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó la tarifa de S/ 3,50 por hora o fracción incluido IGV.
 - 20.07.2010: Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa de S/ 4,50 por hora o fracción incluido IGV.
 - 15.07.2013: Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,50 por hora o fracción incluido IGV.
 - 14.03.2016: Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,50 por hora o fracción incluido IGV que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,20 incluido IGV para los primeros cuarenta y cinco (45) minutos de permanencia en el aeropuerto y de S/ 7,00 por hora o fracción incluido IGV luego de sobrepasado dicho tiempo.
156. Con el fin de aclarar, el alcance del Indicador de Techo, conviene recurrir al Informe N° 004-2010-GRE-GAL-OSITRAN que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-

CD-OSITRAN, que en su párrafo 36 señala lo siguiente en relación con el Indicador de Techo:

- *Techo: Si la playa de estacionamiento cuenta con un área techada menor o igual al 25% de la extensión de la misma, el puntaje asignado es 0; si el área techada es mayor a 25% pero menor o igual al 50%, el puntaje asignado es 1; si el área techada es mayor al 50% pero menor o igual al 75%, el puntaje asignado es 2; y si el área techada es mayor al 75% pero menor o igual al 100%, el puntaje asignado es 4.*

[Énfasis agregado.]

157. Como se aprecia, el alcance de la medición del Indicador de Techo se ha mantenido de manera consistente como el área techada en función del área total de la playa de estacionamiento. Si bien el Concesionario alega que la forma correcta de medición de dicho indicador para la Propuesta Tarifaria del Regulador sería en función del área destinada a los espacios de estacionamientos (cajones), históricamente este Regulador ha venido midiendo el área techada total en relación con la extensión de la playa de estacionamiento, conforme a las directrices aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN.

- **Ponderación del Indicador “Techo”**

158. LAP ha cuestionado la **ponderación de 20% asignada al indicador “Techo”**, argumentando que a su criterio resulta desproporcionado en relación con los otros indicadores de infraestructura que tienen una ponderación de 10% y que proporcionan similar beneficio a los usuarios. En tal sentido, LAP considera **necesario que se sustente y justifique la asignación de este peso por parte del Regulador**, a fin de asegurar que la ponderación sea consistente con los objetivos de la metodología de evaluación.

159. Al respecto, cabe señalar que la ponderación del Indicador de Techo fue establecida originalmente en 10% en el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, que estableció la metodología de cálculo de la tarifa máxima de la Playa de estacionamiento del AIJC. No obstante, justamente dicha ponderación fue reevaluada por el Regulador en el procedimiento tramitado durante 2010 y constituyó una de las modificaciones que se introdujeron a la metodología aprobada en 2003.

160. Así pues, en el Informe N° 004-2010-GRE-GAL-OSITRAN que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN se sustenta el cambio de ponderación de 10% a 20%, indicando lo siguiente:

“62.(...) Se propone elevar el peso del indicador de “área techada” dado que el mercado de servicios de estacionamiento vehicular en playas ha evolucionado desde el año 2003. Así en la actualidad en Lima Metropolitana existe un número grande de playas que ofrecen estacionamiento vehicular bajo techo como un componente importante del servicio. En consecuencia, de acuerdo con el objetivo de la metodología de benchmarking, estas playas de estacionamiento deberían ser incorporadas a la muestra que sirve de comparación, por el nivel y tipo de servicio, con la playa del AIJC”.

161. Tal como se aprecia, la modificación de la ponderación de 10% tuvo como objetivo reflejar la evolución del mercado de estacionamientos en Lima Metropolitana, en lo relativo a la valoración de los usuarios al utilizar estacionamientos bajo techo en comparación con lo observado en 2003. Esta modificación estuvo orientada a permitir que se incorporen a la muestra comparativa, playas de estacionamiento que ofrezcan el servicio de estacionamiento bajo techo, toda vez que este atributo otorga a los usuarios un elemento de confort adicional de acuerdo con la evolución de la industria.

162. Este razonamiento, basado en la evolución del servicio y favoreciendo la inclusión de playas con estacionamiento bajo techo en la muestra comparativa, se encuentra alineado con los

objetivos de la metodología de *benchmarking*, pues contribuye a una evaluación más amplia y ajustada a las necesidades de los usuarios, de modo que, el promedio resultante, equivalente a la tarifa que debe cobrar el AIJC, refleje el estándar general del servicio de estacionamiento incluyendo la perspectiva del usuario; es decir, cómo el servicio satisface sus necesidades.

163. Cabe precisar que, en la evaluación de la muestra de playas de estacionamiento desarrollada en la presente Propuesta Tarifaria del Regulador (2024), se verificó que existe un número grande de playas que ofrecen estacionamiento vehicular bajo techo como un componente importante del servicio en Lima Metropolitana. Así, de las 35 playas de estacionamiento incluidas en la propuesta de LAP, el 86% (30 playas) cuenta con algún porcentaje de área techada. Esta tendencia se mantiene consistente en la muestra ampliada evaluada en la Propuesta Tarifaria del Regulador, en la cual, de las 53 playas consideradas, el 85% (45 playas) disponen de área techada.
164. Otro aspecto mencionado por el Concesionario para sustentar su solicitud de modificación del ponderador del Indicador "Techo" de 20% a 10%, está relacionado con tener en cuenta la perspectiva de inversión para asignar el valor de los ponderadores. A modo de ejemplo, LAP señala que otros criterios, como "Espacio de estacionamientos" y "Número de espacios", pueden requerir una mayor inversión que el criterio "Techo", pero no se les asigna una ponderación proporcionalmente mayor que garantice una distribución más equitativa y objetiva de la ponderación entre los criterios.
165. Sobre el particular, cabe traer a colación que en el Informe N° 055-2003-GRE-OSITRAN que sustentó el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó la metodología para el cálculo de la tarifa de la Playa de estacionamiento del AIJC, (que luego fue objeto de modificación de determinados aspectos metodológicos en 2010) se recoge el criterio de que la realización de inversiones *per se* no está asociado necesariamente a un incremento o mejora en la calidad del servicio desde la perspectiva de los usuarios, por lo que desde 2003 se descartó el argumento como criterio relevante a tener en cuenta en el establecimiento de los indicadores y/o sus ponderadores como parte de la metodología para el cálculo de la tarifa de la Playa de estacionamiento del AIJC.
166. En conclusión, la ponderación del indicador "Techo" en 20% fue evaluada por el Regulador y responde a la evolución del mercado de servicio de estacionamientos y a la creciente demanda de los usuarios por estacionamientos cubiertos. La modificación de la ponderación, aprobada en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, se sustenta en la necesidad de reflejar este cambio en las condiciones del mercado y en las expectativas de los usuarios, las cuales no están directamente asociadas a los niveles de inversión de parte de los titulares de las playas de estacionamiento. La inclusión de playas con estacionamiento bajo techo en la muestra comparativa y el alto porcentaje de playas que ofrecen esta opción en Lima Metropolitana subraya la relevancia de este servicio en el contexto actual. De esta forma, la metodología de *benchmarking* recoge la evolución de la industria y asegura que la tarifa resultante, refleje las características del servicio y la perspectiva de los usuarios, garantizando la coherencia con resoluciones previas y el principio de predictibilidad.
167. En consecuencia, **no corresponde aceptar** los comentarios referidos a la modificación de la ponderación del Indicador "Techo" del criterio de Infraestructura.

V.2. Evaluación y calificación de la playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC

168. De acuerdo con la propuesta tarifaria de LAP remitida con Carta C-LAP-GPF-2024-0096, que adjuntó los planos del área designada para la implementación de la playa de estacionamiento vehicular en el Nuevo Terminal del AIJC, dicha playa cumpliría con todos los criterios e indicadores de evaluación, a excepción del indicador de techo; por lo que el puntaje asignado fue de 3,72.

169. En relación con las condiciones que tendrá la playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC cuando entre en funcionamiento en enero de 2025, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) que verifique las características declaradas por el Concesionario en su propuesta tarifaria.
170. Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización respondió mediante Memorando N° 0231-2024-JCA-GSF-OSITRAN, al cual adjuntó el Informe Técnico Especial N° 180 elaborado por el Consorcio Supervisor de la Ejecución de Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Cesel – Ineco elaborado especialmente para atender el requerimiento de verificación de las declaraciones del Concesionario.
171. Dicho Informe Técnico³⁸ concluye que la verificación solicitada solo puede realizarse sobre el criterio de “Infraestructura”, debido a que los indicadores que componen el criterio “calidad” no se encuentran disponibles y, a su criterio, solo podrían verificarse durante la etapa operativa de la playa de estacionamiento.
172. En tal sentido, de acuerdo con la información proporcionada por el Concesionario a través de sus Cartas C-LAP-GPF-2024-0096, MP-C-LAP-GPF-2024-0156 y LAP-GPF-2024-0167, se considera que cumple con lo mínimo solicitado en la tabla de calificación para la Playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC respecto a los criterios de infraestructura³⁹ (salvo el indicador de área techada) y calidad⁴⁰.
173. En ese sentido, corresponde reevaluar la calificación del Nuevo Terminal del AIJC sobre la base de los criterios, indicadores y ponderadores presentados en el Cuadro N° 5. Los resultados de dicha evaluación son presentados en el Cuadro N° 7.

³⁸ El consorcio supervisor realiza trabajo en campo de manera permanente e indicó que la construcción de la Playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC se viene desarrollando como parte del Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3) en los *facilities* 2338 (Aparcamiento A), 2362 (Aparcamiento B) y 2300 (Servicios Higiénicos en los Aparcamientos A y B), así como en la inversión de terceros (WP6) a cargo de “Los Portales” con el proyecto 2337, denominado “Prestación de servicios integrales para la operación, administración y recaudación e implementación de equipamiento del servicio de playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.

³⁹ Si bien el Informe Técnico concluye que el AIJC no cumple el criterio del cerco perimétrico, en tanto la playa de estacionamiento no contaría con un cerco exclusivo para dicha área, estas Gerencias advierte que, en pronunciamientos previos sobre la misma materia, se concedió un puntaje de cumplimiento a la playa de estacionamiento del AIJC pese a no tener un cerco perimétrico exclusivo para dicha área singular y más bien estar rodeada del cerco perimétrico del área de la concesión.

En efecto, el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, en el que se sustentó el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, calificaba con 4 el área cercada =100% y con 0 el área cercada <100%, otorgándole a la playa de estacionamiento del AIJC un puntaje de 4.

Asimismo, el Anexo N° 1 de la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, calificaba con 4 el área cercada =100% y con 0 el área cercada <100%, otorgándole a la playa de estacionamiento del AIJC – por intermedio del Anexo N° 3 de dicha resolución, un puntaje de 4.

En el mismo sentido, el Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN, en el que se sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 77-2015-CD-OSITRAN, calificaba con 4 el área cercada =100% y con 0 el área cercada <100%, otorgándole a la playa de estacionamiento del AIJC un puntaje de 4.

En el presente caso, en línea con los pronunciamientos de este Organismo Regulador emitidos a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 77-2015-CD-OSITRAN, se considera que la playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC se encuentra cercado por el cerco perimétrico del área de la concesión.

⁴⁰ Como indica el Informe Técnico los criterios de calidad se podrán verificar en la etapa operativa de la playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC, en el presente caso, se considera que LAP cumple con dichos criterios de conformidad con la información proporcionada mediante las Cartas C-LAP-GPF-2024-0096, MP-C-LAP-GPF-2024-0156 y LAP-GPF-2024-0167, siendo su obligación ejecutarlo.

Cuadro N° 7
CALIFICACIÓN DE LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC

Criterio		Ponderación	Calificación	Puntaje
Infraestructura		70%		1,96
	Nro de espacios (Vehículos ligeros)	10%	4	0,28
	Cerco perimétrico (área cercada)	10%	4	0,28
	Techo (área techada)	20%	0	0
	Baños	10%	4	0,28
	Puertas de acceso	10%	4	0,28
	Vías de acceso y corredores	10%	4	0,28
	Espacio de estacionamientos	10%	4	0,28
	Señalización	10%	4	0,28
	Piso	10%	4	0,28
Calidad		30%		1,20
	Control de siniestros	25%	4	0,30
	Horario de atención	15%	4	0,18
	Personal de seguridad	15%	4	0,18
	Limpiadores de autos	15%	4	0,18
	Servicios adicionales (valet parking, guardianía, abonados)	15%	4	0,18
	Sistema de pago POS	15%	4	0,18
Puntaje Total - Nuevo Terminal AIJC				3,44

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V.3. Calificación de playas de estacionamiento de Lima y Callao

V.3.1. Número de playas de estacionamiento a evaluar

174. Según se detalla en la propuesta tarifaria presentada por LAP, dicha empresa tomó como punto de partida las 32 playas de estacionamiento que el Ositrán consideró como comparables con la del AIJC en el marco de la revisión de la tarifa desarrollada entre 2015 y 2016. Sin embargo, en la actualidad 14 de ellas ya no son playas de estacionamiento y 1 cobra una tarifa diferenciada; quedando 17 playas de la muestra del 2015 que sí fueron incluidas para su evaluación. Adicionalmente, LAP incorporó 18 playas de estacionamiento no consideradas anteriormente, completando así un total de 35 playas evaluadas en su propuesta.
175. Como se mencionó en los antecedentes de este documento, Ositrán contrató a la empresa Perfiles y Consumidores S.A.C. (en adelante, el Consultor) con el fin de verificar las características consideradas en la evaluación y calificación de las playas de estacionamiento seleccionadas por el Concesionario, así como recopilar información de otras playas de estacionamiento necesaria para el cálculo de la tarifa de la playa de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC.
176. El Consultor visitó las 15 playas de estacionamiento del procedimiento de 2015 (que LAP indicó que se encontraban inoperativas y que una de ellas operaba con tarifa diferenciada por lo que no cumplía los requisitos de la metodología aprobada en 2010). A partir del trabajo

de campo realizado se verificó que 12 playas estaban inoperativas y que una de ellas operaba con tarifa diferenciada; sin embargo, las playas de estacionamiento denominadas “Canaval y Moreyra” y “Carriquiry”, ambas ubicadas en San Isidro, sí se encontraban funcionando. El detalle de la verificación de las visitas se puede revisar en los Anexos N° 04 y 05.

177. De otro lado, el Consultor también visitó las 35 playas de estacionamiento que forman parte de la propuesta tarifaria de LAP y encontró que 3 de ellas se encontraban inoperativas, es decir, ya no funcionan como playas de estacionamiento, pues se estaba construyendo otra edificación en dicha área o ya no existían. Dichas playas son las denominadas El Polo II (Surco), Limatambo y Central Parking (ambas ubicadas en San Isidro). Adicionalmente, comprobó que las playas de estacionamiento denominadas como Centro 2 y Centro 3 que registraban como dirección Jr. Azángaro 285 – Lima, corresponden a un solo espacio físico y no contiene dos unidades para ser evaluadas. Para mayores detalles, ver los Anexos N° 06 y 07.
178. En resumen, de todas las playas de estacionamiento mencionadas en la propuesta tarifaria de LAP se identificaron 33 playas de estacionamiento (excluidas El Polo II, Limatambo, Central Parking y Centro 3; y, agregando Canaval y Moreyra y Carriquiry) que pueden ser calificadas y evaluadas según la tabla de criterios indicadores y ponderadores del Cuadro N° 5.
179. Adicionalmente, a solicitud del Regulador, el Consultor recopiló información de otras 20 playas de estacionamiento ubicadas en los alrededores de las playas consideradas en la propuesta tarifaria del Concesionario. Ello con la finalidad de mantener la consistencia con la muestra que se empleó para la revisión tarifaria anterior. La relación completa de dichas playas de estacionamiento se puede consultar en el Anexo N° 08.

Análisis de los comentarios recibidos referidos a las playas incluidas en la muestra

180. En el marco de la celebración de la Audiencia Pública realizada el 06 de enero de 2025, el representante de APPARKA, planteó que se incorpore a la muestra las playas de estacionamiento del Parque Kennedy, Parque Cáceres, Derteano y Óvalo Gutiérrez y Rivera Navarrete. Asimismo, el representante de APPARKA, durante la Audiencia Pública antes señalada, puso en conocimiento de este Organismo Regulador acerca del aplicativo de APPARKA, el cual tiene información sobre las playas administradas por este así como los precios aplicables, entre otros. Así también, a través de su C-LAP-GPF-2025-0005 del 07 de enero de 2025, LAP hizo referencia a dicho aplicativo.
181. Al respecto, corresponde indicar que, en atención a dicho comentario, con fecha 29 de enero de 2025 se verificó – a través del aplicativo de APPARKA – que el Parque Cáceres cuenta con precios diferenciados por días de semana, que el Parque Kennedy cuenta con tarifas con descuentos para vecinos de Miraflores, y que la playa Óvalo Gutiérrez cuenta con una tarifa asociada al consumo en Wong, Cineplanet y otros establecimientos. En cuanto a la playa Rivera Navarrete, en una visita efectuada con fecha del 24 de enero de 2025, se verificó que esta tiene una tarifa diferenciada por día de semana. El detalle de la evidencia se encuentra en el Anexo N° 11, Matriz de Comentarios, de este informe.
182. De acuerdo con lo establecido en la Sección I.5 del Anexo I del RETA, el benchmarking – metodología aplicable según el Contrato de Concesión – consiste en establecer el nivel tarifario a partir de comparaciones con otros niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar.
183. En línea con ello, al verificarse que la playa de estacionamiento Vasco Núñez de Balboa tenía una tarifa diferenciada, conforme se detalla en el Anexo N° 04 de la Propuesta Tarifaria del Regulador, aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0079-2024-PD-OSITRAN, se excluyó de la muestra.

184. Cabe mencionar también que, en la propuesta tarifaria de LAP, presentada a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0096 del 24 de junio de 2024, el Concesionario también excluyó de la muestra del presente procedimiento tarifario a la playa Vasco Núñez de Balboa por tener una tarifa diferenciada.
185. En tal sentido, siguiendo el criterio contenido en la Propuesta Tarifaria del Regulador - consistente en excluir la playa de estacionamiento Vasco Núñez de Balboa por tener tarifa diferenciada – en tanto la playa Parque Cáceres, Parque Kennedy y la playa Rivera Navarrete tienen tarifas diferenciadas, no corresponde su incorporación en la muestra. Además, tampoco corresponde la incorporación a la muestra de la playa Óvalo Gutiérrez por ser sensible al uso de otros servicios.
186. En cuanto a la playa de estacionamiento Derteano aludido por APPARKA, cabe señalar que, para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0079-2024-PD-OSITRAN, se incluyó dicha playa de estacionamiento como parte de la muestra, en tanto de la visita a dicha playa efectuada por la consultora Perfiles y Comunicaciones con fecha 16 de octubre de 2024 se identificó un precio por hora o fracción (según consta del registro visual enviado por la consultora a este Organismo Regulador). No obstante, como se mencionó previamente, considerando que – durante la Audiencia Pública – se tomó conocimiento del aplicativo de APPARKA, se revisó esta como parte de la evaluación de los comentarios recibidos y se ha podido advertir que la playa Derteano también tiene precios diferenciados los fines de semana.
187. Por tanto, de conformidad con el criterio utilizado en la Propuesta Tarifaria del Regulador consistente en excluir playas de estacionamiento con tarifas diferenciadas (como el caso de la playa Vasco Núñez de Balboa antes mencionado), corresponde excluir de la muestra a la playa Derteano, por haberse verificado que tiene tarifas diferenciadas.
188. De este modo, para el presente procedimiento de revisión tarifaria se cuenta con un total de 52 playas de estacionamiento. La distribución geográfica según distritos de la muestra de playas de estacionamiento es presentada en el Cuadro N° 8.

Cuadro N° 8
DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LAS PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO

Distritos	Nro. de playas	%
Lima Cercado	18	35%
Breña	2	4%
San Isidro	22	42%
Miraflores	6	12%
Callao	2	4%
Surco	2	4%
Total	52	100%

Fuente: Perfiles y Consumidores S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V.3.2. Calificación de las playas de estacionamiento de Lima y Callao

Análisis sobre los comentarios recibidos referidos a la calificación de playas de estacionamiento

Sobre los puntajes asignados a las playas de estacionamiento “España”, “Juan de Arona II” y “Paseo de la República”

189. En la Audiencia Pública y en su escrito de comentarios (Carta C-LAP-GPF-2025-0005 del 07 de enero de 2025) a la propuesta del Regulador, LAP ha cuestionado los puntajes

asignados a los indicadores del criterio de calidad a tres playas de estacionamiento. Dichos indicadores y playas de estacionamiento son las siguientes:

- Indicador de Limpiadores de autos de la Playa de estacionamiento España ubicada en la avenida España 557-Breña e Indicador de servicios adicionales (abonados).
- Indicador de servicios adicionales (*valet parking*) en la Playa de estacionamiento Juan de Arona II ubicada en Av. Juan de Arona 813, San Isidro.
- Indicador de Servicios adicionales (*valet parking* y Abonados) en la Playa de estacionamiento “Paseo de la República”, ubicada en Av. Paseo de la República 5836, San Isidro.

190. LAP alega que, en los respectivos Indicadores para las playas de estacionamiento arriba listadas, el Regulador asignó un puntaje de cero puntos, lo que equivale a la ausencia de la prestación de tales servicios. Sin embargo, existe evidencia que confirma que estas playas de estacionamiento, en lo que corresponde, sí ofrecen los servicios de Limpiadores de autos, servicio de abonados y también de *valet parking*, por lo que se les debe asignar una puntuación de cuatro puntos en estos criterios.

191. A efectos de sustentar sus alegaciones, LAP remitió con su escrito de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador diversa documentación y registros fotográficos.

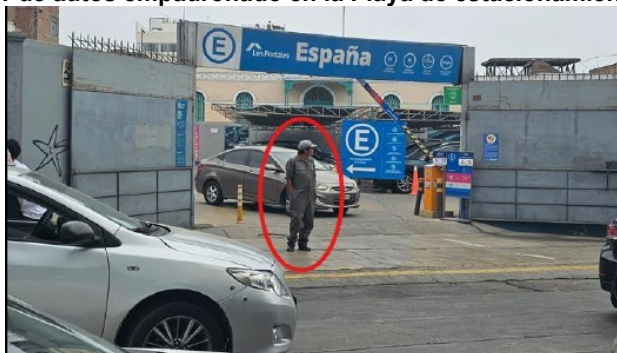
192. A continuación, se analizará la evidencia remitida:

- **Playa de estacionamiento España**

193. Para probar que la playa de estacionamiento España (ubicada en Av. España 557) brinda el servicio de limpiadores de autos empadronados, LAP remitió copia del Acuerdo Marco suscrito el 6 de febrero de 2024 entre Los Portales Estacionamientos Operadora S.A. y la empresa Inversiones APU Peña E.I.R.L., para que esta última preste el servicio de Lavado de autos en la playa de estacionamiento antes mencionada. De acuerdo con dicho Acuerdo Marco, Inversiones APU Peña E.I.R.L debía proveer un limpiador de autos debidamente uniformado e identificado con *fotocheck* de la empresa.

194. LAP también remitió registros fotográficos que evidencian la existencia de un aviso de los servicios ofrecidos en dicha playa de estacionamiento en el que incluye el lavado de autos y otra fotografía en la que se aprecia la presencia de un limpiador de autos debidamente uniformado en el frontis de la playa de estacionamiento.

Fotografía N° 1
Limpiador de autos empadronado en la Playa de estacionamiento España



Fuente: Carta C-LAP-GPF-2025-005

195. Adicionalmente, para probar la existencia de servicios adicionales, específicamente, servicio de abonados, LAP remitió las capturas fotográficas de la existencia del servicio de abonados

en la página web de APPARKA, señalado como el operador de esta playa de estacionamiento⁴¹.

- **Playa de estacionamiento Juan de Arona II**

196. Para evidenciar la provisión de servicios adicionales, en particular, del servicio de *valet parking* en la playa de estacionamiento Juan de Arona II (ubicada en Av. Juan de Arona 813, San Isidro), LAP remitió un panel fotográfico en el que se puede visualizar a un trabajador luego de estacionar un auto azul y un auto blanco, así como una pizarra de corcho en la que se aprecian presuntas fichas con datos de vehículos:

Fotografía N° 2
Servicio de Valet parking en la Playa de estacionamiento Juan de Arona



Fuente: Carta C-LAP-GPF-2025-005.

- **Playa de estacionamiento Paseo de la República**

197. Para sustentar que la playa de estacionamiento Paseo de la República (ubicada en Av. Paseo de la República 5836 Miraflores) ofrece a sus clientes los servicios de abonados y *valet parking*, LAP presentó copia de la Primera adenda al Contrato de Estacionamiento suscrito el 31 de julio de 2024 entre Inversiones Urbanísticas Operadora S.A. (antes Los Portales Estacionamientos Operadora S.A.) y la empresa Linde Perú S.R.L. para ampliar la vigencia del Contrato de estacionamiento para la playa antes mencionada desde el 01 de setiembre de 2024 hasta el 31 de agosto de 2025. De acuerdo con dicha adenda, el operador de la playa de estacionamiento debe entregar un determinado número de vales de preventa que equivaldrá a una hora o fracción de estacionamiento en la playa asociados a un total de 21 estacionamientos, siendo el cargo fijo mensual por estacionamiento de S/ 350.00. Por su parte, al hacer uso de la playa, los clientes deberán presentar su ticket de ingreso con los vales de preventa.
198. Adicionalmente, LAP argumenta que en dicha playa también se ofrece el servicio de *valet parking*, el cual resulta necesario considerando que tiene implementados 30 *lifts* o elevadores de autos, lo que les permite optimizar el espacio de la playa de estacionamiento. Como evidencia de lo anterior, LAP remitió la siguiente fotografía.

Fotografía N° 3
Presencia de *lifts* en la Playa de estacionamiento Paseo de la República

⁴¹ Servicio verificado en el siguiente link: <https://apparka.pe/cotizacion-abonados-paso-2/> (última revisión: 27 de enero de 2025)



Fuente: Carta C-LAP-GPF-2025-005.

199. Considerando la documentación y el registro fotográfico remitido por LAP, **corresponde aceptar el comentario** referido a revisar los puntajes asignados a las playas de estacionamiento España, Juan de Arona II y Paseo de la República, por lo que se realizan los ajustes correspondientes conforme se aprecia en el Cuadro N° 10.

Sobre la inclusión de tarifas actuales para las playas Abancay, Javier Prado Este, Esperanza y Rápido y Perfecto:

200. El Concesionario señala que ha identificado que cuatro playas de estacionamiento consignan tarifas actualizadas en relación con las consideradas en la Propuesta Tarifaria del Regulador. LAP argumenta que las actualizaciones de tarifas han sido implementadas por las empresas operadoras para alinearse con el entorno económico y las condiciones del mercado, por lo que consideran relevante que las nuevas tarifas sean tomadas en consideración por el Ositrán, toda vez que este ajuste refleja una práctica estándar en la industria, y permite asegurar que los resultados obtenidos sean representativos y actualizados, proporcionando una comparación precisa con otros servicios de estacionamiento.

Según LAP, las tarifas actualizadas que se consignan en las playas de estacionamiento antes señaladas son las siguientes:

Cuadro N° 9
Tarifas actualizadas en playas de estacionamiento de la muestra seleccionada

Playa de estacionamiento	Tarifa en la Propuesta de Ositrán	Tarifa actualizada
Playa Abancay	S/ 7,90 por hora o fracción	S/ 8,50 por hora o fracción
Playa Javier Prado Este	S/ 8,00 por hora o fracción	S/ 9,00 por hora o fracción
Playa Esperanza	S/ 4,00 por hora o fracción	S/ 5,00 por hora o fracción
Playa Rápido y Perfecto	S/ 5,00 por hora o fracción	S/ 7,00 por hora o fracción

201. LAP respalda sus afirmaciones de actualización de tarifas en dos capturas del aplicativo de APPARKA y dos fotografías que se presentan a continuación.

Fotografía N° 4
Capturas y Fotografías de tarifas actualizadas

Playa Abancay	Playa Javier Prado Este
----------------------	--------------------------------



202. Al respecto, cabe mencionar que de la revisión de información más actualizada (28 de enero de 2025) se aprecia que la playa Abancay consigna una tarifa más actualizada que corresponde a S/ 7.90⁴².

Fotografía N° 5
Captura de pantalla de la Tarifa de Playa Abancay

⁴² Ver: [Home - apparka](#) (última revisión 28 de enero de 2025).

Abancay
LIMA | AV. ABANCAY N° 946 - 948 - 952 - 954
- 956, LIMA

 Hay 28 estacionamientos disponibles

 El precio por hora o fracción es de S/
7.90

 Lun Dom: 24 horas

 Disponible para pagar desde la App

Fuente: Portal web de Apparka

203. Por lo tanto, para la playa Abancay se considerará la tarifa de 7,90 por ser la más actual verificada.
204. De otro lado, tomando en cuenta que la evidencia presentada por el Concesionaria respalda adecuadamente las afirmaciones de actualizaciones tarifarias en tres playas de estacionamiento, **corresponde aceptar el comentario** y considerar las tarifas actualizadas para tres playas de estacionamiento (Javier Prado Este, Esperanza y Rápido y Perfecto) en el cálculo del promedio simple de las tarifas consignadas en la muestra seleccionada y aprobada por el Regulador, lo que se puede apreciar en el Cuadro N° 10.

Calificación de este Organismo Regulador de las playas de estacionamiento

205. El Consultor verificó in situ las características, tanto de infraestructura como de calidad⁴³, de la totalidad de playas de estacionamiento, información utilizada por estas Gerencias para estimar sus puntajes sobre la base de la tabla de criterios, indicadores y ponderadores definida para este procedimiento (Cuadro N° 5). Como se puede observar en el Cuadro N° 10 los puntajes alcanzados por las playas de estacionamiento oscilaron entre 2,12 y 4,00.

Cuadro N° 10
Calificación de las playas de estacionamiento de Lima y Callao

N°	Playa de estacionamiento	Muestra	Distrito	Infra-estructura	Calidad	Puntaje total
1	Aj Parking	Muestra LAP	San Isidro	2,10	0,48	2,58
2	Alejandro Tirado	Muestra LAP	Lima	1,96	0,48	2,44
3	Beytia	Muestra LAP	Lima	2,80	0,48	3,28
4	Carabaylla -01	Muestra LAP	Lima	2,24	0,30	2,54
5	Carabaylla -03	Muestra LAP	Lima	2,24	0,48	2,72
6	Centro 1	Muestra LAP	Lima	1,96	0,48	2,44
7	Centro 2 y 3	Muestra LAP	Lima	2,52	0,66	3,18
8	Choquehuanca II	Muestra LAP	San Isidro	2,10	0,48	2,58
9	Compuplaza	Muestra LAP	Lima	2,52	1,02	3,54
10	Cyberplaza	Muestra LAP	Lima	2,80	1,02	3,82

⁴³ Cabe precisar que la evaluación realizada por el Consultor, la realizó de acuerdo con lo indicado en sus Términos de Referencia, es decir, que evaluó las playas según la propuesta de LAP que incluía en total 10 indicadores de Infraestructura y 6 indicadores de Calidad. No obstante, para efectos de este documento se ha corregido tal calificación, excluyendo al indicador de Sistema de Control de Acceso PMS.

11	Dasso	Muestra LAP	San Isidro	2,10	0,84	2,94
12	España	Muestra LAP	Breña	2,24	0,84	3,08
13	Fátima	Muestra LAP	Miraflores	1,96	0,84	2,80
14	Galerías	Muestra LAP	Miraflores	1,40	1,02	2,42
15	Javier Prado Este	Muestra LAP	San Isidro	2,38	0,84	3,22
16	Juan de Arona	Muestra LAP	San Isidro	2,10	0,66	2,76
17	Juan de Arona II	Muestra LAP	San Isidro	2,10	0,84	2,94
18	Lampa 10	Muestra LAP	Lima	2,10	0,48	2,58
19	Libertadores	Muestra LAP	San Isidro	2,52	0,66	3,18
20	Lima Cargo City	Muestra LAP	Callao	2,80	0,48	3,28
21	Manuel Bañón	Muestra LAP	San Isidro	2,24	0,84	3,08
22	Choquehuanca	Muestra LAP	San Isidro	2,24	0,66	2,90
23	Miraflores	Muestra LAP	Miraflores	2,38	0,66	3,04
24	Paseo de la República	Muestra LAP	Miraflores	2,24	0,84	3,08
25	Paz Soldán	Muestra LAP	San Isidro	2,52	0,84	3,36
26	Playa Abancay	Muestra LAP	Lima	1,96	1,02	2,98
27	Playa Caral	Muestra LAP	San Isidro	1,96	0,48	2,44
28	Recoleta	Muestra LAP	Lima	2,10	0,66	2,76
29	San Bartolo	Muestra LAP	Lima	2,10	1,02	3,12
30	Smart Parking	Muestra LAP	San Isidro	2,80	1,20	4,00
31	Canaval y Moreyra	Muestra 2015	San Isidro	2,10	0,48	2,58
32	Carriquiry	Muestra 2015	San Isidro	1,96	0,84	2,80
33	Camino Real	Muestra PyC	San Isidro	2,24	0,48	2,72
34	Centro Lampa	Muestra PyC	Lima	2,10	0,30	2,40
35	Playa Bravo Orellana	Muestra PyC	San Isidro	2,10	0,66	2,76
36	Playa Corpac	Muestra PyC	San Isidro	1,82	0,30	2,12
37	Playa Encalada	Muestra PyC	Surco	2,24	0,84	3,08
38	Playa Esperanza	Muestra PyC	Miraflores	2,38	0,66	3,04
39	Playa HGD	Muestra PyC	Lima	2,38	0,48	2,86
40	Playa Larco	Muestra PyC	Miraflores	2,52	0,66	3,18
41	Playa Monterrico	Muestra PyC	Surco	2,24	0,84	3,08
42	Playa Puno	Muestra PyC	Lima	2,52	0,30	2,82
43	Playa San Sebastián	Muestra PyC	San Isidro	2,10	0,30	2,40
44	Playa Valbor	Muestra PyC	San Isidro	2,10	0,30	2,40
45	Playa Washington	Muestra PyC	Lima	2,24	0,66	2,90
46	Plaza del Sol	Muestra PyC	San Isidro	1,54	0,66	2,20
47	Washington 1281	Muestra PyC	Lima	2,24	0,66	2,90
48	Playa San Cristóbal	Muestra PyC	Lima	2,24	0,48	2,72
49	Playa Breña	Muestra PyC	Breña	2,10	0,48	2,58
50	Playa Minka	Muestra PyC	Callao	1,96	0,66	2,62
51	Playa Rápido y Perfecto	Muestra PyC	San Isidro	2,10	1,02	3,12
52	Playa Maui	Muestra PyC	San Isidro	2,10	0,66	2,76

Fuente: Perfiles y Consumidores S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

206. La evaluación realizada a cada uno de los criterios e indicadores de cada playa de estacionamiento se puede encontrar de manera detallada en el Anexo N° 09.
207. Cabe indicar que en algunos casos la calificación y puntaje asignados por LAP a las 31 playas de estacionamiento que fueron calificadas en su propuesta tarifaria, coinciden con la evaluación realizada por el Consultor, pero también hay casos en los que hay discrepancias. Tales discrepancias se detallan en el Anexo N° 10.

V.4. Selección de la muestra de playas de estacionamiento comparables

208. De acuerdo con la metodología aprobada, las playas de estacionamiento que serán incluidas dentro de la muestra final de playas comparables a la del AIJC son aquellas cuyos puntajes estén dentro del rango de admisibilidad de +/-15% del puntaje de la playa del AIJC.

209. Además, la metodología contempla que si una vez seleccionadas las playas similares se ha obtenido una muestra inferior a diez (10) playas, se ampliará progresivamente el rango de admisibilidad hasta llegar a tener una muestra de, por lo menos, diez (10) playas.
210. En este caso, el puntaje del Nuevo Terminal del AIJC ascendió a 3,44, las playas de estacionamiento comparables serán aquellas que alcanzaron puntajes dentro del rango de admisibilidad (+/-15%) de 2,92 y 3,96 en la calificación total que corresponde a la suma de los criterios de infraestructura y calidad del servicio.
211. Así, de las 52 playas de estacionamiento evaluadas, 21 han obtenido puntajes dentro del rango de admisibilidad indicado y, por tanto, se consideran comparables a la del Nuevo Terminal del AIJC y deben formar parte de la muestra en base a la cual se determinará la tarifa objeto de este procedimiento de revisión tarifaria (ver Cuadro N°11).

Cuadro N° 11
Playas de estacionamiento comparables a la del AIJC

N°	Playa de estacionamiento	Distrito	Infra-estructura	Calidad	Puntaje total	Tarifa S/ por hora
3	Beytia	Lima	2,80	0,48	3,28	6,00
7	Centro 2 y 3	Lima	2,52	0,66	3,18	4,00
9	Compuplaza	Lima	2,52	1,02	3,54	7,00
10	Cyberplaza	Lima	2,80	1,02	3,82	5,00
11	Dasso	San Isidro	2,10	0,84	2,94	12,90
13	España	Breña	2,24	0,66	2,90	10,00
16	Javier Prado Este	San Isidro	2,38	0,84	3,22	9,00
18	Juan de Arona II	San Isidro	2,1	0,84	2,94	17,40
20	Libertadores	San Isidro	2,52	0,66	3,18	9,60
21	Lima Cargo City	Callao	2,80	0,48	3,28	8,00
22	Manuel Bañón	San Isidro	2,24	0,84	3,08	14,40
24	Miraflores	Miraflores	2,38	0,66	3,04	12,00
25	Paseo de la República	Miraflores	2,24	0,84	3,08	10,00
26	Paz Soldán	San Isidro	2,52	0,84	3,36	8,00
27	Playa Abancay	Lima	1,96	1,02	2,98	7,90
30	San Bartolo	Lima	2,10	1,02	3,12	6,00
38	Playa Encalada	Surco	2,24	0,84	3,08	7,00
39	Playa Esperanza	Miraflores	2,38	0,66	3,04	5,00
41	Playa Larco	Miraflores	2,52	0,66	3,18	7,00
42	Playa Monterrico	Surco	2,24	0,84	3,08	7,00
52	Playa Rápido y Perfecto	San Isidro	2,10	1,02	3,12	7,00

Fuente: Perfiles y Consumidores S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V.5. Determinación de la tarifa máxima aplicable

212. Finalmente, para calcular el promedio de tarifas de la muestra final, en aplicación de la metodología de tarificación por comparación o *benchmarking* se excluyen los valores extremos a efectos de evitar que generen distorsiones en la muestra por factores no observados y sesgar los resultados que se obtengan al promediar las tarifas.
213. De las 21 playas de estacionamiento cuyos puntajes se encuentran en el rango de admisibilidad, la que registra el valor más alto es Juan de Arona II (S/ 17,40) y el valor extremo inferior corresponde a la playa Centro 2 y 3 y asciende a S/ 4,00. Esas dos playas de estacionamiento serán excluidas para obtener la muestra final.
214. La muestra final considera las tarifas de 19 playas de estacionamiento de Lima y Callao presentadas en el Cuadro N° 12, cuyas tarifas ascienden, en promedio, a S/ 8,36 por hora.

Cuadro N° 12
TARIFAS COBRADAS POR EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR EN PLAYAS
COMPARABLES A LAS DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC

N°	Playa de estacionamiento	Distrito	Puntaje total	Tarifa S/ por hora
3	Beytia	Lima	3,28	6,00
9	Compuplaza	Lima	3,54	7,00
10	Cyberplaza	Lima	3,82	5,00
11	Dasso	San Isidro	2,94	12,90
13	España	Breña	2,90	10,00
16	Javier Prado Este	San Isidro	3,22	9,00
20	Libertadores	San Isidro	3,18	9,60
21	Lima Cargo City	Callao	3,28	8,00
22	Manuel Bañón	San Isidro	3,08	14,40
24	Miraflores	Miraflores	3,04	12,00
25	Paseo de la República	Miraflores	3,08	10,00
26	Paz Soldán	San Isidro	3,36	8,00
27	Playa Abancay	Lima	2,98	7,90
30	San Bartolo	Lima	3,12	6,00
38	Playa Encalada	Surco	3,08	7,00
39	Playa Esperanza	Miraflores	3,04	5,00
41	Playa Larco	Miraflores	3,18	7,00
42	Playa Monterrico	Surco	3,08	7,00
52	Playa Rápido y Perfecto	San Isidro	3,12	7,00
Tarifa Playa de estacionamiento AIJC – Nuevo Terminal				8,36

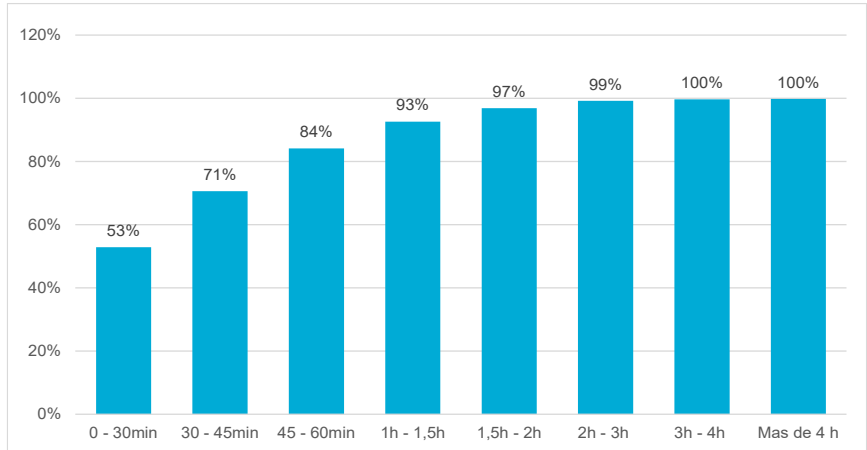
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V.6. Estructura tarifaria y unidad de cobro

215. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN, se estableció la siguiente estructura tarifaria para el servicio de playa de estacionamiento del AIJC basada en razones de mejora del bienestar del usuario y eficiencia asignativa, la misma que fue ratificada por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN:
- Una tarifa por vehículo ligero para los primeros 45 minutos de permanencia en el aeropuerto.
 - Luego de sobrepasado ese tiempo, una tarifa por vehículo ligero por hora o fracción.
216. En dicha oportunidad se tomó en cuenta el tiempo de permanencia efectivo de los vehículos en la playa de estacionamiento del AIJC, y considerando que aproximadamente el 60% de los usuarios utilizaba la playa en períodos de hasta 45 minutos y un 14% adicional utilizaba entre 46 y 60 minutos se optó por dividir el primer tramo de la primera hora de uso en dos componentes que reflejen de manera más cercana el comportamiento de los usuarios, es decir, un primer componente de 0 a 45 minutos y el segundo de 46 minutos a 60 minutos.
217. En el presente caso, se solicitó a LAP que remita información sobre la evolución del tiempo de permanencia en la playa de estacionamiento del AIJC para el año 2019 (periodo pre pandemia) y enero a 2022 a agosto de 2024 (periodo post pandemia). Dicha solicitud fue atendida con Carta C-LAP-GPF-2024-0167.
218. A partir de dicha información se ha podido establecer que, en un periodo que no considera los años 2020 y 2021 caracterizados por la presencia de la pandemia del COVID 19, es decir el año 2019 y el periodo comprendido entre los meses de enero del 2020 y agosto de 2024,

un mayor número de usuarios ha hecho uso de la playa de estacionamiento del AIJC por un tiempo de hasta 45 minutos en comparación con los datos obtenidos en el anterior procedimiento de revisión de la tarifa bajo análisis. Así, mientras que en el Informe N° 037-15-GRE-GAJ-OSITRAN se estimó que cerca del 60% de los usuarios utilizaba la playa de estacionamiento del AIJC por un periodo de hasta 45 minutos, con el uso de la información más reciente detallada anteriormente, dicho porcentaje ascendió a 71%. Esto demuestra que los usuarios vienen haciendo un uso más eficiente del espacio de playa de estacionamiento del AIJC, reduciendo su tiempo promedio de ocupación.

Gráfico N° 2
FRECUENCIA ACUMULADA DEL TIEMPO DE USO DE LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO DEL AIJC (2019, 2022-2024^{1/})



1/ Para el año 2024, se considera información de los meses de enero a agosto.
Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

219. En ese sentido, se considera pertinente mantener la estructura de cobro establecida por este Organismo Regulador por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN y ratificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN para el presente procedimiento de revisión tarifaria. De este modo, la tarifa máxima a ser cobrada a los vehículos ligeros por el servicio de estacionamiento del Nuevo Terminal del AIJC será de S/. 6,30 por los primeros 45 minutos y, luego de excedido ese plazo, se aplicará la tarifa por hora o fracción de S/ 8,40⁴⁴ (ver Cuadro N° 13).

Cuadro N° 13
TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC

Unidad	Tiempo de uso	Tarifa máxima (S/, incluye IGV)
Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30
	46 a 60 minutos	8,40
	61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción

⁴⁴ Considerando la regla de redondeo establecida en el Anexo IV del RETA (Reglas para el redondeo y presentación de las cifras decimales de las tarifas), que en su punto II **Reglas aplicables para el redondeo y la presentación de los decimales de la tarifa**, literal b) establece:

b) Sobre el redondeo de los decimales de la tarifa

2)
(..)
Si el valor del primer dígito despreciado a la derecha del último dígito relevante es **mayor o igual que 5**, entonces se **aumenta** en una unidad el valor de la última cifra decimal compuesta por los dígitos relevantes

220. De acuerdo con los criterios metodológicos aprobados por el Consejo Directivo del Ositrán a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, la muestra de playas de estacionamiento comparables puede ser revisada luego de dos años, de oficio o a pedido de parte, lo que puede implicar la adición, reemplazo o exclusión en los criterios y calificaciones.
221. Las tarifas antes indicadas entrarán en vigencia con el inicio de la operación del Nuevo Terminal del AIJC, para lo cual el Concesionario deberá previamente publicar y comunicar las nuevas tarifas que ha decidido cobrar, de conformidad con lo establecido en el artículo 49 del RETA.

VI. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE EMERGENCIA

222. Como se ha explicado previamente, de conformidad con el artículo 16 del REGO, la función reguladora es competencia del Consejo Directivo. Al respecto, cabe señalar que, desde el 23 de octubre del 2023⁴⁵, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para sesionar, conforme al artículo 6⁴⁶ del ROF.
223. El numeral 10 del artículo 9 del ROF establece que es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
224. En el presente caso, el procedimiento de revisión tarifaria se encuentra orientado a establecer la Tarifa Máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge. Sobre el particular, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP el 30 de enero de 2025, el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se llevará a cabo a más tardar el 30 de marzo de 2025.
225. Considerando que la fecha prevista para la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC es el 30 de marzo de 2025 – según la mencionada Acta de Acuerdos–, y que no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo, se considera impostergable que la Presidencia

⁴⁵ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Díaz Guevara, lo que imposibilita contar con el *quorum* requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros. Posteriormente, con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

Es pertinente indicar que, si bien mediante la Resolución Ministerial N° 306-2024-PCM, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de noviembre de 2024, se conformó el Comité de Selección a cargo del Concurso Público para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en relación al proceso de selección relativo al Consejo Directivo del Ositrán, este aún se encuentra en proceso.

⁴⁶ “Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

Ejecutiva se pronuncie sobre la aprobación del valor final de tarifa aplicable a la playa de estacionamiento del AIJC.

226. En virtud de lo anteriormente expuesto y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo que conlleva a la situación de emergencia identificada previamente, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

VII. CONCLUSIONES

227. Mediante la Resolución N° 056-2024-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, del Servicio de playa de estacionamiento vehicular a ser brindado en el Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
228. De acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 128-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustenta la Resolución N°056-2024-PD-OSITRAN, la metodología a utilizar en el presente procedimiento de revisión tarifaria es aquella prevista en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que establece de manera expresa que la tarifa por el servicio de playa de estacionamiento vehicular que LAP está autorizado a ofrecer deberá ser igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento aprobada por Ositrán de manera oportuna.
229. Además, se considera que corresponde modificar la metodología aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, únicamente en el extremo referido a la tabla de criterios, indicadores y ponderadores de evaluación y calificación de las playas de estacionamiento contenida en el Anexo N° 1 de la mencionada resolución, a efectos de incluir en el criterio de calidad, un indicador vinculado a la disponibilidad de un sistema de pago POS para facilitar a los usuarios opciones de pago distintas al efectivo, y consecuentemente modificar las ponderaciones de los indicadores de calidad, de acuerdo con el detalle establecido en el Cuadro N° 5 del presente informe.
230. A partir de ello y considerando la absolución de los comentarios recibidos a la propuesta tarifaria publicada en virtud de lo dispuesto mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0079-2024-PD-OSITRAN, el Regulador ha encontrado una muestra de 19 playas de estacionamiento comparables a la del Nuevo Terminal del AIJC, sobre la base de la cual calcular el promedio simple indicado en el Contrato de Concesión.
231. Se considera pertinente mantener la estructura de cobro establecida por este Organismo Regulador por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN y ratificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN para el presente procedimiento de revisión tarifaria. Considerando lo anterior, así como las Reglas para el redondeo y presentación de las cifras decimales establecidas en el Anexo IV del RETA, las tarifas máximas (incluido IGV) para el servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC se presentan en la tabla siguiente:

TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC

Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)
Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30
		46 a 60 minutos	8,40
		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

232. De acuerdo con los criterios metodológicos aprobados por el Consejo Directivo del Ositrán a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, la muestra de playas de estacionamiento comparables puede ser revisada luego de dos años, de oficio o a pedido de parte, lo que puede implicar la adición, reemplazo o exclusión en los criterios y calificaciones.
233. Las tarifas antes indicadas entrarán en vigencia en la fecha de inicio de la operación del Nuevo Terminal del AIJC, para lo cual el Concesionario deberá previamente publicar y comunicar las nuevas tarifas que ha decidido cobrar, de conformidad con lo establecido en el artículo 49 del RETA.
234. Finalmente, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo por falta de *quorum*, lo que conlleva a una situación de emergencia identificada en el presente Informe Conjunto, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente informe conjunto y su correspondiente publicación; en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

VIII. RECOMENDACIONES

235. Se recomienda a la Gerencia General elevar el presente informe para consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de la Gerencia de Regulación y Estudios

Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

MELINA CALDAS CABRERA

Jefa de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

JOSÉ ZEGARRA ROMERO

Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y
Administrativos (e)

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

ELIANA CASTILLO MAR

Abogada Senior

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXOS

ANEXO N° 01
Tabla de calificación con para la muestra de playas de estacionamiento
aprobada mediante Resolución de Consejo N° 030-10-CD/OSITRAN

Criterio	Indicador	Ponderación (%)	Clasificación	Calificación
Infraestructura (70%)	Número de espacios (vehículos ligeros)	10	Menor o igual a 50 Mayor a 50 y menor o igual a 100 Mayor a 100	0 2 4
	Cerco perimétrico (área cercada)	10	Menor a 100% Igual a 100%	0 4
	Techo (área techada)	20	Menor o igual a 25% Mayor a 25% y menor o igual a 50% Mayor a 50% y menor o igual a 75% Mayor a 75% y menor o igual a 100%	0 1 2 4
	Baños	10	1 baño, si el área es menor o igual a 1000 m ² 2 baños, si el área es mayor a 1000 m ²	Sí=4 No=0 Sí=4 No=0
	Puertas	10	1 puerta, si el área es menor o igual a 500 m ² 2 puertas, si el área es mayor a 500 m ²	Sí=4 No=0 Sí=4 No=0
	Vías de acceso y corredores	10	Ancho de las vías de acceso < a 3 m Ancho de las vías de acceso ≥ a 3 m	0 4
	Espacio de estacionamiento ⁴⁷	10	Si dimensiones < 2,5 m ancho x 5,0 m largo Si dimensiones ≥ 2,5 m ancho x 5,0 m largo	0 4
	Señalización	10	No acorde con el Manual Acorde con el Manual	0 4
	Piso	10	Tierra u otros Piedra chancada Asfalto o concreto	0 2 4
Calidad (30%)	Control de siniestros	30	Sin extintores de gas carbónico Menos de 1 extintor (9 libras) cada 150 m ² 1 extintor (9 libras) o más cada 150 m ²	0 2 4
	Horario de atención	20	Menos de 24 horas 24 horas	0 4
	Personal de seguridad	20	No Sí	0 4
	Limpiadores de autos	15	No empadronados Sí empadronados	0 4
	Servicios adicionales (<i>valet parking</i> , guardianía, abonados)	15	No Sí	0 4

ANEXO N° 02
Tabla de calificación para la muestra de playas de estacionamiento propuesta por LAP

⁴⁷ Conforme al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras.

Criterio	Indicador	Ponderación	Clasificación	Calificación
Infraestructura 70%	Número de espacios (Vehículos ligeros)	10%	Menor o igual a 50	0
			Mayor a 50 y menor a 100	2
			Mayor a 100	4
	Cerco perimétrico (área cercada)	10%	Menor a 100%	0
			Igual a 100%	4
	Techo (área techada)	10%	Menor o igual a 25%	0
			Mayor a 25% y menor a 50%	1
			Mayor a 50% y menor a 75%	2
	Baños	10%	Mayor a 75% y menor a 100%	4
			1 baño, si el área es menor o igual a 1,000 m ²	Sí = 4, No=0
	Puertas de acceso	10%	2 baños si el área es mayor a 1,000 m ²	Sí = 4, No=0
			1 puerta, si el área es menor o igual a 500 m ²	Sí = 4, No=0
	Vías de acceso y corredores	10%	2 puertas, si el área es mayor a 500 m ²	Sí =4, No=0
			Ancho de las vías de acceso menor a 3 m	0
	Espacio de estacionamientos	10%	Ancho de las vías de acceso mayor o igual a 3m	4
			Si dimensiones <2.5 m de ancho x 5 m de largo	0
	Señalización	10%	Si dimensiones >=2.5 m de ancho x 5 m de largo	4
			No acorde con el manual	0
	Piso	10%	Acorde con el manual	4
			Tierra u otros	0
			Piedra chancada	2
	Equipos de control de acceso (PMS)	10%	Asfalto o concreto	4
			No implementado	0
			Implementado	4
Calidad 30%	Control de siniestros	25%	Sin extintores de gas carbónico	0
			Menos de 1 extintor cada 150 m ²	2
			1 extintor o más cada 150 m ²	4
	Horario de atención	15%	Menos de 24 horas	0
			24 horas	4
	Personal de seguridad	15%	No	0
			Sí	4
	Limpiadores de autos	15%	No empadronados	0
			Sí empadronados	4
	Servicios adicionales (valet parking, guardianía, abonados)	15%	No	0
			Sí	4
	Pago con sistema POS	15%	No	0
			Sí	4

Fuente: Memorando N° M-GPF-GALG-2024-0024-LAP.

ANEXO N° 03

METODOLOGÍA ACTUAL Y MODIFICACIÓN PROPUESTA

Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN		Modificación propuesta al criterio "Calidad"	
Indicador	Ponderación	Indicador	Ponderación
Control de siniestros	30%	Control de siniestros	25%
Horario de atención	20%	Horario de atención	15%
Personal de seguridad	20%	Personal de seguridad	15%
Limpiadores de autos	15%	Limpiadores de autos	15%
Servicios adicionales (<i>valet parking</i> , guardianía, abonados)	15%	Servicios adicionales (<i>valet parking</i> , guardianía, abonados)	15%
		Sistema de Pago POS	15%

ANEXO N° 04

VERIFICACIÓN DE LAS 15 DE PLAYAS DEL 2015 EXCLUIDAS DE LA PROPUESTA DE LAP

N°	PLAYA DE ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	DISTRITO	RESULTADOS DE LA VERIFICACIÓN
1	Castañitas	Calle Castañitas 182	SAN ISIDRO	Local ya no existe, es un almacén y se visualiza sólo una puerta de ingreso
2	Basadre	Av. Jorge Basadre 260	SAN ISIDRO	Playa abandonada, se visualiza que hay dos puertas
3	Benavides	Av. Benavides 798	MIRAFLORES	Ya no es playa de estacionamiento Se encuentra todo cercado para una posible construcción
4	Canaval y Moreyra	Av. Enrique Canaval y Moreyra cdra. 5, Urb. El Palomar Mz. I-1 Lt. 8	SAN ISIDRO	Se encuentra funcionando,
5	Carriquiry	Av. Carriquiry 475	SAN ISIDRO	Se encuentra funcionando
6	Carriquiry II	Av. Carriquiry 372	SAN ISIDRO	Actualmente es un edificio
7	Choquehuanca	Calle Choquehuanca 798	SAN ISIDRO	Playa abandonada, cuenta con una puerta de ingreso con doble acceso (1 entrada - 1 salida)
8	Junín	Jr. Junín 229	LIMA	Ya no existe la playa de estacionamiento, actualmente es un terreno cercado
9	La Encalada	Av. La Encalada 1709	SURCO	Playa de estacionamiento en funcionamiento, actualmente no le pertenece a Los Portales
10	Los Olivos	Calle Los Olivos 398	SAN ISIDRO	Actualmente es un edificio
11	Malecón de la Reserva	Malecón de la Reserva 751	MIRAFLORES	Ya no es una playa de estacionamiento, es un edificio en construcción
12	Porta	Calle Porta 164	MIRAFLORES	Ya no es playa de estacionamiento, actualmente es un Centro comercial
13	San Borja Sur	Av. San Borja Sur y Av. El Bosque	SAN BORJA	Playa de estacionamiento ya no existe, en construcción un campo de Padel
14	Tradiciones	Tradiciones 251	SAN ISIDRO	Se encuentra cerrada
15	Vasco Núñez de Balboa	Av. Vasco Núñez de Balboa 667	SAN ISIDRO	Se ha comprobado que cuenta con tarifa diferenciada

Fuente: Informe "Servicio de recopilación de información necesaria para la revisión de la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Nuevo terminal (AIJC)" elaborado por Perfiles y Consumidores por encargo de Ositrán.

ANEXO N° 05

Registro fotográfico de las playas Canaval y Moreyra y Carriquiry

a) Playa de estacionamiento Canaval y Moreyra



¡Pago exitoso!

S/ 5.00

Destinatario

NS

Neil Santiago Benel Rodriguez

51998221359

Detalle de la transacción

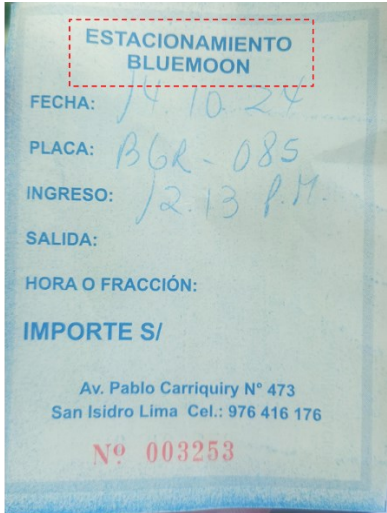
Comisión	S/. 0.00
ITF	S/. 0.00
Destino	YAPE
Código de Operación	675338
Fecha y hora	14/10/2024 12:49 PM

Descripción

PLAYA DE ESTACIONAMIENTO NO DA BOLETA

b) Playa de estacionamiento Carriquiry



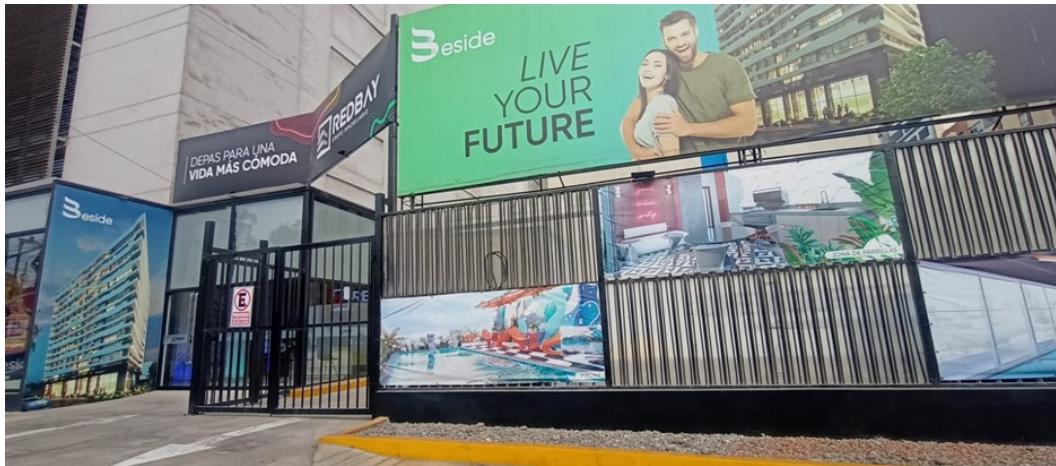


Fuente: Informe “Servicio de recopilación de información necesaria para la revisión de la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Nuevo terminal (AIJC)” elaborado por Perfiles y Consumidores por encargo de Ositrán.

ANEXO N° 06
Registro fotográfico de las playas El Polo II, Limatambo y Central Parking

N°	Nombre	Administrador	Dirección	Distrito
1	El Polo II	Los Portales	Jr. El Polo 828/118	SURCO
2	Limatambo	Los Portales	Av. Paseo de la república 2486	SAN ISIDRO
3	Central Parking	Otro	Augusto Tamayo 144	SAN ISIDRO

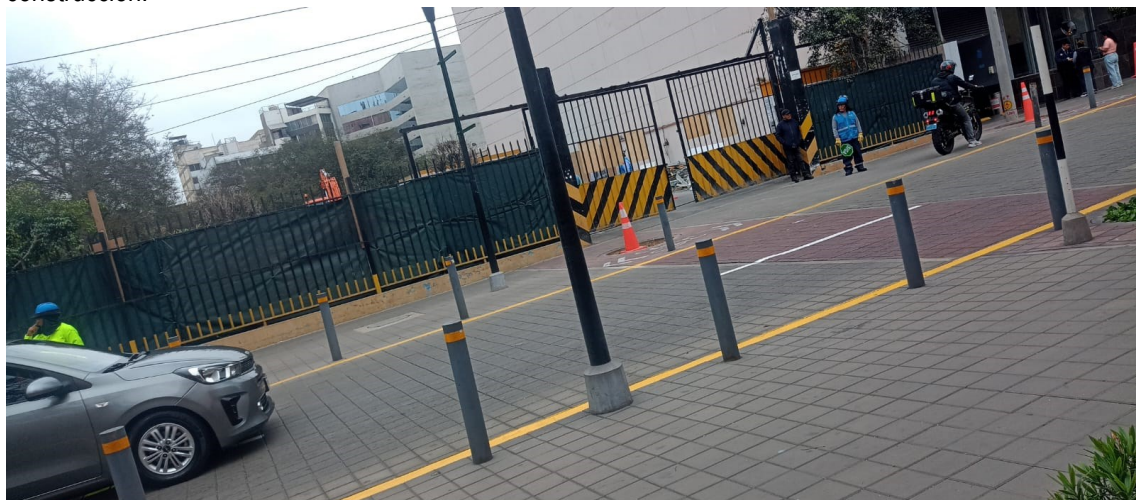
Playa de estacionamiento El Polo II, en la dirección se encuentra en construcción un proyecto inmobiliario.



Playa de estacionamiento Limatambo, en la dirección asignada existe una residencial habitacional.



Playa de estacionamiento Central Parking, en la dirección asignada se encuentra una edificación en construcción.



ANEXO N° 07
Registro fotográfico de las playas Centro 2 y Centro 3

Se ha verificado que las **playas de estacionamiento** denominadas en la relación de la Muestra LAP como **Centro 2 y Centro 3** ubicadas en la misma dirección - **Jr. Azángaro 285 – Lima**, corresponde a un solo espacio físico y no a dos unidades para ser evaluadas.



PLAYA DE ESTACIONAMIENTO "SAN PEDRO"		R.U.C. 10480528536
De: Pablo Alejandro Elias Lovaton Flores Jr. Azángaro N° 285 Cercado de Lima Lima - Lima - Lima / Telf.: 933584560		BOLETA DE VENTA
PLACA N° 0612085		0001. N° 004683
Domingo y Feriado de 8 a.m. a 9 p.m.		HORARIO DE ATENCION Lunes a Sábado de 8 a.m. a 10 p.m.
PERDIDA DE BOLETA 10 Soles de Penalidad		H.E. H.S. 11:47
Lima, 1 / 12		Total s/
CONDICIONES: El pago de la tarifa es sólo por el uso del parqueo y la playa no se responsabiliza por robo, choques, incendios, sismos, ni atentados terroristas o sustracción de accesorios u objetos de valor dejados dentro del vehículo. Se recomienda dejar las puertas bien cerradas y conectar su alarma. Este ticket es indispensable para retirar su vehículo. NO EXTRAÑAR.		
VILLALOBOS YUPANQUI ESTEBAN CALEB - RUC: 10728341644 Serie: 0001 del 2001 al 7000 - Aut. 14945619023 - Fi. 31/05/2023		USUARIO

ANEXO N° 08
Relación de playas de estacionamiento adicionales agregadas por Perfiles y Consumidores S.A.C.

N°	Nombre de la Playa de Estacionamiento	Segmento	Dirección	Distrito
1	Camino Real	Muestra PyC	Lizardo Alzamora Este 475	SAN ISIDRO
2	Centro Lampa	Muestra PyC	Jr. Lampa 773	LIMA
3	Playa Bravo Orellana	Muestra PyC	Av. República de Colombia 170	SAN ISIDRO
4	Playa Corpac	Muestra PyC	Av. Canaval y Moreyra 670	SAN ISIDRO
5	Playa Encalada	Muestra PyC	Av. La Encalada frente a la Embajada de Estados Unidos	SURCO
6	Playa Esperanza	Muestra PyC	Calle Esperanza 155	MIRAFLORES
7	Playa HGD	Muestra PyC	Jr. Rufino Torrico 759	LIMA
8	Playa Larco	Muestra PyC	Av. Larco 1212	MIRAFLORES
9	Playa Monterrico	Muestra PyC	Av. El Polo 825	SURCO
10	Playa Puno	Muestra PyC	Jr. Puno 144 A	LIMA
11	Playa San Sebastián	Muestra PyC	Calle Almirante Lord Cochrane 258	SAN ISIDRO
12	Playa Valbor	Muestra PyC	Calle Las Camelias 655	SAN ISIDRO
13	Playa Washington 1229	Muestra PyC	Jr. Washington 1229	LIMA
14	Plaza del Sol	Muestra PyC	Av. Paseo de la República 3050	SAN ISIDRO
15	Washington 1281	Muestra PyC	Jr. Washington 1281	LIMA
16	Playa San Cristóbal	Muestra PyC	Jr. Azángaro 734	LIMA
17	Playa Breña	Muestra PyC	Jr. Breña 250	BREÑA
18	Playa Minka	Muestra PyC	Av. Argentina 3093	CALLAO
19	Playa Rápido y Perfecto	Muestra PyC	Av. Carriquiry 498	SAN ISIDRO
20	Playa Maui	Muestra PyC	Calle 19 – 166	SAN ISIDRO

ANEXO N° 09
Calificación de las playas de estacionamiento de Lima y Callao

Ponderación					10%	10%	20%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
					INFRAESTRUCTURA 70%										10%
N°	Playa de estacionamiento	Muestra	Dirección	Distrito	1. Número de espacios (vehículos ligeros)	2. Cerco Perimétrico (área cercada)	3. Techo (área techada)	4. Baños	5. Puertas de acceso	6. Vías de acceso y corredores	7. Espacio de estacionamiento	8. Señalización	9. Piso	Puntaje Infraestructura	
1	Aj Parking	Muestra LAP	Calle Manuel Bañón 360	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
2	Alejandro Tirado	Muestra LAP	Av. Alejandro Tirado 261	LIMA	0	4	0	4	4	4	4	4	4	1,96	
3	Beytia	Muestra LAP	Calle Beytia 359	LIMA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2,80	
4	Carabaylla -01	Muestra LAP	Jr. Carabaya 996	LIMA	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
5	Carabaylla -03	Muestra LAP	Jr. Carabaya 1012	LIMA	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
6	Centro 1	Muestra LAP	Jr. Junín 350	LIMA	2	4	1	4	4	4	4	4	0	1,96	
7	Centro 2 y 3	Muestra LAP	Jr. Azángaro 285	LIMA	0	4	4	4	4	4	4	4	4	2,52	
8	Choquehuanca II	Muestra LAP	Calle Choquehuanca 665	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
9	Compuplaza	Muestra LAP	Av. Inca Garcilaso de la Vega 1225	LIMA	0	4	4	4	4	4	4	4	4	2,52	
10	Cyberplaza	Muestra LAP	Av. inca Garcilaso de la Vega 1348	LIMA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2,80	
11	Dasso	Muestra LAP	Calle Álvarez Calderón 180	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
12	España	Muestra LAP	Av. España 557	BREÑA	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
13	Fátima	Muestra LAP	Calle San Ignacio de Loyola 151	MIRAFLORES	0	4	1	4	4	4	4	4	2	1,96	
14	Galerías	Muestra LAP	Pasaje Los Pinos 165	MIRAFLORES	0	0	0	0	4	4	4	4	4	1,40	
15	Javier Prado Este	Muestra LAP	Av. Javier Prado Este 707	SAN ISIDRO	4	4	1	4	4	4	4	4	4	2,38	
16	Juan de Arona	Muestra LAP	Av. Juan de Arona 779	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
17	Juan de Arona II	Muestra LAP	Av. Juan de Arona 813	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
18	Lampa 10	Muestra LAP	Jr. Lampa 1035	LIMA	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
19	Libertadores	Muestra LAP	Calle Los Libertadores 732	SAN ISIDRO	0	4	4	4	4	4	4	4	4	2,52	
20	Lima Cargo City	Muestra LAP	Av. Elmer Faucett 2883	CALLAO	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2,80	
21	Manuel Bañón	Muestra LAP	Calle Manuel Bañón 254	SAN ISIDRO	2	4	1	4	4	4	4	4	4	2,24	
22	Maristas (Choquehuanca)	Muestra LAP	Av. Camino Real 610	SAN ISIDRO	4	4	0	4	4	4	4	4	4	2,24	
23	Miraflores	Muestra LAP	Calle Bolívar 250	MIRAFLORES	2	4	2	4	4	4	4	4	4	2,38	
24	Paseo de la República	Muestra LAP	Av. Paseo de la República 5836	MIRAFLORES	2	4	1	4	4	4	4	4	4	2,24	
25	Paz Soldán	Muestra LAP	Av. Paz Soldán 216	SAN ISIDRO	4	4	2	4	4	4	4	4	4	2,52	
26	Playa Abancay	Muestra LAP	Av. Abancay 946	LIMA	0	4	0	4	4	4	4	4	4	1,96	
27	Playa Caral	Muestra LAP	Calle Amador Merino 390	SAN ISIDRO	0	4	0	4	4	4	4	4	4	1,96	
28	Recoleta	Muestra LAP	Jr. Camaná 1090	LIMA	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
29	San Bartolo	Muestra LAP	Jr. Lampa 787	LIMA	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
30	Smart Parking	Muestra LAP	Parque Cáceres	SAN ISIDRO	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2,80	
31	Canaval y Moreyra	Muestra 2015	Av. Canaval y Moreyra cuadra 5	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
32	Carriquiry	Muestra 2015	Av. Carriquiry 475	SAN ISIDRO	0	4	2	4	4	0	4	4	4	1,96	
33	Camino Real	Muestra PyC	Lizardo Alzamora Este 475	SAN ISIDRO	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
34	Centro Lampa	Muestra PyC	Jr. Lampa 773	LIMA	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
35	Playa Bravo Orellana	Muestra PyC	Av. República de Colombia 170	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
36	Playa Corpac	Muestra PyC	Av. Canaval y Moreyra 670	SAN ISIDRO	0	4	0	4	4	4	4	4	2	1,82	
37	Playa Encalada	Muestra PyC	Av. La Encalada frente a la Embajada de Est.	SURCO	2	4	1	4	4	4	4	4	4	2,24	
38	Playa Esperanza	Muestra PyC	Calle Esperanza 155	MIRAFLORES	2	4	2	4	4	4	4	4	4	2,38	
39	Playa HGD	Muestra PyC	Jr. Rufino Torrico 759	LIMA	2	4	2	4	4	4	4	4	4	2,38	
40	Playa Larco	Muestra PyC	Av. Larco 1212	MIRAFLORES	4	4	2	4	4	4	4	4	4	2,52	
41	Playa Monterrico	Muestra PyC	Av. El Polo 825	SURCO	2	4	1	4	4	4	4	4	4	2,24	
42	Playa Puno	Muestra PyC	Jr. Puno 144 A	LIMA	0	4	4	4	4	4	4	4	4	2,52	
43	Playa San Sebastián	Muestra PyC	Calle Almirante Lord Cochrane 258	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
44	Playa Valbor	Muestra PyC	Calle Las Camelias 655	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
45	Playa Washington 1229	Muestra PyC	Jr. Washington 1229	LIMA	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
46	Plaza del Sol	Muestra PyC	Av. Paseo de la Republica 3050	SAN ISIDRO	2	0	0	0	4	4	4	4	4	1,54	
47	Washington 1281	Muestra PyC	Jr. Washington 1281	LIMA	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
48	Playa San Cristóbal	Muestra PyC	Jr. Azángaro 734	LIMA	0	4	2	4	4	4	4	4	4	2,24	
49	Playa Breña	Muestra PyC	Jr. Breña 250	BREÑA	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
50	Playa Minka	Muestra PyC	Av. Argentina 3093	CALLAO	0	4	0	4	4	4	4	4	4	1,96	
51	Playa Rápido y Perfecto	Muestra PyC	Av. Carriquiry 498	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	
52	Playa Maui	Muestra PyC	Calle 19 - 166	SAN ISIDRO	0	4	1	4	4	4	4	4	4	2,10	

Ponderación					25%	15%	15%	15%	15%	15%	Puntaje Calidad	Puntaje total
					CALIDAD 30%							
Nº	Playa de estacionamiento	Muestra	Dirección	Distrito	11. Control de siniestros	12. Horario de atención	13. Personal de seguridad	14. Limpiadores de autos	15. Servicios adicionales	16. POS		
1	Aj Parking	Muestra LAP	Calle Manuel Bañón 360	SAN ISIDRO	4	0	0	0	0	4	0,48	2,58
2	Alejandro Tirado	Muestra LAP	Av. Alejandro Tirado 261	LIMA	4	0	0	0	4	0	0,48	2,44
3	Beytia	Muestra LAP	Calle Beytia 359	LIMA	4	0	0	0	4	0	0,48	3,28
4	Carabaylla -01	Muestra LAP	Jr. Carabaya 996	LIMA	4	0	0	0	0	0	0,30	2,54
5	Carabaylla -03	Muestra LAP	Jr. Carabaya 1012	LIMA	4	0	0	0	0	4	0,48	2,72
6	Centro 1	Muestra LAP	Jr. Junín 350	LIMA	4	0	4	0	0	0	0,48	2,44
7	Centro 2 y 3	Muestra LAP	Jr. Azángaro 285	LIMA	4	0	4	4	0	0	0,66	3,18
8	Choquehuanca II	Muestra LAP	Calle Choquehuanca 665	SAN ISIDRO	4	0	0	0	0	4	0,48	2,58
9	Compuplaza	Muestra LAP	Av. Inca Garcilaso de la Vega 1225	LIMA	4	0	4	4	4	4	1,02	3,54
10	Cyberplaza	Muestra LAP	Av. Inca Garcilaso de la Vega 1348	LIMA	4	0	4	4	4	4	1,02	3,82
11	Dasso	Muestra LAP	Calle Álvarez Calderón 180	SAN ISIDRO	4	0	0	4	4	4	0,84	2,94
12	España	Muestra LAP	Av. España 557	BREÑA	4	0	0	4	4	4	0,84	3,08
13	Fátima	Muestra LAP	Calle San Ignacio de Loyola 151	MIRAFLORES	4	0	0	4	4	4	0,84	2,80
14	Galerías	Muestra LAP	Pasaje Los Pinos 165	MIRAFLORES	4	4	0	4	4	4	1,02	2,42
15	Javier Prado Este	Muestra LAP	Av. Javier Prado Este 707	SAN ISIDRO	4	0	0	4	4	4	0,84	3,22
16	Juan de Arona	Muestra LAP	Av. Juan de Arona 779	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	4	0,66	2,76
17	Juan de Arona II	Muestra LAP	Av. Juan de Arona 813	SAN ISIDRO	4	0	0	4	4	4	0,84	2,94
18	Lampa 10	Muestra LAP	Jr. Lampa 1035	LIMA	4	0	0	4	0	0	0,48	2,58
19	Libertadores	Muestra LAP	Calle Los Libertadores 732	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	4	0,66	3,18
20	Lima Cargo City	Muestra LAP	Av. Elmer Faucett 2883	CALLAO	4	0	0	0	0	4	0,48	3,28
21	Manuel Bañón	Muestra LAP	Calle Manuel Bañón 254	SAN ISIDRO	4	0	0	4	4	4	0,84	3,08
22	Maristas (Choquehuanca)	Muestra LAP	Av. Camino Real 610	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	4	0,66	2,90
23	Miraflores	Muestra LAP	Calle Bolívar 250	MIRAFLORES	4	0	0	0	4	4	0,66	3,04
24	Paseo de la República	Muestra LAP	Av. Paseo de la República 5836	MIRAFLORES	4	0	0	4	4	4	0,84	3,08
25	Paz Soldán	Muestra LAP	Av. Paz Soldán 216	SAN ISIDRO	4	0	0	4	4	4	0,84	3,36
26	Playa Abancay	Muestra LAP	Av. Abancay 946	LIMA	4	4	0	4	4	4	1,02	2,98
27	Playa Caral	Muestra LAP	Calle Amador Merino 390	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	0	0,48	2,44
28	Recoleta	Muestra LAP	Jr. Camaná 1090	LIMA	4	0	0	4	4	0	0,66	2,76
29	San Bartolo	Muestra LAP	Jr. Lampa 787	LIMA	4	4	4	4	4	0	1,02	3,12
30	Smart Parking	Muestra LAP	Parque Cáceres	SAN ISIDRO	4	4	4	4	4	4	1,20	4,00
31	Canaval y Moreyra	Muestra 2015	Av. Canaval y Moreyra cuadra 5	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	0	0,48	2,58
32	Carriquiry	Muestra 2015	Av. Carriquiry 475	SAN ISIDRO	4	0	0	4	4	4	0,84	2,80
33	Camino Real	Muestra PyC	Lizardo Alzamora Este 475	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	0	0,48	2,72
34	Centro Lampa	Muestra PyC	Jr. Lampa 773	LIMA	4	0	0	0	0	0	0,30	2,40
35	Playa Bravo Orellana	Muestra PyC	Av. República de Colombia 170	SAN ISIDRO	4	0	0	0	4	4	0,66	2,76
36	Playa Corpac	Muestra PyC	Av. Canaval y Moreyra 670	SAN ISIDRO	4	0	0	0	0	0	0,30	2,12
37	Playa Encalada	Muestra PyC	Av. La Encalada frente a la Embajada de Est.	SURCO	4	0	4	0	4	4	0,84	3,08
38	Playa Esperanza	Muestra PyC	Calle Esperanza 155	MIRAFLORES	4	0	0	0	4	4	0,66	3,04
39	Playa HGD	Muestra PyC	Jr. Rufino Torrico 759	LIMA	4	0	4	0	0	0	0,48	2,86
40	Playa Larco	Muestra PyC	Av. Larco 1212	MIRAFLORES	4	0	0	0	4	4	0,66	3,18
41	Playa Monterrico	Muestra PyC	Av. El Polo 825	SURCO	4	4	0	4	4	0	0,84	3,08
42	Playa Puno	Muestra PyC	Jr. Puno 144 A	LIMA	4	0	0	0	0	0	0,30	2,82
43	Playa San Sebastián	Muestra PyC	Calle Almirante Lord Cochrane 258	SAN ISIDRO	4	0	0	0	0	0	0,30	2,40
44	Playa Valbor	Muestra PyC	Calle Las Camelias 655	SAN ISIDRO	4	0	0	0	0	0	0,30	2,40
45	Playa Washington 1229	Muestra PyC	Jr. Washington 1229	LIMA	4	4	0	0	4	0	0,66	2,90
46	Plaza del Sol	Muestra PyC	Av. Paseo de la República 3050	SAN ISIDRO	4	0	0	4	0	4	0,66	2,20
47	Washington 1281	Muestra PyC	Jr. Washington 1281	LIMA	4	4	0	0	4	0	0,66	2,90
48	Playa San Cristóbal	Muestra PyC	Jr. Azángaro 734	LIMA	4	0	0	0	4	0	0,48	2,72
49	Playa Breña	Muestra PyC	Jr. Breña 250	BREÑA	4	0	0	0	4	0	0,48	2,58
50	Playa Minka	Muestra PyC	Av. Argentina 3093	CALLAO	4	0	0	4	0	4	0,66	2,62
51	Playa Rápido y Perfecto	Muestra PyC	Av. Carriquiry 498	SAN ISIDRO	4	0	4	4	4	4	1,02	3,12
52	Playa Maui	Muestra PyC	Calle 19 - 166	SAN ISIDRO	4	0	4	0	0	4	0,66	2,76

Anexo 10
Comparativo de los puntajes obtenidos en las evaluaciones realizadas por PyC vs. las de LAP,
sobre las 31 playas de estacionamiento de la propuesta de LAP

Muestra PyC vs. Muestra LAP	Playas estacionamiento muestra LAP	%
1. Calificaciones PyC (Menor puntaje) que difieren con el puntaje obtenido por LAP	17	55%
2. Calificaciones PyC (Mayor puntaje) que difieren con el puntaje obtenido por LAP	11	35%
3. Calificaciones PyC que coinciden con las de LAP	3	10%
Total (1+2+3)	31	100%

En el siguiente cuadro se detallan los puntajes obtenidos por cada una de las 31 playas de estacionamiento de la muestra presentada por el Concesionario y que también fueron evaluados por el PyC y las comparaciones de los puntajes asignados:

MATRIZ DE COMENTARIOS

Comentarios sobre los ítems de la muestra	
Rocío Maradiegue CORPAC Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Para el benchmarking, ¿se ha hecho la comparación con otros aeropuertos del mismo nivel del AIJC (El Dorado, por ejemplo)? Ello, porque los aeropuertos también tienen niveles de calidad que los hacen más comparables con el AIJC.	El 13 de noviembre de 2003, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2003, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC, en línea con lo establecido en el Contrato de Concesión. Adicionalmente, la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 0004-10-GRE-GAL-OSITRAN, estableció los detalles metodológicos que deben ser utilizados para seleccionar la muestra comparable a partir de la cual se determinará la tarifa máxima. De acuerdo con la referida metodología, la comparación no se realiza con otras empresas reguladas (playas de otros aeropuertos), sino con playas de estacionamiento de Lima Metropolitana, cuyos precios son determinados por el mercado. Se da por atendido el comentario.
Erwin López Canales Driver Ready S.A.C. Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Se ha excluido las playas de estacionamiento de los centros comerciales pues su uso depende del consumo. En el AIJC, los taxistas no tenemos otra opción, más que la de usar su playa de estacionamiento.	El 13 de noviembre de 2003, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2003, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC, en línea con lo establecido en el Contrato de Concesión. Adicionalmente, la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 0004-10-GRE-GAL-OSITRAN, estableció los detalles metodológicos que deben ser utilizados para seleccionar la muestra comparable a partir de la cual se determinará la tarifa máxima. De acuerdo con la referida metodología, la comparación se realiza con playas de estacionamiento de Lima Metropolitana, cuyos precios son determinados por el mercado. Asimismo, para que una playa de estacionamiento sea considerada parte de la muestra para efectos del cálculo del promedio de precios debe cumplir con los dos siguientes requisitos: (i) El precio cobrado debe ser independiente del consumo de otros bienes o servicios y (ii) El servicio que proporciona al usuario debe ser similar al que se ofrece en la playa de estacionamiento del AIJC. Se da por atendido el comentario.

Comentarios sobre la calificación de los ítems de la muestra	
Christian Fano LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Diferencias con las playas de estacionamiento España, Juan de Arona II y Paseo de la República. Comentarios también presentados mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0005.	LAP alega que, en los respectivos Indicadores para las playas de estacionamiento indicadas, el Regulador asignó un puntaje de cero puntos, lo que equivale a la ausencia de la prestación de tales servicios. Sin embargo, existe evidencia que confirma que estas playas de estacionamiento, en lo que corresponde, sí ofrecen los servicios de Limpiadores de autos, servicio de abonados y también de <i>valet parking</i>, por lo que se les debe asignar una puntuación de cuatro puntos en estos criterios. A efectos de sustentar sus alegaciones, LAP remitió con su escrito de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador diversa documentación y registros fotográficos. A continuación, se analizará la evidencia remitida: • Playa de estacionamiento España Para probar que la playa de estacionamiento España (ubicada en Av. España 557) brinda el servicio de limpiadores de autos empadronados, LAP remitió copia del Acuerdo Marco suscrito el 6 de febrero de 2024 entre Los Portales Estacionamientos Operadora S.A. y la empresa Inversiones APU Peña E.I.R.L., para que esta última preste el servicio de Lavado de autos en la playa de estacionamiento antes mencionada. De acuerdo con dicho Acuerdo Marco, Inversiones APU Peña E.I.R.L. debía proveer un limpiador de autos debidamente uniformado e identificado con <i>fotocheck</i> de la empresa. LAP también remitió registros fotográficos que evidencian la existencia de un aviso de los servicios ofrecidos en dicha playa de estacionamiento en el que incluye el lavado de autos y otra fotografía en la que se aprecia la presencia de un limpiador de autos debidamente uniformado en el frontis de la playa de estacionamiento. Limpiador de autos empadronado en la Playa de estacionamiento España



Fuente: Carta C-LAP-GPF-2025-005

Adicionalmente, para probar la existencia de servicios adicionales, específicamente, servicio de abonados, LAP remitió las capturas fotográficas de la existencia del servicio de abonados en la página web de APPARKA, señalado como el operador de esta playa de estacionamiento⁴⁸.

- **Playa de estacionamiento Juan de Arona II**

Para evidenciar la provisión de servicios adicionales, en particular, del servicio de *valet parking* en la playa de estacionamiento Juan de Arona II (ubicada en Av. Juan de Arona 813, San Isidro), LAP remitió un panel fotográfico en el que se puede visualizar a un trabajador luego de estacionar un auto azul y un auto blanco, así como una pizarra de corcho en la que se aprecian presuntas fichas con datos de vehículos:

Servicio de Valet parking en la Playa de estacionamiento Juan de Arona

⁴⁸

Servicio verificado en el siguiente link: <https://apparka.pe/cotizacion-abonados-paso-2/> (última revisión: 27 de enero de 2025)



Fuente: Carta C-LAP-GPF-2025-005.

- **Playa de estacionamiento Paseo de la República**

Para sustentar que la playa de estacionamiento Paseo de la República (ubicada en Av. Paseo de la República 5836 Miraflores) ofrece a sus clientes los servicios de abonados y *valet parking*, LAP presentó copia de la Primera adenda al Contrato de Estacionamiento suscrito el 31 de julio de 2024 entre Inversiones Urbanísticas Operadora S.A. (antes Los Portales Estacionamientos Operadora S.A.) y la empresa Linde Perú S.R.L. para ampliar la vigencia del Contrato de estacionamiento para la playa antes mencionada desde el 01 de setiembre de 2024 hasta el 31 de agosto de 2025. De acuerdo con dicha adenda, el operador de la playa de estacionamiento debe entregar un determinado número de vales de preventa que equivaldrá a una hora o fracción de estacionamiento en la playa asociados a un total de 21 estacionamientos, siendo el cargo fijo mensual por estacionamiento de S/ 350,00. Por su parte, al hacer uso de la playa, los clientes deberán presentar su ticket de ingreso con los vales de preventa.

Adicionalmente, LAP argumenta que en dicha playa también se ofrece el servicio de *valet parking*, el cual resulta necesario considerando que tiene implementados 30 *lifts* o elevadores de autos, lo que les permite optimizar el espacio de la playa de estacionamiento. Como evidencia de lo anterior, LAP remitió la siguiente fotografía.

Presencia de *lifts* en la Playa de estacionamiento Paseo de la República



Fuente: Carta C-LAP-GPF-2025-005.

Considerando la documentación y el registro fotográfico remitido por LAP, **corresponde aceptar el comentario.**

Christian Fano

LAP

Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024

Diferencias con el cobro de las playas de estacionamiento Abancay, Javier Prado Este, Esperanza y Rápido y Perfecto.

Comentarios también presentados mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0005.

El Concesionario señala que ha identificado que cuatro playas de estacionamiento consignan tarifas actualizadas en relación con las consideradas en la Propuesta Tarifaria del Regulador. LAP argumenta que las actualizaciones de tarifas han sido implementadas por las empresas operadoras para alinearse con el entorno económico y las condiciones del mercado, por lo que consideran relevante que las nuevas tarifas sean tomadas en consideración por el Ositrán, toda vez que este ajuste refleja una práctica estándar en la industria, y permite asegurar que los resultados obtenidos sean representativos y actualizados, proporcionando una comparación precisa con otros servicios de estacionamiento.

Según LAP, las tarifas actualizadas que se consignan en las playas de estacionamiento antes señaladas son las siguientes:

Tarifas actualizadas en playas de estacionamiento de la muestra seleccionada

Playa de estacionamiento	Tarifa en la Propuesta de Ositrán	Tarifa actualizada
Playa Abancay	S/ 7,90 por hora o fracción	S/ 8,50 por hora o fracción
Playa Javier Prado Este	S/ 8,00 por hora o fracción	S/ 9,00 por hora o fracción
Playa Esperanza	S/ 4,00 por hora o fracción	S/ 5,00 por hora o fracción
Playa Rápido y Perfecto	S/ 5,00 por hora o fracción	S/ 7,00 por hora o fracción

LAP respalda sus afirmaciones de actualización de tarifas en dos capturas del aplicativo de APPARKA y dos fotografías que se presentan a continuación.

Capturas y Fotografías de tarifas actualizadas

Playa Abancay



ABANCAY	
TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP
VEHÍCULOS LIVIANOS S/ 8.50	S/ 4.90
VEHÍCULOS PESADOS S/ 10.90	
POR HORA O FRACCIÓN	

Salvo lo contrario: 24.00 hrs.

Playa Javier Prado Este



JAVIER PRADO ESTE	
TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP
HORA O FRACCIÓN S/ 9	S/ 7
TARIFA PLAZA (vehículo liviano) S/ 36 ⁰⁰	S/ 30 ⁰⁰
TARIFA PLAZA (vehículo pesado) S/ 13	S/ 11

Salvo lo contrario: 24.00 hrs.

Playa Esperanza

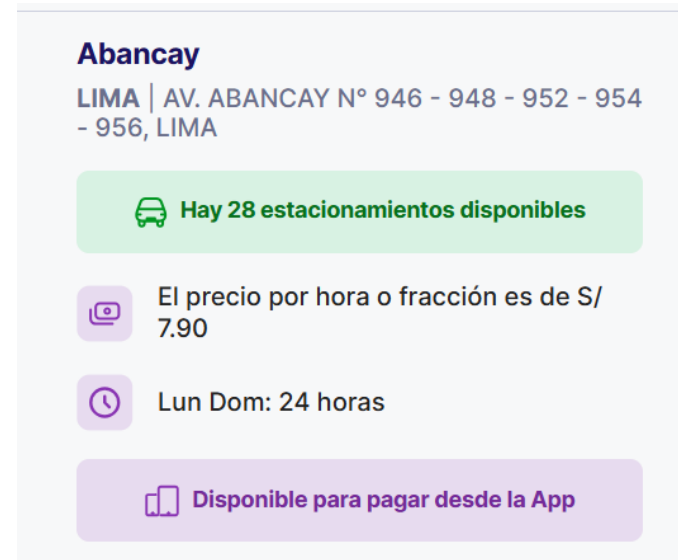


Playa Rápido y Perfecto



Al respecto, cabe mencionar que de la revisión de información más actualizada (28 de enero de 2025) se aprecia que la playa Abancay consigna una tarifa más actualizada que corresponde a S/ 7.90⁴⁹.

Fotografía N° 5
Captura de pantalla de la Tarifa de Playa Abancay



Fuente: Portal web de Apparka

Por lo tanto, para la playa Abancay se considerará la tarifa de 7,90 por ser la más actual verificada.

De otro lado, tomando en cuenta que la evidencia presentada por el Concesionaria respalda adecuadamente las afirmaciones de actualizaciones tarifarias en tres playas de estacionamiento, **corresponde aceptar el comentario** y considerar las tarifas actualizadas para tres playas de estacionamiento (Javier Prado Este, Esperanza y Rápido y Perfecto) en el cálculo del promedio simple de las tarifas consignadas en la muestra seleccionada y aprobada por el Regulador, lo que se puede apreciar en el Cuadro N° 10.

⁴⁹ Ver: [Home - apparka](#) (última revisión 28 de enero de 2025).

Comentarios sobre los criterios de la metodología	
Christian Fano LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 El criterio PMS debería ser incluido en los criterios de la metodología. Comentarios también presentados mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0005.	En relación con el Indicador Equipos de control de acceso (PMS), en su escrito de comentarios a la propuesta del Regulador, LAP insiste en que resulta necesario incorporar dicho indicador dentro del criterio de infraestructura con una ponderación del 10%. Al respecto, LAP afirma que los Equipos de control de acceso (PMS) sí generan beneficios para los usuarios ya que se trata de una solución tecnológica diseñada para optimizar la gestión de los espacios de estacionamiento, mejorando la experiencia del usuario mediante características que facilitan el acceso, la disponibilidad, la eficiencia y la comodidad al momento de estacionar, en particular, LAP argumenta que los beneficios para el usuario se pueden ver reflejados en la reducción de los tiempos de espera y congestión y en una mejora de la seguridad.
Daniel Veramendi LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Al tener una playa automatizada, el usuario tiene un beneficio. Ello pues al ingresar, al hacer el cálculo del cobro y a la salida, la automatización facilita efectuar dichas operaciones considerando el flujo de 10 000 autos al día.	En cuanto a la reducción de los tiempos de espera y congestión, LAP señala que, gracias a la automatización, los conductores pueden acceder al estacionamiento más rápidamente, evitando largas colas al ingreso y/o salida de la playa de estacionamiento y mejorando la fluidez del tráfico, al no existir interacción manual, lo cual es relevante especialmente en horas pico. Por su parte, en cuanto a la mejora de la seguridad para el usuario, el Concesionario reconoce que la responsabilidad de garantizar la seguridad de los vehículos recae en el titular del estacionamiento, como establece la Ley N° 29461; sin embargo, alega que los equipos de control de acceso (PMS) pueden complementar y reforzar esta obligación al ofrecer una mayor protección para los vehículos y los usuarios debido a que las facilidades tecnológicas del sistema (cámaras, lectores de placas, etc.) contribuyen a mejorar la vigilancia y reducir el riesgo de accesos no autorizados y actos delictivos.
Ernesto Maldonado APPARKA Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Como operadores de la playa de estacionamiento, es importante que la automatización esté incluida ya sea como criterio de infraestructura (por el equipo) o de calidad (por la facilidad).	Adicionalmente, señala que otros criterios de infraestructura como “Espacio de estacionamientos” y “Señalización” también tienen regulaciones específicas similares a las que rigen el sistema PMS y el Ositrán no ha desestimado su inclusión. LAP sustenta dicho argumento en el Reglamento Nacional de Construcción (RNC), en la Norma Técnica A.120, artículo 23, incisos a) y c) que según el Concesionario regula las dimensiones y señalización de los espacios mínimos que deben cumplir los estacionamientos (los cuales deben tener un ancho mínimo de 3,7 metros y una longitud mínima de 5 metros) y las líneas de demarcación de los espacios de estacionamiento además de las señales verticales (tales como las de advertencia o dirección),
Rafael Del Campo CONUDFI Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Las tranqueras del PMS están colocadas para que los taxistas no regularizados no se vayan sin pagar. Es una medida de seguridad	En relación con el comentario de LAP, cabe precisar que conforme se detalla en el acápite V.1.1 de la propuesta tarifaria de Ositrán, argumentos similares ya fueron analizados por el Regulador, solicitando al Concesionario que, a efectos de contar con mayores elementos de evaluación, sustente dichos argumentos con cualquier información y/o evidencia que sustente los beneficios que obtienen los usuarios en playas de estacionamiento operadas con los Sistemas de Control de Acceso (PMS), evidencia no fue remitida, por lo que el Regulador concluyó que los presuntos

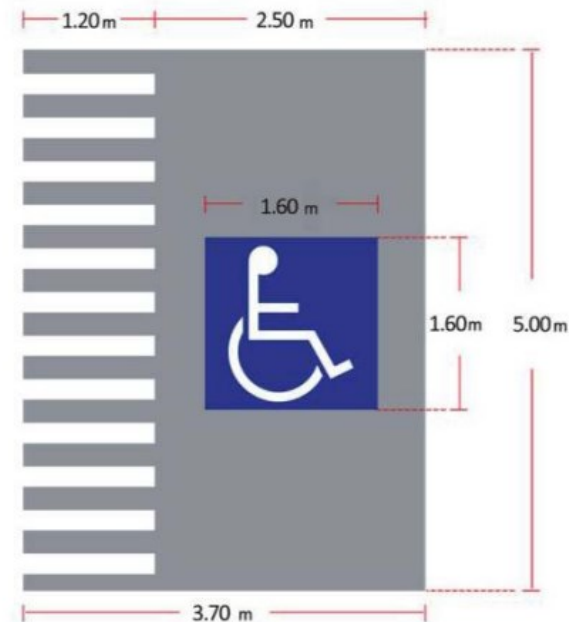
	beneficios para el usuario planteados por LAP constituían argumentos de naturaleza teórico conceptual, antes que evidencia o sustento fáctico, pues no estaban sustentados en información estadística, datos concretos, análisis comparativos o estudios técnicos que respalden dichas afirmaciones. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta Tarifaria dicha evidencia resultaba importante, pues los supuestos ahorros de tiempo atribuidos al sistema PMS, en los procesos de ingreso, ubicación del estacionamiento y salida, <i>“pueden depender de múltiples factores, como la cantidad de vehículos que circulen en simultáneo, la eficiencia operativa del personal y la disponibilidad de carriles de acceso y salida, lo que puede limitar el impacto real del PMS”</i>. Como se aprecia en esta etapa del procedimiento, LAP vuelve a alegar que la automatización de procesos permite la reducción de los tiempos de espera y congestión, para el ingreso, acceso al estacionamiento y/o salida, sin embargo, dichos argumentos también carecen de respaldo concreto o evidencia objetiva que demuestre que el beneficio para los usuarios se genera en la operación de las playas de estacionamiento independientemente de otros factores como por ejemplo, la cantidad de vehículos que acceden en simultáneo a las playas de estacionamiento. En ese sentido, no se encuentran elementos nuevos para que este Regulador vuelva a evaluar la solicitud de inclusión del PMS, basada en los presuntos beneficios que el PMS ofrece a los usuarios. Por otro lado, en lo referido a la mejora de la seguridad para el usuario, LAP alega que el Sistema de Control de Acceso (PMS) debido a las facilidades tecnológicas y los procesos automatizados contribuyen a la seguridad de los usuarios y adicionalmente, que otros criterios de infraestructura como “Espacio de estacionamientos” y “Señalización” también tienen regulaciones específicas similares a las que rigen el sistema PMS y el Ositrán no ha desestimado su inclusión. Dichas regulaciones específicas estarían establecidas en el Reglamento Nacional de Construcción (RNC), en la Norma Técnica A.120, artículo 23, incisos a) y c). Al respecto, cabe precisar que la Norma Técnica A.120 del Reglamento Nacional de Edificaciones⁵⁰ tiene por objeto regular las condiciones mínimas de diseño para garantizar la Accesibilidad Universal. Así, el artículo 23 en sus incisos a) y c), en efecto, regula las dimensiones y señalización de los espacios de estacionamiento accesibles, es decir, dicha regulación está acotada a los espacios de estacionamiento para que las personas con discapacidad y movilidad reducida puedan acceder, en igualdad de condiciones que las demás, de la manera más autónoma y segura posible.
--	--

⁵⁰

Aprobada mediante el Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA y modificada por la Resolución Ministerial N° 075-2023-VIVIENDA.

Así, por ejemplo, los 3,70 m de ancho que señala LAP están referidos a que para los estacionamientos individuales debe incluirse además de los 2,50 m considerados para los automóviles, un espacio de 1,20 m para el desplazamiento de las personas con discapacidad o movilidad reducida, para lo cual la misma norma técnica considera la siguiente ilustración de espacios y señalización, para estacionamientos individuales orientados a personas con discapacidad y/o con movilidad reducida.

Gráfico 14a



En ese sentido, contrariamente a lo indicado por LAP dicha normativa **no resulta aplicable a ninguno de los indicadores** de infraestructura incluidos en la metodología aprobada por el Regulador para la calificación de playas de estacionamiento.

En este punto, resulta necesario precisar que en la metodología aprobada por el Regulador el indicador de espacio de estacionamientos está relacionado con la Norma Técnica A.010, que regula las Condiciones Generales de Diseño del Reglamento Nacional de Edificaciones, que en lo referido a los cajones de estacionamientos contiguos han previsto una dimensión **mínima** de 2,50 de ancho por 5 metros de largo. Dicho indicador considera una calificación que otorga cero

	puntos a las playas de estacionamiento que cumplen con las dimensiones mínimas y cuatro puntos a aquellos cuya infraestructura considera una dimensión mayor a la prevista en la norma, lo que beneficia a los usuarios al otorgarles mayor espacio para sus maniobras al ingreso y/o salida de los cajones de estacionamiento. También es importante aclarar que en su propuesta tarifaria el Regulador no desestimó la inclusión del Sistema de Control de Acceso PMS, debido a la existencia de una regulación específica, sino que a la luz de la existencia de la Ley N° 29461 se observó que la seguridad dentro de un recinto de estacionamiento es responsabilidad exclusiva del administrador o titular. Siendo ello así, corresponde a cada titular elegir la mejor estrategia o herramienta que le permita cumplir con dicha responsabilidad establecida de manera expresa en la normativa citada, siendo que tal elección dependerá de las características propias de la dinámica comercial que enfrenta cada playa de estacionamiento. Por tanto, considerando el nivel de afluencia de vehículos que acuden a la playa de estacionamiento del AIJC, resulta imprescindible y eficiente el uso de una herramienta tecnológica con procesos automatizados, como el Sistema de Control de Accesos PMS, tanto para reducir la probabilidad de incidentes relacionados con la seguridad, como para gestionar de manera óptima el ingreso y salida de los vehículos. Sin embargo, no todas las playas de estacionamiento en Lima y Callao tienen el mismo nivel de afluencia de la playa de estacionamiento del AIJC, por lo que la elección de su herramienta o estrategia para garantizar la seguridad dentro de sus instalaciones puede diferir de la elección del titular de la playa de estacionamiento del AIJC, sin que esto limite en modo alguno su responsabilidad de velar por la seguridad frente a sus usuarios. Ello implica que los usuarios obtienen el beneficio de seguridad por utilizar una playa de estacionamiento independientemente de que esta cuente o no con un sistema de Control de Accesos - PMS. En tal sentido, considerando que la metodología de <i>benchmarking</i> prevista en el Contrato de Concesión para el cálculo de la tarifa de la Playa de Estacionamiento del AIJC, procura reflejar los estándares generales para la prestación del Servicio de provisión de espacios seguros para el estacionamiento de vehículos en Lima y Callao, se debe evitar incluir indicadores o criterios que correspondan a las condiciones específicas utilizadas en la Playa de Estacionamiento del AIJC, pues ello limitaría la incorporación de un número amplio de playas de estacionamiento en la muestra a partir de la cual se determinará la tarifa, y, en consecuencia, el resultado no reflejaría las condiciones generales de dicho servicio en Lima. En conclusión, no corresponde aceptar los comentarios referidos a la inclusión del Sistema de Control de Acceso PMS como indicador del criterio de infraestructura.
--	---

Christian Fano LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Ponderación equitativa de los criterios de infraestructura. Comentarios también presentados mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0005.	El Indicador de Techo incluido en el Criterio de Infraestructura forma parte de la metodología vigente para la calificación de las playas de estacionamiento, con las siguientes características: Indicador de Techo del criterio de Infraestructura de la metodología vigente <table><tr><th>Criterio</th><th>Indicador</th><th>Ponderación</th><th>Clasificación</th><th>Calificación</th></tr><tr><td rowspan="4">Infraestructura</td><td rowspan="4">Techo</td><td rowspan="4">20%</td><td>Menor o igual a 25%</td><td>0</td></tr><tr><td>Mayor a 25% y menor a 50%</td><td>1</td></tr><tr><td>Mayor a 50% y menor a 75%</td><td>2</td></tr><tr><td>Mayor a 75% y menor a 100%</td><td>4</td></tr></table>	Criterio	Indicador	Ponderación	Clasificación	Calificación	Infraestructura	Techo	20%	Menor o igual a 25%	0	Mayor a 25% y menor a 50%	1	Mayor a 50% y menor a 75%	2	Mayor a 75% y menor a 100%	4
Criterio	Indicador	Ponderación	Clasificación	Calificación													
Infraestructura	Techo	20%	Menor o igual a 25%	0													
			Mayor a 25% y menor a 50%	1													
			Mayor a 50% y menor a 75%	2													
			Mayor a 75% y menor a 100%	4													
Christian Fano LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 El criterio Techo debería formar parte de los criterios de calidad. Comentarios también presentados mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0005.																	
Daniel Veramendi LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Nos gustaría entender por qué el criterio de techo tiene una ponderación mayor, cuando existen otros criterios más importantes como el criterio de cantidad.	En la Propuesta Tarifaria del Regulador se utilizó el indicador de “Techo” en línea con la metodología aprobada en el procedimiento de revisión tarifaria tramitado en 2010, y conforme se ha utilizado en los procedimientos de revisión de la tarifa máxima de la Playa de estacionamiento del AIJC desarrollados en 2013 y en 2015, culminando este último con la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN que determinó la tarifa actualmente vigente. En relación con dicho indicador, LAP ha formulado los siguientes comentarios, tanto durante el desarrollo de la audiencia pública, como en su escrito de comentarios a la propuesta del Regulador: - El Concesionario solicita una aclaración sobre cómo se realiza la evaluación del criterio Techo, consultando si los porcentajes considerados en los criterios de calificación tienen como base el área total de la playa de estacionamientos o al área destinada a los espacios de estacionamientos (cajones), como, a su criterio, debería realizarse. - El Concesionario cuestiona la inclusión del criterio "Techo" dentro del grupo "Infraestructura" debido a que no es un componente esencial para todos los tipos de estacionamiento. LAP argumenta que algunos estacionamientos, como los integrados en edificaciones, no requieren techo para cumplir su función. Por esta razón, se sugiere que el criterio "Techo" podría no ser adecuado en el grupo "Infraestructura" y podría encajar mejor en el grupo "Calidad". Esto se debe a que el techo mejora la experiencia del usuario al ofrecer comodidad y protección contra condiciones climáticas adversas, lo que contribuye a una mayor satisfacción del cliente.																

	- Adicionalmente, LAP propone ajustar la ponderación de los criterios dentro del grupo "Infraestructura" para asegurar que todos los criterios tengan un peso igual a 10%, buscando una evaluación equilibrada y evitar que algún criterio reciba una ponderación desproporcionada. En particular, se plantea reducir el 20% asignado al criterio "Techo", que actualmente tiene el doble de ponderación que otros criterios. A juicio de LAP, la ponderación debe estar alineada con los objetivos de la evaluación y no favorecer a un solo criterio, en la medida que todos los criterios de "Infraestructura" tienen relevancia similar para el beneficio del usuario, y dar un peso excesivo a alguno podría sesgar la evaluación. Además, desde la perspectiva de inversión, otros criterios, como "Espacio de estacionamientos" y "Número de espacios", pueden requerir una mayor inversión que el criterio "Techo", pero no se les asigna una ponderación proporcionalmente mayor. En ese sentido, LAP solicita al Regulador reconsiderar el peso del criterio "Techo" para garantizar una distribución más equitativa y objetiva de la ponderación entre los criterios. En relación con dichos comentarios, referidos al alcance, ponderación e inclusión del indicador Techo en el criterio de Infraestructura o en el criterio de Calidad, es necesario tener en cuenta el principio jurídico de predictibilidad que establece que las decisiones administrativas deben ser predecibles y coherentes con resoluciones previas sobre la materia, asegurando la estabilidad normativa y evitando sorpresas o cambios imprevistos. De esa manera, resulta importante señalar que en la Propuesta Tarifaria presentada por LAP y en la elaborada por el Regulador se utilizó el Indicador de "Techo", conforme fue aprobado en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, que estableció modificaciones a la metodología para el cálculo de la tarifa, por lo que estableció la metodología vigente. Así, en lo referido al alcance e inclusión del indicador de Techo dentro del criterio de Infraestructura, cabe indicar que en la resolución antes mencionada, aunque se introdujeron cambios en algunos aspectos específicos de la metodología, se mantuvo el alcance y la inclusión del indicador Techo como parte del criterio de Infraestructura, en la misma línea de lo establecido de manera previa mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC. De este modo, se tiene que el Indicador de Techo como parte del Criterio de Infraestructura ha sido utilizado consistentemente, en todas las revisiones tarifarias que han establecido las tarifas máximas de la playa de estacionamiento del AIJC, entre ellos: 13.01.2003: Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó la tarifa de S/ 3,50 por hora o fracción incluido IGV.
--	--

	• 20.07.2010: Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa de S/ 4,50 por hora o fracción incluido IGV. • 15.07.2013: Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,50 por hora o fracción incluido IGV. • 14.03.2016: Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,50 por hora o fracción incluido IGV que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,20 incluido IGV para los primeros cuarenta y cinco (45) minutos de permanencia en el aeropuerto y de S/ 7,00 por hora o fracción incluido IGV luego de sobrepasado dicho tiempo. Con el fin de aclarar, el alcance del Indicador de Techo, conviene recurrir al Informe N° 004-2010-GRE-GAL-OSITRAN que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, que en su párrafo 36 señala lo siguiente en relación con el Indicador de Techo: • <i>Techo: Si la playa de estacionamiento cuenta con un área techada menor o igual al 25% de la extensión de la misma, el puntaje asignado es 0; si el área techada es mayor a 25% pero menor o igual al 50%, el puntaje asignado es 1; si el área techada es mayor al 50% pero menor o igual al 75%, el puntaje asignado es 2; y si el área techada es mayor al 75% pero menor o igual al 100%, el puntaje asignado es 4.</i> [Énfasis agregado.] Como se aprecia, el alcance de la medición del Indicador de Techo se ha mantenido de manera consistente como el área techada en función del área total de la playa de estacionamiento. Si bien el Concesionario alega que la forma correcta de medición de dicho indicador para la Propuesta Tarifaria del Regulador sería en función del área destinada a los espacios de estacionamientos (cajones), históricamente este Regulador ha venido midiendo el área techada total en relación con la extensión de la playa de estacionamiento, conforme a las directrices aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN. • Ponderación del Indicador “Techo” LAP ha cuestionado la ponderación de 20% asignada al indicador “Techo”, argumentando que a su criterio resulta desproporcionado en relación con los otros indicadores de infraestructura que tienen una ponderación de 10% y que proporcionan similar beneficio a los usuarios. En tal sentido, LAP considera necesario que se sustente y justifique la asignación de este peso por parte del Regulador, a fin de asegurar que la ponderación sea consistente con los objetivos de la metodología de evaluación. Al respecto, cabe señalar que la ponderación del Indicador de Techo fue establecida originalmente en 10% en el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, que
--	---

	estableció la metodología de cálculo de la tarifa máxima de la Playa de estacionamiento del AIJC. No obstante, justamente dicha ponderación fue reevaluada por el Regulador en el procedimiento tramitado durante 2010 y constituyó una de las modificaciones que se introdujeron a la metodología aprobada en 2003. Así pues, en el Informe N° 004-2010-GRE-GAL-OSITRAN que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN se sustenta el cambio de ponderación de 10% a 20%, indicando lo siguiente: <i>“62.(...) Se propone elevar el peso del indicador de “área techada” dado que el mercado de servicios de estacionamiento vehicular en playas ha evolucionado desde el año 2003. Así en la actualidad en Lima Metropolitana existe un número grande de playas que ofrecen estacionamiento vehicular bajo techo como un componente importante del servicio. En consecuencia, de acuerdo con el objetivo de la metodología de benchmarking, estas playas de estacionamiento deberían ser incorporadas a la muestra que sirve de comparación, por el nivel y tipo de servicio, con la playa del AIJC”.</i> Tal como se aprecia, la modificación de la ponderación de 10% tuvo como objetivo reflejar la evolución del mercado de estacionamientos en Lima Metropolitana, en lo relativo a la valoración de los usuarios al utilizar estacionamientos bajo techo en comparación con lo observado en 2003. Esta modificación estuvo orientada a permitir que se incorporen a la muestra comparativa, playas de estacionamiento que ofrezcan el servicio de estacionamiento bajo techo, toda vez que este atributo otorga a los usuarios un elemento de confort adicional de acuerdo con la evolución de la industria. Este razonamiento, basado en la evolución del servicio y favoreciendo la inclusión de playas con estacionamiento bajo techo en la muestra comparativa, se encuentra alineado con los objetivos de la metodología de <i>benchmarking</i>, pues contribuye a una evaluación más amplia y ajustada a las necesidades de los usuarios, de modo que, el promedio resultante, equivalente a la tarifa que debe cobrar el AIJC, refleje el estándar general del servicio de estacionamiento incluyendo la perspectiva del usuario; es decir, cómo el servicio satisface sus necesidades. Cabe precisar que, en la evaluación de la muestra de playas de estacionamiento desarrollada en la presente Propuesta Tarifaria del Regulador (2024), se verificó que existe un número grande de playas que ofrecen estacionamiento vehicular bajo techo como un componente importante del servicio en Lima Metropolitana. Así, de las 35 playas de estacionamiento incluidas en la propuesta de LAP, el 86% (30 playas) cuenta con algún porcentaje de área techada. Esta tendencia se mantiene consistente en la muestra ampliada evaluada por el Regulador, en la cual, de las 53 playas consideradas, el 85% (45 playas) disponen de área techada.
--	--

	Otro aspecto mencionado por el Concesionario para sustentar su solicitud de modificación del ponderador del Indicador "Techo" de 20% a 10%, está relacionado con tener en cuenta la perspectiva de inversión para asignar el valor de los ponderadores. A modo de ejemplo, LAP señala que otros criterios, como "Espacio de estacionamientos" y "Número de espacios", pueden requerir una mayor inversión que el criterio "Techo", pero no se les asigna una ponderación proporcionalmente mayor que garantice una distribución más equitativa y objetiva de la ponderación entre los criterios. Sobre el particular, cabe traer a colación que en el Informe N° 055-2003-GRE-OSITRAN que sustentó el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó la metodología para el cálculo de la tarifa de la Playa de estacionamiento del AIJC, (que luego fue objeto de modificación de determinados aspectos metodológicos en 2010) se recoge el criterio de que la realización de inversiones <i>per se</i> no está asociado necesariamente a un incremento o mejora en la calidad del servicio desde la perspectiva de los usuarios, por lo que desde 2003 se descartó el argumento como criterio relevante a tener en cuenta en el establecimiento de los indicadores y/o sus ponderadores como parte de la metodología para el cálculo de la tarifa de la Playa de estacionamiento del AIJC. En conclusión, la ponderación del indicador "Techo" en 20% fue evaluada por el Regulador y responde a la evolución del mercado de servicio de estacionamientos y a la creciente demanda de los usuarios por estacionamientos cubiertos. La modificación de la ponderación, aprobada en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, se sustenta en la necesidad de reflejar este cambio en las condiciones del mercado y en las expectativas de los usuarios, las cuales no están directamente asociadas a los niveles de inversión de parte de los titulares de las playas de estacionamiento. La inclusión de playas con estacionamiento bajo techo en la muestra comparativa y el alto porcentaje de playas que ofrecen esta opción en Lima Metropolitana subraya la relevancia de este servicio en el contexto actual. De esta forma, la metodología de <i>benchmarking</i> recoge la evolución de la industria y asegura que la tarifa resultante, refleje las características del servicio y la perspectiva de los usuarios, garantizando la coherencia con resoluciones previas y el principio de predictibilidad. En consecuencia, no corresponde aceptar los comentarios referidos a la modificación de la ponderación del Indicador "Techo" del criterio de Infraestructura.
Mónica Yaya Asociación Tarifa Justa y Bienestar Social Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Dentro de los criterios, ¿se ha analizado la afluencia de los usuarios del servicio de estacionamiento? Las playas de estacionamiento	El 13 de noviembre de 2003, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2003, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC, en línea con lo establecido en el Contrato de Concesión. Adicionalmente, la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 0004-10-GRE-GAL-OSITRAN, estableció los detalles metodológicos que deben

utilizadas en la muestra tienen una afluencia menor al AIJC, y por tanto su tarifa es mayor. En el caso del AIJC, recupera su inversión más rápido mientras más usuarios tenga. Por eso, también debería tomarse en cuenta la demanda del servicio de playa de estacionamiento del AIJC.	ser utilizados para seleccionar la muestra comparable a partir de la cual se determinará la tarifa máxima. De acuerdo con la referida metodología, la comparación se realiza con playas de estacionamiento de Lima Metropolitana, cuyos precios son determinados por el mercado. Asimismo, para que una playa de estacionamiento sea considerada parte de la muestra para efectos del cálculo del promedio de precios debe cumplir con los dos siguientes requisitos: (i) El precio cobrado debe ser independiente del consumo de otros bienes o servicios y (ii) El servicio que proporciona al usuario debe ser similar al que se ofrece en la playa de estacionamiento del AIJC. Se da por atendido el comentario.
Erwin López Canales Driver Ready S.A.C. Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 LAP pretende que se apruebe el criterio del PMS, y cobrar más en consecuencia. Sin embargo, los sistemas se malogran y no funcionan adecuadamente. En un 50% las tranqueras no se levantan automáticamente o no leen el <i>ticket</i>. Ello perjudica cuando uno sale del AIJC con el tiempo exacto.	A través de la Propuesta Tarifaria del Regulador se ha sustentado que no corresponde la incorporación del PMS como criterio de infraestructura. Asimismo, se ratifica dicha posición a través del Informe Tarifario Final. Sin perjuicio de lo anterior, tratándose de una manifestación de insatisfacción con el servicio de la playa de estacionamiento brindado en el AIJC, mediante el Memorando N° 00039-2025-GRE-OSITRAN, se ha trasladado el comentario a los órganos internos del Ositrán (Gerencia de Atención al Usuario y Gerencia de Supervisión y Fiscalización), para que adopten las acciones que estimen pertinentes en el marco de sus competencias.
Daniel Veramendi LAP Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Se consulta a qué está referido el 100% del criterio de techo, que está dentro del rubro de infraestructura, dado lo cual ello se debe esclarecer.	En la Propuesta Tarifaria presentada por LAP y en la elaborada por el Regulador se utilizó el Indicador de “Techo”, conforme fue aprobado en la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD/OSITRAN, que estableció modificaciones a la metodología para el cálculo de la tarifa, por lo que estableció la metodología vigente. En lo referido al alcance e inclusión del indicador de Techo dentro del criterio de Infraestructura, cabe indicar que en la resolución antes mencionada, aunque se introdujeron cambios en algunos aspectos específicos de la metodología, se mantuvo el alcance y la inclusión del indicador Techo como parte del criterio de Infraestructura, en la misma línea de lo establecido de manera previa mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, el cual estableció la metodología para el cálculo de la tarifa aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del AIJC. De este modo, se tiene que el Indicador de Techo como parte del Criterio de Infraestructura ha sido utilizado consistentemente, en todas las revisiones tarifarias que han establecido las tarifas máximas de la playa de estacionamiento del AIJC, entre ellos: • 13.01.2003: Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN que aprobó la tarifa de S/ 3,50 por hora o fracción incluido IGV.

	• 20.07.2010: Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa de S/ 4,50 por hora o fracción incluido IGV. • 15.07.2013: Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN, que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,50 por hora o fracción incluido IGV. • 14.03.2016: Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,50 por hora o fracción incluido IGV que aprobó la nueva tarifa de S/ 5,20 incluido IGV para los primeros cuarenta y cinco (45) minutos de permanencia en el aeropuerto y de S/ 7,00 por hora o fracción incluido IGV luego de sobrepasado dicho tiempo. Con el fin de aclarar el alcance del Indicador de Techo, conviene recurrir al Informe N° 004-2010-GRE-GAL-OSITRAN que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, que en su párrafo 36 señala lo siguiente en relación con el Indicador de Techo: • <i>Techo: Si la playa de estacionamiento cuenta con un área techada menor o igual al 25% de la extensión de la misma, el puntaje asignado es 0; si el área techada es mayor a 25% pero menor o igual al 50%, el puntaje asignado es 1; si el área techada es mayor al 50% pero menor o igual al 75%, el puntaje asignado es 2; y si el área techada es mayor al 75% pero menor o igual al 100%, el puntaje asignado es 4.</i> [Énfasis agregado.] Como se aprecia, el alcance de la medición del Indicador de Techo se ha mantenido de manera consistente como el área techada en función del área total de la playa de estacionamiento. Si bien el Concesionario alega que la forma correcta de medición de dicho indicador para la Propuesta Tarifaria del Regulador sería en función del área destinada a los espacios de estacionamientos (cajones), históricamente este Regulador ha venido midiendo el área techada total en relación con la extensión de la playa de estacionamiento, conforme a las directrices aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN. Se da por atendido el comentario.
Ernesto Maldonado APPARKA Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 En las playas de estacionamiento que operan, los usuarios perciben al techo como criterio de calidad. De las playas de estacionamiento que operan, nuestro criterio es que los cajones están techados. Por ejemplo, la playa de Juan de Arona	APPARKA señala que los usuarios percibirían el techo como un criterio de calidad. Sin embargo, este no es el primer procedimiento de revisión de la tarifa de playa de estacionamiento del AIJC. Así, es importante recordar que, las resoluciones que han aprobado las tarifas de la playa de estacionamiento, a saber, el Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN, la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN, han establecido al Techo como un criterio de infraestructura. Así, en el presente procedimiento, en línea con el principio de predictibilidad -previsto en el numeral 1.15 del Artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, se mantiene el techo como un criterio de infraestructura.

está techada casi en su totalidad, pero no toda el área, por eso ahí el criterio debe analizarse. Ya que el AIJC es concesionada, es pertinente indicar que existen 5 concesiones de playas de estacionamiento a nivel Perú, APPARKA tiene 4: Parque Kennedy, Parque Cáceres, Derteano y Óvalo Gutiérrez y Rivera Navarrete. Solo está considerada Derteano en la muestra, pero deberían incorporarse las demás que son subterráneas siempre que el porcentaje de cumplimiento de techo no esté considerado de esa forma, porque es una obligación que las subterráneas estén techadas, pero normalmente Ositrán lo elimina, APPARKA ha notado que solo 1 no se eliminó y es Derteano. Para tener una referencia del flujo, APPARKA señala que el Parque Kennedy tiene un flujo de 35000 al mes, el AIJC recibe 10000 al día. El Parque Kennedy junto al Jockey, que no es tan comparable por el tema de gratuidad, son las playas que reciben mayor flujo a nivel Lima, sería bueno Ositrán las incluyan entre que se revisan los criterios que se han comentado.	Respecto al comentario referido a que se deberían incorporar las playas de estacionamiento del Parque Kennedy, el Parque Cáceres, Ovalo Gutiérrez y Rivera Navarrete, corresponde indicar que, en atención a dicho comentario, con fecha 29 de enero de 2025 se verificó – a través del aplicativo de APPARKA, en la cual es posible ubicar los estacionamientos administrados por este y conocer sus precios, y que fue puesta en conocimiento de este Regulador por parte de APPARKA en la Audiencia Pública del 06/01/2025 y por LAP a través de su C-LAP-GPF-2025-0005 del 07/01/2025 – que el Parque Cáceres cuenta con precios diferenciados por días de semana, el Parque Kennedy cuenta con tarifas con descuentos para vecinos de Miraflores y la playa Óvalo Gutiérrez cuenta con una tarifa asociada al consumo en Wong, Cineplanet y otros establecimientos. En cuanto a la playa Rivera Navarrete, en una visita efectuada con fecha del 24 de enero de 2025, se verificó que esta tiene una tarifa diferenciada por día de semana.
--	---

Capturas de pantalla

Playa Parque Kennedy



PARQUE KENNEDY

	TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP*
TARIFA POR MINUTO	S/ 0.16	S/ 0.13
TARIFA PLANA	Tiempo máximo de uso: 12 horas.	S/ 35
TARIFA preferente** POR MINUTO		S/ 0.07
TARIFA MOTOS		S/ 5
TARIFA PLANA MOTOS		S/ 25

TARIFA

lunes a domingo
24 hrs.

*Tarifa solo aplica para pago por aplicativo móvil.
**Tarifa preferente válida únicamente para vecinos de Miraflores.
Las validaciones no son acumulables.

*Tarifa solo aplica para pago por aplicativo móvil.
**Tarifa preferente válida únicamente para vecino de Miraflores.
Las validaciones no son acumulables.

Fuente: Aplicativo de APPARKA. Screenshot del 29/01/2025

Playa Cáceres



CÁCERES

	TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP*
TARIFA POR MINUTO	S/ 0.18	S/ 0.14
TARIFA PLANA POR DÍA** (lunes a viernes)	S/ 38	S/ 33
TARIFA PLANA POR DÍA** (sábado y domingo)	S/ 17	S/ 12
TARIFA MOTOS POR HORA		S/ 5
TARIFA PLANA MOTOS POR DÍA (a partir de la 5ta hora)		S/ 25
TARIFA PLANA MOTOS POR DÍA (sábado y domingo)		S/ 6

TARIFA

lunes a domingo
24 hrs.

*Tarifa solo aplica para pago por aplicativo móvil.
**Tarifa preferente válida únicamente para vecinos de Miraflores.
Las validaciones no son acumulables.

Fuente: Aplicativo de APPARKA. Screenshot del 29/01/2025

ÓVALO GUTIÉRREZ		
	TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP
POR HORA O FRACCIÓN	\$/ 10	\$/ 8
PLANA DESDE LA 4ta HORA		\$/ 32
TARIFA MOTOS		\$/ 5
TARIFA PLANA MOTOS A PARTIR DE LA 6ta HORA		\$/ 25
WONG*	gratis por 2 horas	presentando vales de WONG
CINEPLANET*	\$/24 por 3 horas	validando ticket en el cine
FRIDAYS*	gratis por 2 horas	validando ticket en el restaurante
CHILI'S*	gratis por 2 horas	validando ticket en el restaurante
lunes a domingo 24 horas *Reservado el derecho de concurrencia en cualquier hora del día		

TARIFARIO

S/ 0,15 x mltr. LUNES A VIERNES
S/ 0,08 x mltr. SÁBADO, DOMINGO Y FERIADOS

PROMOCIÓN TODO EL DÍA
S/ 99 LUNES A VIERNES
S/ 18 SÁBADO, DOMINGO Y FERIADOS
 Más de 2000 unidades entre los 7400 y los 20000 ltr.

PROMOCIÓN NOCHE
S/ 35 LUNES A VIERNES
S/ 12,5 SÁBADO, DOMINGO Y FERIADOS
 Entre los 7400 y los 20000 ltr. solo gasolina.

Estacione todo el día
S/ 34,30
 Descuentos aplicables en la tarjeta

DESCUENTO POR PAGO EN CASH
 DESCUENTO POR PAGO CON TARJETA

DESCUENTO POR PAGO EN CASH
 DESCUENTO POR PAGO CON TARJETA

	del presente procedimiento tarifario a la playa Vasco Núñez de Balboa por tener una tarifa diferenciada. En tal sentido, siguiendo el criterio contenido en la Propuesta Tarifaria del Regulador -consistente en excluir la playa de estacionamiento Vasco Núñez de Balboa por tener tarifa diferenciada – en tanto la playa Parque Cáceres, Parque Kennedy y la playa Rivera Navarrete tienen tarifas diferenciadas, no corresponde su incorporación en la muestra. Además, tampoco corresponde la incorporación a la muestra de la playa Óvalo Gutiérrez por ser sensible al uso de otros servicios. En cuanto a la playa de estacionamiento Derteano aludido por APPARKA, cabe señalar que, para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0079-2024-PD-OSITRAN, se incluyó dicha playa de estacionamiento como parte de la muestra, en tanto de la visita a dicha playa efectuada por la consultora Perfiles y Comunicaciones con fecha 16/10/2024 se identificó un precio por hora o fracción (según consta del registro visual enviado por la consultora a este Organismo Regulador). No obstante, como se mencionó previamente, considerando que – durante la Audiencia Pública del 06/01/2025 y por medio de la Carta C-LAP-GPF-2025-0005 de LAP del 07/01/2025 – se tomó conocimiento del aplicativo de APPARKA, se revisó esta como parte de la evaluación de los comentarios recibidos y se ha podido advertir que la playa Derteano también tiene precios diferenciados los fines de semana.
--	---

	Captura de pantalla Playa Derteano <table><tr><th></th><th>TARIFA REGULAR</th><th>TARIFA POR EL APP*</th></tr><tr><td>TARIFA POR MINUTO</td><td>S/ 0.18</td><td>S/ 0.14</td></tr><tr><td>TARIFA PLANA POR DÍA (lunes a viernes)</td><td>S/ 36***</td><td>S/ 32**</td></tr><tr><td>TARIFA PLANA POR DÍA (sábados y domingos)</td><td>S/ 10.80****</td><td>S/ 8.40****</td></tr></table> *Tarifa solo aplica para pago por aplicación móvil. **Tarifa plana disponible desde el minuto 20. ***Tarifa plana desde el minuto 20. ****Tarifa plana de 8h de estacionamiento (sábados y domingos) aplican desde el minuto 40. Todos los tarifas planas son por máximo 24 hrs. lunes a viernes 07:00 a 22:00 hrs. sábados y domingos 07:00 a 17:00 hrs. DESCARGA NUESTRA APP <i>Fuente: Aplicativo de APPARKA. Screenshot del 29/01/2025</i> Por tanto, de conformidad con el criterio utilizado en la Propuesta Tarifaria del Regulador consistente en excluir playas de estacionamiento con tarifas diferenciadas (como el caso de la playa Vasco Nuñez de Balboa antes mencionado), corresponde excluir de la muestra a la playa Derteano, por haberse verificado que tiene tarifas diferenciadas. En línea con la verificación realizada por el Regulador, no corresponde aceptar el comentario referido a la inclusión de las playas de estacionamiento del Parque Kennedy, el Parque Cáceres, Óvalo Gutiérrez y Rivera Navarrete y corresponde excluir de la muestra a la playa Derteano.		TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP*	TARIFA POR MINUTO	S/ 0.18	S/ 0.14	TARIFA PLANA POR DÍA (lunes a viernes)	S/ 36***	S/ 32**	TARIFA PLANA POR DÍA (sábados y domingos)	S/ 10.80****	S/ 8.40****
	TARIFA REGULAR	TARIFA POR EL APP*											
TARIFA POR MINUTO	S/ 0.18	S/ 0.14											
TARIFA PLANA POR DÍA (lunes a viernes)	S/ 36***	S/ 32**											
TARIFA PLANA POR DÍA (sábados y domingos)	S/ 10.80****	S/ 8.40****											
Rafael Del Campo CONUDFI Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024	De acuerdo con la información estadística remitida por LAP, se observa un incremento significativo en el uso de medios de pago electrónicos en los últimos años. Entre enero de 2019 y junio de 2020, se registraron 4 579 503 transacciones en la playa de estacionamiento del AIJC, de las cuales solo 30 128 (1%) se realizaron con tarjetas de crédito/debito. Este porcentaje												

El POS es una necesidad dada la coyuntura actual, parte de la vida comercial diaria, por lo que tampoco debería ser considerado como un criterio de la metodología.	aumentó progresivamente, en el contexto de la pandemia del COVID-19, alcanzando el 3% en el segundo semestre de 2020 y el 12% en 2021. En 2022, ese porcentaje se ubicó en 22% y en 2023 alcanzó el 35%. Asimismo, para el periodo enero a septiembre de 2024, las transacciones electrónicas mediante tarjetas o billeteras digitales representaron el 63% del total de transacciones. En tal sentido, el uso de billeteras digitales se ha incrementado significativamente en los últimos años, en respuesta a la preferencia de los usuarios por estos mecanismos de pago alternativos al efectivo. Sin embargo, no se trata del único medio de pago utilizado por los usuarios de playas de estacionamiento, por lo que no corresponde aceptar el comentario.
Manaces Picón Ramos Lima Luxury Taxi S.A.C. Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 El criterio del POS va a generar los mismos problemas asociados al pago del ticket actual, en su lugar, es mucho más conveniente usar el aplicativo de APPARKA. Si bien inicialmente este tenía problemas, ellos se han solucionado, y funciona mejor.	Este comentario no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador.

Comentarios sobre la estructura tarifaria	
Ciudadano Asociación de Taxistas Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Algunos clientes de los taxistas se preguntan por qué la situación es distinta a la de otros aeropuertos, como el de Lisboa. El cliente que usa 1 hora y 1 minuto se encuentra en desacuerdo con pagar 2 horas. Ello no es así sobre todo en otras partes del mundo, como Europa o Estados Unidos.	A partir de información remitida por LAP, se ha podido establecer que, en un periodo que no considera los años 2020 y 2021 caracterizados por la presencia de la pandemia del COVID 19, es decir el año 2019 y el periodo comprendido entre los meses de enero del 2020 y agosto de 2024, un mayor número de usuarios ha hecho uso de la playa de estacionamiento del AIJC por un tiempo de hasta 45 minutos en comparación con los datos obtenidos en el anterior procedimiento de revisión de la tarifa bajo análisis. Actualmente, más del 70% de los usuarios utiliza la playa de estacionamiento del AIJC por un periodo de hasta 45 minutos. Esto demuestra que los usuarios vienen haciendo un uso más eficiente del espacio de playa de estacionamiento del AIJC, reduciendo su tiempo promedio de ocupación. En ese sentido, se considera pertinente mantener la estructura de cobro establecida por este Organismo Regulador por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN y ratificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN para el presente procedimiento de revisión tarifaria. Se da por atendido el comentario.

Otros comentarios															
Carlos Molino Asociación de Agentes de Aduana Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Un vehículo que estaciona cincuenta (50) minutos en el AIJC, ¿pagaría S/14.00 (S/6 soles por los primeros cuarenta y cinco minutos y S/8 soles por la hora)?	Considerando los resultados del <i>benchmarking</i>, así como las Reglas para el redondeo y presentación de las cifras decimales establecidas en el Anexo IV del RETA, las tarifas máximas (incluido IGV) para el servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC se presentan en la tabla siguiente: TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC <table border="1"> <thead> <tr> <th>Servicio</th><th>Unidad de cobro</th><th>Tiempo de uso</th><th>Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC</td><td rowspan="3">Vehículo ligero</td><td>0 a 45 minutos</td><td>6,30</td></tr> <tr> <td>46 a 60 minutos</td><td>8,40</td></tr> <tr> <td>61 minutos en adelante</td><td>8,40 por hora o fracción</td></tr> </tbody> </table> Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. Un vehículo que estaciona cincuenta (50) minutos en el AIJC, pagaría la tarifa correspondiente al rango 46 a 60 minutos, esto es, S/ 8,40 (incluido IGV). Se da por atendido el comentario.			Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)	Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30	46 a 60 minutos	8,40	61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción
Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)												
Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30												
		46 a 60 minutos	8,40												
		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción												
Renzo Pérez Driver Ready S.A.C. Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 ¿Cuál es el precio del abonado por día?	El presente procedimiento tiene por objetivo revisar la tarifa cobrada por el Concesionario del AIJC por el servicio de playa de estacionamiento, en línea con lo establecido en el Contrato de Concesión. En este contexto, considerando los resultados del <i>benchmarking</i>, así como las Reglas para el redondeo y presentación de las cifras decimales establecidas en el Anexo IV del RETA, las tarifas máximas (incluido IGV) para el servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC se presentan en la tabla siguiente: TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC <table border="1"> <thead> <tr> <th>Servicio</th><th>Unidad de cobro</th><th>Tiempo de uso</th><th>Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Playa de estacionamiento</td><td rowspan="2">Vehículo ligero</td><td>0 a 45 minutos</td><td>6,30</td></tr> <tr> <td>46 a 60 minutos</td><td>8,40</td></tr> </tbody> </table>			Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)	Playa de estacionamiento	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30	46 a 60 minutos	8,40		
Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)												
Playa de estacionamiento	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30												
		46 a 60 minutos	8,40												

	<table><tr><td>vehicular del Nuevo Terminal del AIJC</td><td></td><td>61 minutos en adelante</td><td>8,40 por hora o fracción</td></tr></table> Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. El establecimiento de políticas comerciales (como lo es el establecimiento de un precio de abonado por día) constituye una potestad del Concesionario, para lo cual deberá observar lo establecido en el Capítulo III del RETA. Se da por atendido el comentario.	vehicular del Nuevo Terminal del AIJC		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción
vehicular del Nuevo Terminal del AIJC		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción		
Juan Moleros Empresa César Vallejo Airport Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Las máquinas que emiten los <i>tickets</i> se malogran, el sistema se cae o no tienen dinero para devolver el cambio. Igualmente, al salir del AIJC, debido al colapso del sistema, las tranqueras no abren. Entonces, debido a todo ello, los usuarios usan más tiempo del estacionamiento, debiendo pagar por la fracción el costo de una hora adicional.	Este comentario no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador. Sin perjuicio de ello, tratándose de una manifestación de insatisfacción con el servicio de la playa de estacionamiento brindado en el AIJC, mediante el Memorando N° 00039-2025-GRE-OSITRAN, se ha trasladado el comentario a los órganos internos del Ositrán, para que adopten las acciones que consideren pertinentes en el marco de sus competencias.				
Erwin López Canales Driver Ready S.A.C. Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Cuando los sistemas del aeropuerto se malogran, también generan tráfico. Ese tráfico, obliga a los usuarios a pagar más por el uso de la playa de estacionamiento del AIJC.	Este comentario no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador. Sin perjuicio de lo anterior, tratándose de una manifestación de insatisfacción con el servicio de la playa de estacionamiento brindado en el AIJC, mediante el Memorando N° 00039-2025-GRE-OSITRAN, se ha trasladado el comentario a los órganos internos del Ositrán, para que adopten las acciones que estimen pertinentes en el marco de sus competencias.				

Representante de Empresa Turística que opera en el AIJC Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 En esta Propuesta Tarifaria no hay un criterio para las empresas turísticas que se ven obligadas a pagar más por el servicio de estacionamiento, cuando los vuelos se retrasan. Además, antes existía el cobro por abonado.	El presente procedimiento tiene por objetivo revisar la tarifa cobrada por el Concesionario del AIJC por el servicio de playa de estacionamiento, en línea con lo establecido en el Contrato de Concesión. En este contexto, considerando los resultados del <i>benchmarking</i>, así como las Reglas para el redondeo y presentación de las cifras decimales establecidas en el Anexo IV del RETA, las tarifas máximas (incluido IGV) para el servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC se presentan en la tabla siguiente: TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC <table><tr><th>Servicio</th><th>Unidad de cobro</th><th>Tiempo de uso</th><th>Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)</th></tr><tr><td rowspan="3">Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC</td><td rowspan="3">Vehículo ligero</td><td>0 a 45 minutos</td><td>6,30</td></tr><tr><td>46 a 60 minutos</td><td>8,40</td></tr><tr><td>61 minutos en adelante</td><td>8,40 por hora o fracción</td></tr></table> Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. El establecimiento de políticas comerciales (como lo es el establecimiento de un precio de abonado por día) constituye una potestad del Concesionario, para lo cual deberá observar lo establecido en el Capítulo III del RETA. Se da por atendido el comentario.	Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)	Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30	46 a 60 minutos	8,40	61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción
Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)										
Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30										
		46 a 60 minutos	8,40										
		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción										
Rocío Maradiegue CORPAC Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 ¿Qué se va a hacer con la cantidad exacerbada de taxistas del AIJC?	Este comentario no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador. Sin perjuicio de ello, mediante el Memorando N° 00039-2025-GRE-OSITRAN, se ha trasladado el comentario a los órganos internos del Ositrán, para que adopten las acciones que estimen pertinentes en el marco de sus competencias.												
Rocío Maradiegue CORPAC Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Los estacionamientos del AIJC para personas con movilidad reducida, ¿ha influido en los indicadores?	No forma parte de los indicadores de la muestra. Sin perjuicio de lo expuesto, es importante indicar que tanto LAP como las playas de estacionamiento se sujetan a las disposiciones de Accesibilidad Universal en Edificaciones del Reglamento Nacional de Edificaciones.												

Mónica Yaya Asociación Tarifa Justa y Bienestar Social Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 El AIJC usa infraestructura de los peruanos, las playas de estacionamiento de la muestra son privados. Si son 10 000 autos al día, recupera mayormente su inversión. Debería hablarse de una reducción de tarifas.	Mediante la Resolución de Presidencia N° 056-2024-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0128-2024-IC-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, estableciéndose que la tarifa máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se realizará bajo la metodología establecida en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Al respecto, dicha cláusula contractual prevé que la tarifa será igual al promedio simple de los precios de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada oportunamente por el Regulador. De manera textual, el Contrato de Concesión señala: <u>“ANEXO 5</u> <u>POLITICA SOBRE TARIFAS</u> (...) <i>3. Regímenes Especiales de otras Actividades Comerciales</i> <i>3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.</i> <i>La tarifa por el presente concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente.</i> <i>El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.</i> <i>Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga”.</i> [Énfasis y subrayado agregados.] Se da por atendido el comentario.
Rafael Del Campo CONUDFI Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 El uso de APPARKA debe obligarse, sobre todo considerando que habrá caos y congestión para el ingreso al nuevo terminal del AIJC.	Este comentario se encuentra referido a las decisiones del consumidor sobre el mejor método de pago. En tal sentido, no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador.

Rafael Del Campo CONUDFI Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Si la mitad de la recaudación se lo lleva el Estado, este también es responsable de los problemas asociados al AIJC, entonces debería revisarse el contrato y efectuar adendas que solucionen los problemas en el futuro.	Este comentario no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador.																
ADETATIC Oficio N° 001-2025-PRs/ADETATIC Recibido el 08 de enero de 2023 ADETATIC indica que el tiempo de tolerancia debe ser de un mínimo de 20 minutos por el pago que realiza.	El presente procedimiento tiene por objetivo revisar la tarifa cobrada por el Concesionario del AIJC por el servicio de playa de estacionamiento, en línea con lo establecido en el Contrato de Concesión. En este contexto, considerando los resultados del <i>benchmarking</i>, así como las Reglas para el redondeo y presentación de las cifras decimales establecidas en el Anexo IV del RETA, las tarifas máximas (incluido IGV) para el servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC se presentan en la tabla siguiente: <table><tr><th colspan="4">TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC</th></tr><tr><th>Servicio</th><th>Unidad de cobro</th><th>Tiempo de uso</th><th>Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)</th></tr><tr><td rowspan="3">Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC</td><td rowspan="3">Vehículo ligero</td><td>0 a 45 minutos</td><td>6,30</td></tr><tr><td>46 a 60 minutos</td><td>8,40</td></tr><tr><td>61 minutos en adelante</td><td>8,40 por hora o fracción</td></tr></table> Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. El establecimiento de políticas comerciales (como lo es el establecimiento de un tiempo de tolerancia) constituye una potestad del Concesionario, para lo cual deberá observar lo establecido en el Capítulo III del RETA. Se da por atendido el comentario.	TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC				Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)	Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30	46 a 60 minutos	8,40	61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción
TARIFA MÁXIMA PARA LA PLAYA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL NUEVO TERMINAL DEL AIJC																	
Servicio	Unidad de cobro	Tiempo de uso	Tarifa máxima (En S/, incluye IGV)														
Playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal del AIJC	Vehículo ligero	0 a 45 minutos	6,30														
		46 a 60 minutos	8,40														
		61 minutos en adelante	8,40 por hora o fracción														
ADETATIC Oficio N° 001-2025-PRs/ADETATIC Recibido el 08 de enero de 2023 Se debe indicar que la tarifa que establece el Ositrán es exclusiva de la zona de parqueo.	El presente procedimiento tiene por objetivo revisar la tarifa cobrada por LAP por el servicio de playa de estacionamiento en el Nuevo Terminal del AIJC. Se da por atendido el comentario.																

ADETATIC Oficio N° 001-2025-PRs/ADETATIC Recibido el 08 de enero de 2023 El uso de la vía libre debe ser sin costo alguno para dejar o recoger pasajeros, se menciona esto porque se ha escuchado que dicha vía tendrá un costo para poder transitar.	De acuerdo con el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la playa de estacionamiento vehicular del AIJC debe contar con un acceso libre de todo pago, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga. Se da por atendido el comentario.
Erwin López Canales Driver Ready S.A.C. Comentario de Audiencia Pública del 06/01/2024 Los coches de maletas tienen desperfectos que generan accidentes o retrasos en el estacionamiento del AIJC, ocurre de 3 a 4 veces al día.	Este comentario no versa sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador, debiendo recordarse que, de conformidad con los artículos 21 y 25 del RETA, los comentarios que se reciben tanto por escrito como en la audiencia pública deben encontrarse referidos a la mencionada Propuesta Tarifaria del Regulador. Sin perjuicio de ello, mediante el Memorando N° 00039-2025-GRE-OSITRAN, se ha trasladado el comentario a los órganos internos del Ositrán, para que adopten las acciones que estimen pertinentes en el marco de sus competencias.
Nobuo Makino Comentario recibido por correo electrónico del 23/12/2024 Considera que las tarifas son caras y que debería ser de s/5 por hora.	Mediante la Resolución de Presidencia N° 056-2024-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0128-2024-IC-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria, a pedido de parte, estableciéndose que la tarifa máxima aplicable al servicio de playa de estacionamiento vehicular del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se realizará bajo la metodología establecida en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Al respecto, dicha cláusula contractual prevé que la tarifa será igual al promedio simple de los precios de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada oportunamente por el Regulador. De manera textual, el Contrato de Concesión señala: <u>“ANEXO 5</u> <u>POLITICA SOBRE TARIFAS</u> (...) <i>3. Regímenes Especiales de otras Actividades Comerciales</i> <i>3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.</i> <i>La tarifa por el presente concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente.</i> <i>El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.</i>

	<i>Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga”.</i> [Énfasis y subrayado agregados.] Se da por atendido el comentario.
--	---