



**Carta N° 0050-2025-GG/AETAI**

Miraflores, 22 de abril del 2025

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

Asunto: Recurso de Apelación contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN

La **ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – AETAI**, inscrita en la Partida N° 01968343 del Registro Público de Lima, con RUC N° 20144795033 y domicilio en la calle Schell N° 319, Of. 703, Miraflores, Lima, representada por su Gerente General, señor Carlos Gutiérrez Laguna, identificado con DNI N° 09391677, a ustedes atentamente decimos:

Que, en fecha sábado 29 de marzo del 2025 se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-CD-OSITRAN, mediante el cual el OSITRAN aprueba la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario – TUUA aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH.

De esta forma, en el artículo 1° se establece:

*“Aprobar la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto hasta el 31 de diciembre de 2030, según el siguiente detalle:*

- *TUUA de Transferencia para los pasajeros **INT-INT: USD 11,32 por pasajero.***
- *TUUA de Transferencia para los pasajeros **DOM-DOM: USD 7,07 por pasajero***

En relación a ello, de acuerdo a lo establecido en los artículos 217° y 220° del Decreto Legislativo N° 27444, “Ley del Procedimiento Administrativo General” y sus modificatorias (en adelante, la “LPAG”), dentro del término de ley, interponemos **Recurso de Apelación contra la citada Resolución de Presidencia N° 0041-2025-CD-OSITRAN** (en adelante, la “Resolución”), así como contra su informe sustentatorio denominado Informe “*Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*” (en adelante, Informe de fijación tarifaria), sobre la base de los argumentos que expondremos a continuación:

**A. LA METODOLOGÍA DE COSTOS DISTRIBUIDOS UTILIZADO POR EL OSITRAN NO CUMPLE CON LO ESTABLECIDO POR EL CONTRATO DE CONCESIÓN:**

1. En el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión bajo el título “**Operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto**” se explican los servicios relacionados con el TUUA, que se encuentra en el Apéndice 1 del Anexo N° 5.



Al respecto, en el Anexo N° 3 indica lo siguiente respecto a los servicios que son financiados con el TUUA:

**1. Operaciones Principales.**

Deben ser realizadas directamente por el Operador Principal y por cuenta del Concesionario. Estos servicios son los que se detallan a continuación:

**1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.**

**1.1.1. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).**

Servicio cuyo objetivo es efectuar operaciones de rescate y extinguir incendios en caso de un accidente aéreo en el Aeropuerto o en sus inmediaciones y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas y no interrumpir las operaciones de las aeronaves.

Las emergencias pueden ser:

- De las aeronaves
- En las diferentes áreas del Aeropuerto.

**1.1.2. Seguridad.**

Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o Usuarios.

**1.1.3. Circuito Cerrado de Televisión.**

Servicio de seguridad a través de cámaras que cubre diversos ambientes del Aeropuerto.

**2. Operaciones No Principales**

Son aquellas operaciones no incluidas en las Operaciones Principales, y que podrán ser llevadas a cabo por el Operador Principal o por el Operador Secundario. Estos servicios, entre otros, son los que se detallan a continuación:

**2.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.**

**2.1.1. Transporte de Equipajes.**

Servicio que se le brinda al pasajero de disponer de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar en vuelo internacional se dirige al área de migraciones donde se ubican las fajas transportadoras para localizar su equipaje y/o pertenencias, es allí donde dispone de estos coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente de aduanas y salir al exterior hasta un área determinada (servicios de taxis y buses). Debe existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.

**2.1.2. Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión).**

Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el pasaje de llegada del Espigón Internacional.



2.1.3. Entrega de Equipaje.

Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba, luego de un viaje, ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.

2.1.4. Información.

Servicio que se brinda al Usuario del Aeropuerto mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización vertical, teleindicadores, etc, incluyendo como mínimo:

- Sistema de Sonido
- Señalización
- Información de Vuelo

2.1.5. Sala de Pasajeros en Tránsito.

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

2.1.6. Iluminación.

Servicio de iluminación de los ambientes del Aeropuerto para el desarrollo de actividades nocturnas y/o diurnas, en caso sea necesario.

2.1.7. Salas de Embarque.

Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria.

2.1.8. Chequeo de Pasajeros y Equipaje

Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.

2.1.9. Sala de Autoridades (Protocolo).

Ambiente destinado a la atención de personalidades o autoridades nacionales e internacionales.

2.1.10. Sala de Espera (Parte Pública).

Ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros Usuarios.

2. Como se observa en el Anexo N° 3 todos los servicios que son listados para la TUUA de Transferencia por OSITRAN, se encuentran íntegramente financiados por el TUUA de Origen, según el Contrato de Concesión. En ninguna parte del Contrato se establece la posibilidad de fraccionar o partir esta lista de servicios con drivers basados en M2, en número de pasajeros, entre otros conceptos. Es decir, **el Contrato de Concesión no previó la asignación de los servicios comprendidos en la TUUA de Origen para la TUUA de Transferencia.**
3. Sin perjuicio de ello, y en aplicación estricta de la Adenda N° 6 que ordena el cobro de la TUUA de Transferencia por parte de LAP, **lo conveniente era que OSITRAN utilizara un modelo que no involucre el incumplimiento del Anexo N° 3 del Contrato de Concesión**, como es el caso del modelo propuesto por la AETAI para la presente fijación tarifaria, donde se ha utilizado la **metodología de costos distribuidos**, pero respetando estrictamente el Contrato de Concesión.
4. Por lo expresado anteriormente, **solicitamos la NULIDAD de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, por infringir el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.**

## **B. AMPLIACIÓN DE PLAZO PARA QUE LAP REMITA COMENTARIOS:**

5. En el punto 88 del Informe de fijación tarifaria del 26 de marzo de 2025 se señala lo siguiente:



*“88. El 13 de marzo de 2025, mediante la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario remitió comentarios sobre la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, mediante la cual AETAI presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.” (subrayado nuestro)*

6. Es decir, en el Informe de OSITRAN que sustenta la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, se está indicando que se le concedió un tiempo adicional a LAP para remitir sus comentarios (**08 días adicionales**), porque el plazo máximo para hacerlo era el 05 de marzo de 2025. En efecto, el 13 de marzo de 2025, LAP ingresó a OSITRAN, la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, mediante la cual remitió comentarios a la carta de la AETAI.
7. Sin embargo, dentro de los antecedentes del informe en cuestión, no se identifica ninguna ampliación de plazo que haya sido concedido por OSITRAN al concesionario, para que éste pueda enviar comentarios adicionales fuera de la fecha límite (05 de marzo de 2025).
8. Dado que los comentarios de LAP estaban fuera de plazo, entonces, OSITRAN no debió considerarlos en su Informe de fijación tarifaria. Sin embargo, el Regulador sí los utilizó como se desprende de la lectura del informe (dicha Carta es citada por OSITRAN en los puntos 333, 468 y 469 del Informe de fijación tarifaria).
9. Y sumado a lo anterior, tenemos que LAP se opuso a la extensión de plazo para la remisión de comentarios que la AETAI solicitó, por lo que es bastante llamativo, que el regulador haya facilitado información sólo a LAP y no haya ocurrido lo mismo con los otros interesados y además facilitado un plazo adicional a la fecha límite:

*“82. El 27 de febrero de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0056, LAP solicitó que no se otorgue la ampliación de plazo solicitada por AETAI. Dicho pedido fue denegado a través del Oficio N° 0214-2025-PD-OSITRAN notificado al Concesionario el 04 de marzo de 2025, por medio del cual se le indicó que debe estarse a lo decidido en la Resolución de Presidencia N° 0029- 2025-PD-OSITRAN.” (subrayado nuestro)*

10. En resumen, tenemos lo siguiente:
  - a. La fecha límite para la presentación de comentarios era el 05 de marzo del 2025.
  - b. No existe justificación alguna del por qué el regulador acepta la presentación de comentarios a cargo de LAP el día 13 de marzo, ocho (08) días después de haber finalizado el plazo límite.
  - c. Tampoco existe justificación del por qué el OSITRAN comparte los comentarios presentados por los usuarios en un proceso de fijación tarifaria con el concesionario y no ocurrió lo contrario, es decir, que el regulador haya remitido los comentarios presentados por LAP con los usuarios, creando una asimetría de información a favor de solo una parte, puesto que nosotros no hemos tenido conocimiento de lo argumentado por LAP a nuestra Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.

- d. Lo propio era que le OSITRAN sólo resuelva con los comentarios recibidos hasta el 05 de marzo del 2025 y no facilitar a solo una parte la información presentada por los otros interesados.
11. En consecuencia, **solicitamos la NULIDAD de todo lo actuado porque OSITRAN acepta la Carta N° LAP-GPF-2025-0041 fuera del plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN.**

### **C. FALTA DE TRANSPARENCIA EN LA INFORMACIÓN QUE DEJA EN SITUACIÓN DE INDEFENSIÓN A LOS USUARIOS:**

12. La solicitud de **nulidad** de la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se sustenta en que al utilizar OSITRAN información NUEVA y FUERA DE PLAZO, vulnera el derecho de defensa de los usuarios.
13. En el punto 336 del Informe de fijación tarifaria se dice lo siguiente:

*“336. En virtud de lo expuesto, se da por atendido el comentario i) de ATAI. Sin perjuicio de lo anterior, vale agregar que, con relación a este tema, mediante la **Carta N° C-LAP-GPF 2025-0041**, el Concesionario indicó que el crecimiento del OPEX en el período 2023-2025 responde a un cambio estructural en los costos operativos, relacionado al hecho que el nuevo Terminal será casi tres veces más grande que el actual, lo que resultará en un incremento sustancial en los costos operativos debido a mayores requerimientos de mantenimiento y servicios asociados a su funcionamiento. Añade LAP que este incremento en costos operativos se sustenta en contratos ya suscritos y en resultados de procesos de licitación de los servicios vinculados a la operación del nuevo Terminal; por lo que los valores proyectados reflejan costos reales específicos a cada partida de la contabilidad regulatoria, derivados de compromisos contractuales y licitaciones, los cuales garantizarán el adecuado funcionamiento del nuevo Terminal.” (subrayado nuestro)*

14. Asimismo, en los puntos 468 y 469 del Informe de fijación tarifaria del 26 de marzo de 2025, OSITRAN dice lo siguiente:

*“468. Asimismo, es importante añadir que, con relación al comentario de AETAI, **LAP ha señalado mediante Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 que el rubro “Equipamiento de Seguridad” no incluye solamente el RAPISCAN 920 CT, sino que también se encuentran los siguientes equipos:***

- **Siete equipos de Máquinas Rayos-X Rapiscan 920 CT, con un precio unitario de USD 410,709 valor menor**
- **Siete sistemas automáticos de retorno de bandejas, con un precio unitario de USD 225 238.**
- **Un escáner corporal, con un precio de USD 238,774.**
- **Siete equipos ETD (detector de traza de explosivos), con un precio unitario de USD 35 000.**
- **Otros equipos relacionados al sistema de seguridad como, shoe screening (inspección de calzado), detector de metales de paso, detectores de metal manual), threat input projection (TIP): permite el análisis de datos entrantes para detectar anomalías o amenazas. En conjunto estos sistemas ascienden a USD 564 291.**

- 469 *En total, la inversión directa total asciende a USD 5,5 millones, a lo **cual LAP adiciona la inversión indirecta del contratista (37% de los costos directos)**<sup>86</sup>;*



*obteniéndose un monto de inversión total ascendente a USD 7,5 millones.”  
(subrayado y resaltado nuestro)*

15. Respecto a lo expresado en el Informe de fijación tarifaria de OSITRAN debemos señalar lo siguiente:

- a. ***El “detalle” y “valorización” del equipamiento que OSITRAN presenta en los puntos 468 y 469 es información NUEVA que no fue considerada en el informe tarifario*** que sustentó la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN.
- b. La información utilizada en los puntos 468 y 469 del Informe de fijación tarifaria que sustenta la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN ***utiliza la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 que ingresa a OSITRAN, el día 13 de marzo de 2025.*** Es decir, ***en una fecha fuera del plazo*** de los comentarios y donde los usuarios no tenían cómo conocer la información que estaban compartiendo el OSITRAN y LAP. Es decir, OSITRAN debió desestimar esta carta y no utilizarla.

Más aún cuando el propio LAP se opuso a la ampliación del plazo para la remisión de comentarios, como se indica en el punto 82 del Informe de fijación tarifaria. En otras palabras, LAP se opone al pedido de ampliación realizado por los usuarios, pero a LAP el OSITRAN le otorga una ampliación de plazo no solicitada.

- c. ***OSITRAN – LAP están mostrando la poca transparencia que existe en este proceso de revisión tarifario***, al impedir que los usuarios ejerzan su derecho a la defensa, utilizando “información nueva” (***Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 del 13 de marzo de 2025***), que ***ha sido recibida por OSITRAN fuera del plazo de comentarios, por este motivo, solicitamos la NULIDAD DEL PROCESO.***

#### **D. LA RESOLUCIÓN N° 0041-2025-PD-OSITRAN ESTARÍA RECONOCIENDO LA EXISTENCIA DE UNA CONTABILIDAD PARALELA:**

16. En el caso particular de la Resolución en cuestión se estaría reconociendo la existencia de una situación de contabilidad paralela para el caso de LAP. En efecto, en el punto 461 del Informe de fijación tarifaria se indica lo siguiente:

***“461. Así, al revisar los Estados Financieros de LAP se observó que solo había detalle de la información de inversión de los paquetes 1, 2 y 3; sin embargo, no había detalle de la inversiones transversales ni indirectas; por lo que, la mejor información disponible para el cálculo de la tarifa fue la remitida por el Concesionario.”***

17. De esta forma, según el Regulador:

- a. En los Estados Financieros Auditados de LAP se habría reportado lo siguiente: ***“Así, al revisar los Estados Financieros de LAP se observó que solo había detalle de la información de inversión de los paquetes 1, 2 y 3;”***

- b. Entonces, según OSITRAN, **LAP no habría reportado toda la información en sus Estados Financieros Auditados**. En efecto, en el punto 461 del informe en cuestión OSITRAN dice: “(...) **sin embargo, no había detalle de la inversiones transversales ni indirectas**; por lo que, la mejor información disponible para el cálculo de la tarifa fue la remitida por el Concesionario”.
  - c. En consecuencia, **según el Informe de fijación tarifaria del Regulador, se podría inferir que LAP estaría manejando una contabilidad paralela**. Es decir, para la SUNAT y otras instituciones del Estado, estaría reportando una información diferente (Estados Financieros Auditados) a la que entrega a OSITRAN.
  - d. Según OSITRAN, LAP tendría dos contabilidades: la Auditada y la No Auditada, está última tendría un objetivo tarifario: con la finalidad de obtener beneficios económicos (ventaja indebida).
18. Del mismo modo, consideramos importante recordar el contenido del artículo 199° del Código Penal peruano que establece:

*“Artículo 199. Contabilidad paralela*

*El que, con la finalidad de obtener ventaja indebida, mantiene contabilidad paralela distinta a la exigida por la ley, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de cinco años y con ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días-multa.”*

19. Así pues, el citado artículo 199° del Código Penal peruano se refiere a la **contabilidad paralela** e indica que *se considera contabilidad paralela a aquella que se lleva de manera distinta a la exigida por la ley, con el objetivo de obtener una ventaja indebida*.
20. De esta forma, de acuerdo con lo expuesto previamente, **solicitamos la nulidad de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN ya que dicha resolución estaría reconociendo la existencia de una contabilidad paralela a cargo de LAP**.

**E. LA RESOLUCIÓN N° 0041-2025-PD-OSITRAN NO ESTÁ DEBIDAMENTE MOTIVADA:**

21. Según el artículo 1.11 de la LPA, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones. En efecto, el referido artículo dice:

*“1.11 Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas. En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público.”*  
(subrayado nuestro)

22. Al respecto, OSITRAN señala en los puntos 332, 333 y 334 del Informe de fijación tarifaria que sustenta la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, lo siguiente:

“332. Por lo que, considerando que el nuevo terminal será aproximadamente tres veces más grande que el terminal actual, se estima que el número de operaciones crecerá en más del 10% al año 2025<sup>61</sup>; y, dado que aún no se cuenta con información histórica de la prestación del servicio en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC; el Ositrán considera que **la información proporcionada por el Concesionario es razonable.**”

333. Finalmente, sobre lo señalado por AETAI, en cuanto a que la información que se emplea en la fijación de una tarifa debe estar verificada por el Regulador a través de fuentes alternativas o recopilando información en visitas inopinadas a las oficinas del Concesionario; debe precisarse que, dado que el nuevo terminal todavía no está en operación, **no es posible realizar una verificación directa de los costos.** Las visitas a las oficinas del Concesionario, tal como sugiere AETAI, podrían resultar útiles una vez que el terminal esté en funcionamiento, ya que en ese momento se podrá evaluar de manera más precisa la estructura de costos del servicio prestado.”

334. Actualmente, **cualquier intento de realizar una verificación en campo no reflejaría la realidad operativa del terminal, dado que los procesos que determinan los costos solo se pueden observar cuando la infraestructura se encuentre operativa.** Además, muchos de los costos asociados a la operación de un terminal, como el consumo de energía, el personal en funciones y el mantenimiento de equipos, dependen de la actividad real del terminal, lo cual no puede ser replicado en una evaluación previa al inicio de las operaciones.” (subrayado y resaltado nuestro)

23. En los puntos 332, 333 y 334, **el Regulador refiere que no tiene medios para verificar los costos, por consiguiente, resulta razonable creer lo que reporta LAP.** Es decir, OSITRAN **incumple sistemáticamente con el “principio de verdad material” que establece la necesidad que la autoridad administrativa competente verifique plenamente los hechos que sirven de motivo de sus decisiones.** Como lo señala en su informe, **OSITRAN desiste de su obligación de verificar la información que le remite LAP. El supuesto sustento que utiliza para no verificar, es que LAP provee de “información razonable”.**

24. Adicionalmente, en el punto 456 del informe, OSITRAN manifiesta que:

“456. Asimismo, debe reiterarse que, a la fecha, no se cuenta con el reconocimiento de inversiones que realiza la GSF<sup>63</sup>, por lo que el cálculo de la TUUA de Transferencia se ha realizado sobre la base de la mejor información disponible en este procedimiento<sup>64</sup>” (subrayado nuestro)

25. Es decir, nuevamente OSITRAN desiste de realizar cualquier actividad de verificación de la información proporcionada por LAP y la califica como “la mejor información disponible en este procedimiento”, lo cual ha quedado demostrado que no es cierto porque la “mejor información disponible” es aquella proveniente de los Estados Financieros Auditados de LAP.

26. En este orden de ideas, **OSITRAN explícitamente está reconociendo que la Resolución NO ESTÁ DEBIDAMENTE MOTIVADA PORQUE NO DISPONE DE LA INFORMACIÓN NECESARIA PARA PODER FIJAR LA TARIFA** y tampoco

tiene posibilidad de verificar plenamente si la información que le reporta LAP es válida o no. En consecuencia, **solicitamos la nulidad de la Resolución N° 0041-2025-PD- OSITRAN, por no estar debidamente motivada y generar graves perjuicios económicos a los usuarios**, al pagar tarifas que no se encuentran debidamente sustentadas porque no se dispone de información verificada.

**F. EN LOS ANTECEDENTES NO SE CONSIDERA LA CARTA N° 0021-2025-GG/AETAI (21 FEBRERO DE 2025):**

27. En los Antecedentes de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN y del Informe de fijación tarifa de TUUA de Transferencia (26 de marzo de 2025), no se considera la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE.
28. En efecto, mediante Carta N° 0021-2025-GG/AETAI del 21 febrero de 2025, AETAI solicitó a OSITRAN el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, por consiguiente, el Regulador desde esa fecha ya tenía conocimiento del referido documento, sin embargo, no lo consideró en los Antecedentes de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN ni en el Informe de fijación tarifaria del 26 de marzo de 2025.
29. Adicionalmente, el 10 de marzo de 2025, AETAI envió la Carta N° 0033-2025-GG/AETAI, en la cual, se le consultaba al OSITRAN con relación a la implementación de la Recomendación 4.2 en el proceso de fijación tarifaria del TUUA de Transferencia.
30. El Regulador en su Memorando Conjunto N° 00055-2025-MC-OSITRAN (GRE-GAJ) remitido mediante Oficio N° 0307-2025-PD-OSITRAN, dice que la metodología utilizada por OSITRAN está en “línea con la recomendación del OCI”.

[...]

*En este contexto, debe reiterarse que, **en línea con la recomendación del OCI, la metodología que se ha empleado en el cálculo de la TUUA de Transferencia (costos totalmente distribuidos) garantiza que dicha Tarifa reconozca solamente los costos e inversiones relacionados con la atención de los pasajeros de transferencia, y no se consideran los costos (directos ni indirectos) ni las inversiones que les corresponden a los otros tipos de pasajeros que pagan la TUUA (Nacional e Internacional).**”* (subrayado nuestro)

31. El Regulador afirma que su metodología está en “línea con la recomendación de la OCI”. Si ese fuera el caso, entonces tendría que haberse incluido como parte de los antecedentes del Informe de fijación tarifaria, el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, situación que no sucedió. Por consiguiente, los antecedentes se encuentran incompletos y **el regulador no ha motivado debidamente la Resolución, al no pronunciarse con respecto a la Recomendación 4.2 de la OCI (2013) dentro del Informe de fijación tarifaria, no obstante reconocer que su metodología se encuentra en “línea con la recomendación de la OCI”**.
32. Por consiguiente, **la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN resulta NULA al no considerar en los Antecedentes, las cartas y referencias correspondientes al Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE.**

## G. RESPECTO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RECOMENDACIÓN 4.2 DEL INFORME 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE:

33. En la Carta N° 0033-2025-GG/AETAI de la AETAI, se señalaba que la Oficina de Control Interno (en adelante OCI) en el año 2013 había recomendado a OSITRAN que al establecerse el costo de la TUUA de Transferencia “*se debería considerar la revisión de los costos de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros de tránsito o transferencia a fin de evitar la doble subvención*”.

34. En efecto, con fecha 10 de marzo de 2025, AETAI remite la Carta N° 0033-2025-GG/AETAI, donde consulta sobre la implementación de la Recomendación 4.2 de Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, en el marco del proceso de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia.

35. Al respecto la recomendación 4.2 dice lo siguiente:

4.2.- Dar conocimiento a la Presidencia del OSITRAN del contenido del presente informe, para que en las futuras opiniones técnicas que tenga que emitirse a nombre del OSITRAN, se tomen en consideración los siguientes aspectos, siempre ciñéndose al marco contractual y normativo de este Regulador, dada la preponderancia y el prestigio ya ganado como eficaz y eficiente Regulador considerándose que se vela por los intereses del usuario, Inversionista y el Estado:

- El costo de la TUUA internacional financia a los pasajeros en tránsito o transferencia, por lo que al establecerse el costo de la TUUA para éstos, se debería considerar la revisión del cálculo de los costos de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros en tránsito o transferencia a fin de evitar doble subvención.
- En el diseño de las instalaciones del nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se debería considerar la existencia de áreas de tránsito para pasajeros de rutas nacionales, para lo cual se recomienda recomendar concedente al iniciar las tentativas y negociaciones a tal fin. (Conclusión 3.3: Otros aspectos de Importancia 7.1).

36. Se observa que el OSITRAN no consideró en los antecedentes de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, la Carta emitida por AETAI, N° 0033-2025-GG/AETAI. Teniendo en cuenta que esta carta explícitamente consulta con respecto a la inclusión de la Recomendación 4.2 de la OCI (2013) en el proceso de fijación tarifaria del TUUA de Transferencia, teniendo en cuenta, además, que la Recomendación 4.2, explícitamente señala que “**al establecer el costo de la TUUA para éstos, debería considerar la revisión del cálculo de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros en tránsito o transferencia a fin de evitar la doble subvención**”.

37. La “*revisión del cálculo de las demás tarifas*” no involucra que se revisen con un mecanismo diferente al RPI-X, como erróneamente afirma el Regulador en el punto 576 de su Informe de revisión tarifaria:

“576. Al respecto, y como ya se indicó previamente, **este procedimiento tarifario se circunscribe a la fijación de la TUUA de Transferencia. Por lo tanto, propuesta de AETAI va en contra de alcance de este procedimiento al incorporar en el modelo a la TUUA doméstica e internacional, cuyos valores fueron fijados en el Contrato de Concesión**”.

38. En ese mismo sentido, OSITRAN en su Memorando Conjunto N° 00055-2025-MC-OSITRAN (GRE-GAJ) erróneamente refiere lo mismo a lo que señaló en el punto 576 de su informe:

[...]

*Finalmente, es preciso destacar que, en su recomendación, el OCI fue enfático en señalar que la actuación del Ositrán -como siempre- debe ceñirse al respectivo marco contractual y normativo. **En tal sentido, es importante recordar que el Ositrán no puede modificar la TUUA Nacional o Internacional, pues dichas Tarifas fueron establecidas en el Contrato de Concesión (Anexo 5), estipulándose únicamente que las mismas sean ajustadas bajo el mecanismo RPI-X, correspondiendo al Ositrán revisar el factor de productividad "X" en la periodicidad establecida en dicho Contrato**<sup>10</sup>.*

*De igual forma, el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se lleva a cabo de conformidad con lo previsto en el RETA, circunscribiéndose dicho procedimiento a fijar la mencionada Tarifa, sin que esta norma permita que en ese marco se pueda modificar o revisar la TUUA Nacional e Internacional. En este punto, es preciso recordar que, de conformidad con el Artículo III del Título Preliminar<sup>11</sup> del RETA, dicha norma aplica de manera supletoria a lo previsto en los Contratos de Concesión, en todo lo que no se oponga a lo establecido en estos últimos [...]"*

39. En los comentarios de AETAI que fueron presentados a OSITRAN para la propuesta tarifaria de TUUA de Transferencia, la TUUA de Origen solo se actualizó por el mecanismo de RPI-X (por ejemplo, se consideró un escenario donde el X=0, y la TUUA de Origen se actualizó únicamente por inflación) Es decir, no se está modificando lo que establece el procedimiento de fijación tarifaria y tampoco se está alterando lo estipulado en el Contrato de Concesión.

40. En este contexto, debemos afirmar lo siguiente:

- a. En el modelo de AETAI, la TUUA doméstica e internacional no es recalculada como erróneamente lo dice el Regulador. Como lo señala el Contrato de Concesión, las referidas tarifas son **actualizadas** por el mecanismo de RPI-X. Para ello, se propone tres escenarios de X (= -1, 0, 1).
- b. La única tarifa que se determina en el modelo de AETAI, es la que se corresponde con la TUUA de Transferencia.
- c. En el modelo de AETAI no se utiliza inversiones sin sustento ni se realiza "asignaciones" de inversiones con drivers, sin ningún tipo de sustento teórico y económico, como es utilizado en el modelo de OSITRAN-LAP.

41. Las consideraciones contractuales que expone el regulador en la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN y en Memorando remitido a la AETAI sólo pretenden justificar, con argumentos erróneos, la no implementación de la Recomendación 4.2 de la Oficina de Control Interno (2013).

42. En consideración a lo anterior, solicitamos que **se declare NULA la Resolución N°0041-2025-PD-OSITRAN, al no incorporar todos las cartas y documentos que forman parte del proceso de fijación tarifaria, como es el caso de la**

**Recomendación 4.2 que está en el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE.**

**H. FALTA DE MOTIVACIÓN EN DIFERENTES ASPECTOS DE LA RESOLUCIÓN N° 0041-2025-PD-OSITRAN:**

43. En la citada Resolución materia de apelación se han identificado aspectos sin la debida motivación que sustentan nuestra solicitud de NULIDAD de todo lo actuado:

a. **CARTA N° C-LAP-GPF-2025-0041.**- Respecto a la referida carta que es motivo de la solicitud de Nulidad por parte de la AETAI debemos decir lo siguiente:

- La Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 que fue recibida por OSITRAN fuera del plazo de comentarios (13 de marzo de 2025), fue utilizada por el Regulador indebidamente, como sustento en su Informe de fijación tarifaria.
- En la propuesta tarifaria que sustenta la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN, el Regulador valoriza el “*equipamiento de seguridad*” para el servicio de transferencia en USD 7’541,160, sin especificar las supuestas “*subpartidas*” que conformarían este valor. Es decir, solo especifica como cantidad: UNO (1) glb.
- El sustento del valor del equipo de seguridad de USD 7’541,180 fue enviado por LAP el 13 de marzo de 2025 (Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041), es decir, fuera del plazo de la recepción de los comentarios a la propuesta tarifaria.
- El valor de USD 7.5 millones, según OSITRAN-LAP incluye inversiones directas e indirectas (= 37% de los costos directos). En los puntos 468 y 469 se utiliza información desconocida para los usuarios:

“468. Asimismo, es importante añadir que, con relación al comentario de AETAI, LAP ha señalado mediante Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 que el rubro “Equipamiento de Seguridad” no incluye solamente el RAPISCAN 920 CT, sino que también se encuentran los siguientes equipos:

- Siete equipos de Máquinas Rayos-X Rapiscan 920 CT, con un precio unitario de USD 410,709 valor menor
- Siete sistemas automáticos de retorno de bandejas, con un precio unitario de USD 225 238.
- Un escáner corporal, con un precio de USD 238,774.
- Siete equipos ETD (detector de traza de explosivos), con un precio unitario de USD 35 000.
- Otros equipos relacionados al sistema de seguridad como, shoe screening (inspección de calzado), detector de metales de paso, detectores de metal manual), threat input projection (TIP): permite el análisis de datos entrantes para detectar anomalías o amenazas. En conjunto estos sistemas ascienden a USD 564 291.

469. En total, la inversión directa total asciende a USD 5,5 millones, a lo cual LAP adiciona la inversión indirecta del contratista (37% de los costos

directos); obteniéndose un monto de inversión total ascendente a USD 7,5 millones.” (subrayado nuestro)

- Esto quiere decir, que OSITRAN-LAP están duplicando las inversiones indirectas, debido a que las incluyen nuevamente (Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041) en las partidas y subpartidas que conforman la inversión directa. **En consecuencia, en todas las inversiones directas tendrían que restarle el valor del 37% para no registrar doblemente el valor de las inversiones indirectas (o costos indirectos).**
  - La falta de motivación de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN queda en evidencia, cuando el OSITRAN utiliza información fuera de plazo de recepción de comentarios de la propuesta tarifaria, lo que además constituye una falta de transparencia por parte del Regulador y pone en una situación de indefensión a los usuarios al no disponer de la información de la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, para realizar sus comentarios respectivos.
- b. **EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO Y ADENDA N°6.**- En el punto 685 del Informe de fijación tarifaria que sustenta la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, el regulador precisa:

*“En ese sentido, se advierte que la Adenda N° 6 confirmó de manera explícita y sin reservas que el equilibrio económico financiero fue respetado. Por lo tanto, el comentario de AETAI carece de sustento, pues parte de una premisa incorrecta al asumir que la existencia de equilibrio económico financiero quedaba sujeta a una verificación futura por parte de OSITRAN, cuando en realidad la Cláusula Séptima de la Adenda N° 6 ya estableció expresamente que dicho equilibrio fue asegurado al momento de la suscripción”* (subrayado y resaltado nuestro)

Al respecto debemos decir que no es correcto afirmar que “la Cláusula Séptima de la Adenda N° 6 ya estableció expresamente que dicho equilibrio fue asegurado al momento de la suscripción”. Puesto que, **el propio OSITRAN reconoce en el Informe del año 2013, que el equilibrio económico financiero se modifica cuando se fija la TUUA de Transferencia.** En efecto:

- **En el Informe de OSITRAN N° 002-2013-GRE-GS-GAL, el equilibrio económico financiero de la Concesión se alteraba cuando se incluía el TUUA de Transferencia.** Es decir, aumentaban los beneficios extraordinarios para LAP, como se aprecia en el Cuadro N° 5 del referido Informe, **las ganancias adicionales de LAP se incrementaban entre 10% y 13% cuando se fija TUUA de Transferencia.**

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

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

Elaboración: GRE de OSITRAN. Fuente: LAP.

- Por lo tanto, el propio OSITRAN (2013) desmiente lo que posteriormente afirma OSITRAN (2025), que indica que cuando se suscribió la Adenda N° 6, el Contrato quedó equilibrado. Según OSITRAN (2013), esta afirmación sólo será cierta cuando el TUUA de Transferencia no se haya fijado, sin embargo, el mismo informe muestra que cuando la TUUA de Transferencia es fijada, el equilibrio económico financiero se modifica, generando ganancias extraordinarias adicionales a LAP.

Esta situación también fue advertida en el **Informe N° 60-2013-MTC/25 del MTC**. Por este motivo, es que **el MTC le recomendó a OSITRAN que cuando fije la tarifa de transferencia realice una evaluación del equilibrio económico financiero**. Así se puede apreciar en la sección “XI. CONCLUSIONES”:

11.7. La propuesta de Adenda N° 6 contempla el cobro de TUUA a pasajeros en transferencia, lo cual ha sido aceptado también por el OSITRAN. Cabe señalar que a diferencia de la propuesta original del Concesionario, la propuesta de Adenda N° 6 contempla que dicho cobro se efectúe recién a partir de la puesta en operación del nuevo terminal de pasajeros. Si bien el cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia ha sido reconocido, la determinación del importe o nivel tarifario no ha sido definido. Ello en concordancia con la normatividad vigente y aplicable. Así, es el OSITRAN la entidad competente en la regulación de tarifas, esto es, en la determinación del nivel de la tarifa a cobrar por el servicio que se presta a los pasajeros en transferencia.

11.8. De acuerdo a los principios de la regulación económica, y en el marco de sus competencias y atribuciones, en general, la participación del Regulador debe permitir que la Concesión sea viable económicamente, sin que ello signifique la generación de sobre ganancias para el Concesionario. En tal sentido, el OSITRAN debería velar por que el sistema de tarifas en general sean tales que procuren la explotación de la infraestructura aeroportuaria en condiciones de competencia, de acuerdo a los niveles de seguridad, calidad o servicios contemplados en el Contrato de Concesión.

Por consiguiente, **solicitamos la NULIDAD de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN en el extremo:**

- Que no está debidamente motivada porque **el regulador incorrectamente plantea que se mantiene el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión cuando fija el valor de la TUUA de Transferencia, no obstante que su Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL dice lo contrario.**
- Que no está debidamente motivado porque **el Regulador no plantea en ninguna parte del Informe de fijación tarifaria, un modelo económico financiero que demuestre que no existe ruptura del equilibrio económico cuando fija la TUUA de Transferencia**, tal y como lo hizo en el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL.

#### c. DRIVERS UTILIZADOS POR AETAI

- El único sustento de OSITRAN para rechazar la propuesta de drivers que plantea la AETAI, es que podrían “*generar distorsiones en la asignación de los montos de las inversiones y, por ende, en la determinación de la tarifa*”. Un primer aspecto a resaltar es que los drivers de AETAI no incumplen con



el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, como sí sucede en el caso de los drivers de OSITRAN-LAP.

- Adicionalmente, el regulador para validar su afirmación sobre **“generar distorsiones en la asignación de los montos de las inversiones”**, requiere lo siguiente:
  - Estimar su modelo con los *drivers* que plantea AETAI.
  - Fijar las tarifas de transferencia con los drivers de AETAI.
  - Verificar que las tarifas estimadas con los “*drivers*” AETAI generan un desequilibrio económico financiero que perjudica al Concesionario o como dice OSITRAN **“genera distorsiones en la asignación de los montos de inversiones y por ende en la determinación de las tarifas”**
- Al respecto, en el caso de la AETAI **hemos demostrado con el modelo financiero remitido al OSITRAN que, con nuestros drivers, el concesionario continúa maximizando beneficios**. Hasta el momento, ni OSITRAN ni LAP han mostrado que sus *drivers* no generen beneficios extraordinarios al Concesionario.
- Entonces, **económicamente el modelo de AETAI sí muestra que sus drivers son eficientes, mientras que el OSITRAN acepta sin cuestionamiento los drivers elaborados por LAP**. Es decir, fija una tarifa con “*inversiones razonables*”, sin ningún tipo de verificación técnica, matemática o económica, porque según OSITRAN sólo obtiene una **“estimación lógica de las inversiones asignadas a la TUUA”**. Por lo tanto, se trata de tarifas que están sobre estimadas.
- OSITRAN en su afán de sustentar que una información NO AUDITADA (por nadie, ni por el Regulador) tiene mayor valor probatorio que los ESTADOS FINANCIEROS QUE SON AUDITADOS, tal y como lo manda el marco legal vigente de Perú, señala que en la propuesta de AETAI no se ha considerado INVERSIONES INDIRECTAS y TRANSVERSALES.
- Al respecto, debemos reiterar que la única **información válida disponible que existe para este proceso de fijación tarifaria son los Estados Financieros Auditados**. En consecuencia, si OSITRAN revisa con detenimiento los cuadros presentados por AETAI se va a percatar que se está considerando toda **la inversión que esta reportada en los Estados Financieros Auditados** (inclusive hasta pagos de deuda). Es decir, INVERSIONES DIRECTAS, INDIRECTAS y TRANSVERSALES.
- Si OSITRAN revisa con detenimiento los Estados Financieros Auditados de LAP se va a percatar que los paquetes cuadran perfectamente con los compromisos que el concesionario ha adquirido con sus acreedores. Lamentablemente, **OSITRAN no hace ninguna revisión porque ha priorizado utilizar información no auditada**. Resulta curioso que OSITRAN opte por este camino, porque en el proceso de determinación del Factor de



Productividad y en las diferentes fijaciones y revisiones tarifarias que ha realizado OSITRAN, siempre ha utilizado la información de Contabilidad Regulatoria y de los Estados Financieros Auditados.

- Por lo tanto, no es consistente lo que expresa el OSITRAN al indicar que la AETAI no está considerando todas las inversiones. **La AETAI sí está considerando todas las inversiones que han sido reportadas por LAP en su Estados Financieros Auditados** y que están directamente relacionadas con el Nuevo Terminal.
- Por lo expuesto previamente, **solicitamos la NULIDAD de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN por no estar debidamente motivada al no utilizar información financiera auditada, como es el caso de los Estados Financieros Auditados de LAP.**

d. **COSTOS DEL SERVICIO, CUESTIONAMIENTO DEL 22%**

- OSITRAN utiliza las tasas de variación para los distintos componentes de la estructura de costos estimados por LAP, la cual a opinión del regulador es razonable según la nueva infraestructura del nuevo Terminal (tres veces más grande) y operación (mayor requerimiento de mantenimiento y servicios asociados a su funcionamiento). Sin embargo, **esta afirmación no está debidamente sustentada en una expresión matemática o económica.**
- En el caso particular de AETAI, el sustento se encuentra en la regresión econométrica que realizó OSITRAN, que establece una relación directa entre los costos y el número de pasajeros. Por consiguiente, **no es posible desconocer la propuesta de AETAI porque OSITRAN caería en una contradicción, dado que el mismo ha establecido esta relación directa entre estas variables.**
- En este orden de ideas, el costo medio por pasajero calculado por AETAI tiene un sustento teórico y económico provisto por el propio regulador, en su estimación econométrica. En consecuencia, **no es sustentable lo que afirma el Regulador cuando señala que la proporción de 22% no ha sido debidamente sustentado por AETAI, cuando en realidad proviene de las estimaciones del propio OSITRAN.**
- Como sostiene el regulador, muchos de los costos asociados a la operación del nuevo Terminal dependerán de su actividad real. El hecho de que el nuevo Terminal sea más grande o LAP tenga ya acuerdos suscritos de los servicios vinculados a la operación del nuevo Terminal, no demuestra el cálculo de las tasas de variación de los componentes de los costos. **Durante todo el proceso de fijación tarifaria, ni OSITRAN ni LAP han sustentado las tasas de variación, porque como reconoce OSITRAN, ello se llevará a cabo una vez el terminal esté operativo.**
- En este orden de ideas, **la propuesta de AETAI tiene sustento económico porque se encuentra fundamentada en la estimación econométrica del Regulador y la Contabilidad Regulatoria 2023**, mientras que las tasas de

variación de los costos estimadas por LAP no tienen ningún sustento económico, porque no es creíble ni posible tener diferentes tasas si el propio regulador está reconociendo que no existe información detallada de los costos. **En consecuencia, resulta más consistente utilizar una sola tasa (22%).**

- Por lo expuesto previamente, **solicitamos la NULIDAD de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, dado que el Regulador esgrime como fundamento para descalificar la propuesta de la AETAI que no resulta razonable que todos los rubros del OPEX crezcan en la misma proporción.** Es decir, no presentan ninguna demostración económica que sostenga su negativa, por lo tanto, no está debidamente motivada su resolución. **Adicionalmente no es factible tener diferentes tasas de crecimiento de los costos, si como el Regulador reconoce que no existe información detallada verificable.**

e. **ESTRUCTURA D/E Y BETA**

- **El WACC para los flujos de caja tiene un CARÁCTER PROSPECTIVO, tal y como OSITRAN y LAP lo han sostenido en el año 2006, 2010, 2013 y 2016.** Por consiguiente, la estructura D/E tiene que ser objetivo y es la que se encuentra reportada por LAP en sus Estados Financieros Auditados (75/25). En el caso del Factor de Productividad, sí se estima una estructura D/E contable es porque se entiende que se está midiendo los niveles de productividad anuales, por consiguiente, una parte de los insumos que utiliza LAP es la deuda y se necesita capturar lo que va a pasar año tras año.
- Asimismo, OSITRAN utiliza la TIR de la deuda (costo de la deuda de mediano plazo), entonces, para ser consistente, también debería utilizar la estructura de D/E objetivo porque responde al mismo período de tiempo de la TIR. En contraste, cuando utiliza el ratio D/E contable sólo refleja una relación de corto plazo.
- **Lo que está proponiendo OSITRAN se aparta completamente de lo actuado previamente por el Regulador** y que fue propuesto inicialmente por LAP (inclusive en su primera propuesta de cálculo del Factor de Productividad).
- En todo caso, **OSITRAN debería sustentar por qué resulta más eficiente utilizar la información contable y no la estructura D/E objetivo que se encuentra registrado en los Estados Financieros Auditados, tal como ha utilizado en revisiones anteriores.** Aquí se debe resaltar la contradicción en la cual cae OSITRAN, cuando se trata de **INVERSIONES, considera “información razonable” lo remitido por LAP y desconoce los Estados Financieros Auditados, pero para estimar la estructura D/E utiliza los Estados Financieros Auditados.**

OSITRAN debe recordar que la estructura D/E está vinculada con el financiamiento de la inversión, por consiguiente, esa estructura tiene que ser compatible con las inversiones que LAP está realizando. Esta compatibilidad



únicamente la consigue utilizando las inversiones que se encuentran registradas en los Estados Financieros Auditados.

- Con respecto a los valores del BETA, OSITRAN señala que debería utilizarse lo valores del año 2024, sin embargo, debe tener en cuenta que al tratarse un WACC prospectivo, entonces, los valores del día de hoy están reflejando los que sucederá en los próximos cinco años. Entonces, **en la medida que esté más actualizada la información, el valor del WACC reflejará mejor el comportamiento del mercado que tendrá a futuro este valor.** Situación diferente sucede en el caso del Factor de Productividad donde se utilizan betas históricas.
- Por lo expuesto anteriormente, **se solicita la NULIDAD de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN porque la estructura D/E utilizada por el regulador no guarda consistencia con el valor de las inversiones que están reportadas en los Estados Financieros Auditados.**

#### **POR TANTO.-**

Muy atentamente y sin perjuicio de poder ampliar posteriormente nuestros comentarios, solicitamos tomar en consideración los argumentos desarrollados en los puntos anteriores al momento de resolver, declarando fundado nuestro Recurso de Apelación.

**PRIMER OTROSÍ DECIMOS.-** Que, adjuntamos al presente escrito, en calidad de Anexos, los siguientes documentos:

1. Copia simple de mi DNI. (Anexo 1-A)
2. Copia de los poderes del suscrito que acreditan mi facultad para la interposición del presente Recurso. (Anexo 1-B)

Atentamente,

**Carlos Gutiérrez Laguna**  
**Gerente General**  
**AETAI**  
**RUC N° 20144795033**