

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025
19:13:46 -0500**RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA****N° 0047-2025-PD-OSITRAN**

Lima, 08 de abril de 2025

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025 elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y, el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN de fecha 07 de abril de 2025 emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en ejercicio de su función normativa el Ositrán tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de su competencia, entre otros, normas de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, de manera concordante, el artículo 11 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que la función normativa del Ositrán comprende su facultad para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA), tiene por objeto establecer las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales, y establecer los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deben sujetarse los Mandatos de Acceso y demás pronunciamientos emitidos sobre ese derecho;

Que, en el artículo 44 del mencionado Reglamento, se indican los casos en que el Consejo Directivo del Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud del usuario intermedio, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso;

Que, entre el 6 de setiembre y el 2 de diciembre de 2024, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc. y Aerovías de México S.A. de C.V. (en adelante, Usuarios Intermedios o Aerolíneas) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (en adelante, AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión de mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN;

Que, mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN de fecha 16 de diciembre de 2024 -sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN- se aprobó la acumulación, entre otros, de los procedimientos para la emisión del mandato de acceso a la facilidad esencial de Sistema HBS, solicitado por las mencionadas aerolíneas; asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de Mandatos de Acceso que se encuentran en trámite;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 19:06:35 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 18:30:54 -0500Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 17:58:13 -0500Visado por:
QUESADA ORE, LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 17:54:00 -0500

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante Resolución de Presidencia N° 0011-2025-PD-OSITRAN de fecha 24 de enero de 2025 se aprobó el Informe Conjunto N° 00017-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN; asimismo, se dispuso remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo el plazo para la presentación de comentarios u objeciones al proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100 del REMA;

Que, luego de recibidos y evaluados los comentarios de las partes, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial materia del presente procedimiento, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN que tiene por objeto proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; documentos referidos a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, corresponde al Consejo Directivo ejercer las funciones normativa y reguladora del Ositrán, de conformidad con el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF); por tanto, dicha instancia es competente para pronunciarse sobre la solicitud de emisión de Mandato de Acceso a la facilidad esencial. No obstante, a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones según lo previsto en el artículo 6 del ROF, por lo que no resulta posible que dicho asunto sea objeto de debate y aprobación por parte del referido órgano colegiado;

Que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF, es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la siguiente sesión de este órgano colegiado;

Que, atendiendo a las consideraciones expuestas en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, en el presente caso se ha identificado la existencia de una situación de emergencia que justifica que la Presidencia Ejecutiva se pronuncie sobre la solicitud de emisión de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; ello, en ejercicio de la facultad de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dándole cuenta sobre ellas en su siguiente sesión;

Que, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, constituyéndolos como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; y, en ejercicio de la función de la Presidencia Ejecutiva

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

contemplada en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N°012-2015-PCM y sus modificatorias, en aplicación de la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc. y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal del Perú, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS**); estableciendo las condiciones y cargos de acceso que se señalan en el Anexo N° I, el mismo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° I, el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento, a Lima Airport Partners S.R.L. y a las aerolíneas Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc. y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal del Perú, para los fines pertinentes.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución, tendrá vigencia por el plazo de cinco (05) años, contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, encontrándose su publicación a cargo de la Entidad Prestadora, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 102 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, debiendo realizarse dicha publicación en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la presente Resolución.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrان).

Artículo 5.- Disponer que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Artículo 6.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese y comuníquese.

Firmado por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visado por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2025049568

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

ANEXO I

MANDATO DE ACCESO PARA EL USO DE LA FACILIDAD ESENCIAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESENCIAL DE ATENCIÓN DE TRÁFICO DE PASAJEROS Y EQUIPAJE (INSPECCIÓN DE EQUIPAJE EN BODEGA) EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHÁVEZ”

Conste por el presente documento, el **Mandato de Acceso para el Uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección del Equipaje en Bodega) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”**, en adelante el “Mandato”, que celebran:

- **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, la que en adelante se denominará “LAP”, con RUC N° 20501577252, con domicilio en el Edificio Central del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en Av. Elmer Faucett S/N, Callao, inscrita en la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, la misma que actúa debidamente representada por su XXXX, señor XXXX, identificado con D.N.I. N° XXXX y por su XXXX, señor XXXX, identificado con XXXX, según poderes que obran inscritos en la referida Partida; y, de la otra parte;
- _____, la que en adelante se denominará el “**USUARIO INTERMEDIO**”, con RUC del Contribuyente N° _____, con domicilio en _____, inscrito en la Partida N° _____ del Registro de Personas Jurídicas de Lima y Callao, debidamente representada por su _____ señor(a) _____, identificado (a) con D.N.I. N° _____, identificada y por su _____ señor(a) _____, identificado (a) con D.N.I. N° _____ de conformidad con los poderes que corre inscritos en la mencionada Partida.

Toda referencia efectuada en el presente Mandato a “Anexos” y “Cláusulas” se deberá entender efectuada a los anexos y a las cláusulas del presente Mandato, salvo indicación expresa en sentido contrario. Todos los Anexos al presente Mandato forman parte integrante del mismo.

En el presente Mandato, los términos cuyas primeras letras estén consignadas en mayúsculas, tendrán el significado que se le asigne en la “Cláusula Segunda: Definiciones”.

Este Mandato se celebra en los términos y condiciones siguientes:

I. ANTECEDENTES

Cláusula Primera.- Antecedentes.-

- 1.1. LAP es una sociedad comercial de responsabilidad limitada, constituida bajo las leyes del Perú, titular del Contrato de Concesión.
- 1.2. A efectos de realizar el aprovechamiento económico de los bienes que forman parte del Aeropuerto, LAP puede (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto y llevar a cabo construcciones en el mismo a fin de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en ellos, y (ii) usar, explotar y aprovechar los bienes entregados en concesión, incluidas sus construcciones. Dentro de sus instalaciones, el Aeropuerto cuenta con terrenos, almacenes, hangares, módulos, oficinas, tiendas, áreas para tiendas, stands, servicios de counters, entre otros bienes muebles e inmuebles debidamente delimitados y especificados, los mismos que forman parte de la referida concesión.
- 1.3. El USUARIO INTERMEDIO es una persona jurídica debidamente constituida o una sucursal debidamente establecida y existente válidamente al amparo de las leyes peruanas, cuenta con todas las facultades y poderes necesarios para celebrar este

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 15:16:39 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 15:10:55 -0500

Visado por:
CHOCANO PORTILLO, JAVIER
EUGENIO MANUEL JOSE
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 15:07:30 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 14:47:24 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 14:25:41 -0500

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FIR 45282862 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 14:17:34 -0500

Mandato y desarrollar el objeto de este. Adicionalmente, el USUARIO INTERMEDIO cuenta con -y mantendrá vigentes- sus Licencias, autorizaciones y permisos para desarrollar las actividades como explotador aéreo en el Aeropuerto, en especial –pero sin limitarse a- la respectiva certificación emitida por la DGAC.

- 1.4. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.2° de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, los explotadores aéreos son responsables de la aceptación e inspección del equipaje no acompañado (facturado), de la carga y correo, que será transportado en sus aeronaves. Asimismo, en el marco de lo establecido en los Anexos 4,6 y 14 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a implementar un sistema para la inspección del equipaje facturado.
- 1.5. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN del 03 de octubre del 2018, se aprobó la modificación del Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L. (REA-LAP), mediante la cual se estableció que el Servicio de Inspección de Equipaje de Bodega constituye parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de pasajeros y equipaje, en el marco de dicha norma. Asimismo, se estableció que dicho Servicio Esencial debe prestarse a través del uso de la Facilidad Esencial constituida por el Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega HBS.
- 1.6. Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) los temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, los cuales deberán ser previamente comunicados a los USUARIOS INTERMEDIOS; (v) las características y toda la información detallada expresamente en el Contrato; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s), incluyendo toda la regulación municipal aplicable y las condiciones medioambientales que aplican al (las) Áreas.
- 1.7. Con fecha [*], los Usuarios Intermedios [*] solicitaron el acceso para el Uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de atención de tráfico de pasajero y equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el aeropuerto internacional “Jorge Chavez”.

II. CONTENIDO NORMATIVO

Cláusula Segunda. - Definiciones. -

2.1 Aeropuerto: Es el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en el distrito y provincia constitucional del Callao, departamento de Lima, República del Perú, el que se constituye por el Nuevo Terminal, plataforma, infraestructura en lado de tierra y lado aire, entre otros.

2.3 Actividades: Son las actividades que podrá realizar el USUARIO INTERMEDIO y/u el Operador como parte del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

2.4 Asegurado Adicional: Se entiende por tal a la persona cubierta por la Póliza de Seguros respectiva, distinta al USUARIO INTERMEDIO contratante.

2.5 Anexo (s): Son los documentos que se refieren en este Mandato bajo esa denominación, y que se ubican al final de la declaración contractual inicial. Tienen por objeto determinar y/o precisar el alcance de las obligaciones que pactan LAP y el USUARIO INTERMEDIO en el marco del Mandato. Los Anexos serán suscritos por las Partes en todas sus páginas. Los Anexos forman parte de la declaración contractual que constituye este Mandato y, por tanto, son parte integrante del Mandato mismo. En este sentido, los Anexos gozan del mismo carácter legalmente vinculante que cualquier otra sección o parte del Mandato. En la interpretación del Mandato o en la resolución de conflictos, discrepancias, dudas, errores u omisiones, se utilizará el siguiente orden de prelación: i) Mandato, ii) Anexo - 7 Tabla de Penalidades; para el resto de los Anexos,

el orden de prelación aplicable será el orden numérico con que aparecen en el listado del título que antecede.

2.6 Año: Se considera al periodo de tiempo transcurrido entre el 01 de enero al 31 de diciembre. Para efectos de la vigencia del presente Mandato, el plazo se computará de acuerdo con lo señalado en la Cláusula Quinta.

2.7 Autoridad Gubernamental: Significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo que, conforme a las Leyes Aplicables, ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos y/o judiciales que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o a las instrucciones anteriormente citadas, con jurisdicción o materias en cuestión.

2.8 Cargo de Acceso: Es la contraprestación económica que, de acuerdo con lo previsto en la Cláusula Sexta, el USUARIO INTERMEDIO está obligado a pagar a LAP, por el uso de la Facilidad Esencial correspondiente al Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS).

2.9 CCO: Es el Centro de Control de Operaciones de LAP.

2.10 Carta Fianza: Instrumento de garantía emitido por una Entidad Bancaria de Primer Nivel o por una Compañía de Seguros de Primer Nivel supervisada por la SBS que asegura el pago de una obligación. La Carta Fianza podrá ser emitida como Garantía de Fiel Cumplimiento del Mandato cumpliendo con las condiciones y características previstas en las Condiciones Generales de Contratación y Condiciones Particulares de Contratación.

2.11 Causa No Imputable: Evento extraordinario, imprevisible e irresistible cuya causa no es imputable a las Partes y que impida la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de acuerdo con el artículo 1315 del Código Civil.

2.12 Compañía de Seguro de Primer Nivel: Son aquellas compañías de seguro que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgado por la SBS (Categoría A), conforme a lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los Sistemas Financieros y de Seguros, aprobado mediante la Resolución SBS N° 18400-2010, y cualquier otra norma que la sustituya, amplíe, modifique y/o complemente.

2.13 Control Efectivo: Cuando una Persona: (i) es propietaria, de manera directa o indirecta, de, al menos el sesenta y seis punto seis por ciento (66.6%) de las acciones con derecho a voto del capital social de otra Persona; o, es titular de contratos de usufructo, garantía mobiliaria, fideicomiso, pactos de accionistas o cualquier otro esquema contractual que le permita ejercer cuando menos el sesenta y seis punto seis por ciento (66.6%) de los derechos de voto del capital social de otra Persona; (ii) sin contar con igual o más del sesenta y seis punto seis por ciento (66.6%) de los derechos de voto del capital social, puede designar o remover la mayoría de los miembros del directorio u órgano equivalente de otra Persona, o en caso que no exista directorio, a su gerente general o funcionario principal; (iii) posee, de manera directa o indirecta, una representación en el directorio u órgano equivalente, de cuando menos la mayoría simple de los integrantes del directorio u órgano equivalente de otra Persona; o, (iv) por cualquier medio no previsto anteriormente (sea contractual o no) controla el poder de decisión de cuando menos la mayoría simple de los integrantes del directorio u órgano equivalente al interior de otra Persona.

2.14 Concesión o Contrato de Concesión: Es el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, firmado entre LAP y el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001, incluyendo todas sus adendas y modificaciones presentes y futuras, así como sus anexos.

2.15 Comunicación: Es toda aquella expresión escrita en físico o correo electrónico que dirija una Parte a otra con relación al Mandato. Para algunos supuestos previstos en el Mandato, la Comunicación deberá ser remitida con la formalidad exigida para que produzca efectos.

2.16 Comunicados de Prensa o Notas de Prensa: Todo tipo de comunicación dirigida a los medios de comunicación, sean medios de prensa escrita, digitales y/o audiovisuales, con el propósito de anunciar algo de interés general.

2.17 Conocimiento Efectivo: Se entiende que una Parte ha tomado conocimiento efectivo de un hecho o evento cuando (i) la ocurrencia de este ha sido notificada de conformidad con la Cláusula Trigésimo -Sexta, o (ii) cuando dicha Parte declara haber tomado conocimiento de dicho hecho o evento.

2.18 DGAC: Es la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, la cual forma parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2.19 Días o Días Calendario: Son los días comprendidos entre el lunes y el domingo que conforman el calendario gregoriano.

2.20 Días Hábiles: Son los días laborables en la ciudad de Lima, conforme éstos son determinados en el calendario oficial publicado por las Autoridades Gubernamentales, en que además los bancos estén abiertos al público. Los feriados de mediodía se considerarán días feriados para efectos de la determinación y cómputo de los Días Hábiles.

2.21 Equipaje de Bodega: Equipaje facturado que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave.

2.22 Entidad Bancaria de Primer Nivel: Son aquellos Bancos que operan en el Perú que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgado por la SBS (Categoría A), conforme a lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los Sistemas Financieros y de Seguros, aprobado mediante la Resolución SBS No. 18400-2010, y cualquier otra norma que la sustituya, amplíe, modifique y/o complemente, así como a las entidades bancarias extranjeras que sean calificadas como bancos de primera categoría por el Banco Central de Reserva del Perú.

2.23 Facilidad Esencial: Es el Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS), regulado en la Cláusula Cuarta del presente Mandato.

2.25 Garantía de Fiel Cumplimiento: Es la carta fianza irrevocable o Depósito en Garantía que el USUARIO INTERMEDIO entregará a LAP para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Mandato conforme a lo previsto en la Cláusula Vigésima.

2.26 IGV: Es el Impuesto General a las Ventas aplicable a las compras de bienes muebles y prestación de servicios en la República de Perú, regulado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF y por cualquier otra norma que la sustituya, amplíe, modifique y/o complemente.

2.27 Leyes Aplicables: Son todas las normas legales vigentes al momento de la firma del Mandato de Acceso y las que se puedan emitir con posterioridad, válidamente, en la República del Perú, entre las que se cuentan las leyes, decretos legislativos, decretos supremos, reglamentos, decisiones vinculantes y cualquier otra prescripción de carácter general que emita válidamente cualquier Autoridad Gubernamental de la República del Perú.

2.28 Licencia(s): Es (Son) la(s) aprobación(es), de cualquier índole o naturaleza, que el USUARIO INTERMEDIO requiera de acuerdo con las Leyes Aplicables a fin de realizar las Actividades y en general su operación en el Aeropuerto. Como parte de las Licencias se incluye -sin limitarse - a la certificación y al permiso de operación emitido o s por la DGAC o documentos equivalentes otorgados por la autoridad aeronáutica de la nacionalidad del USUARIO INTERMEDIO necesarios para el desarrollo de sus operaciones, las mismas que éste deberá obtener y mantener vigente en todo momento.

2.29 MTC: Es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la república del Perú.

2.30 Normas y Procedimientos de Operación de LAP: Son todas las disposiciones, reglas y procedimientos internos que regulan las condiciones de operación de LAP y se encuentran publicadas en www.lima-airport.com, que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y se obliga a cumplir. Estas normas están referidas a seguridad industrial, higiene y salud ocupacional (EHS), salubridad, supervisión de actividades comerciales (campañas, atención al cliente, etc.), especificaciones técnicas, seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, medioambiente (tratamiento de residuos, materiales usados, limpieza, ruido, emisiones de gases, entre otros aspectos), abastecimientos de productos y/o, de insumos, conexiones a redes del Aeropuerto (energía, telefonía y telecomunicaciones, HVAC, agua-desagüe, antenas, etc.), instalaciones de sistemas, y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto y que serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO según corresponda.

Cualquier cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas o procedimientos internos de LAP, será publicado en la página web citada. Al efecto, se deja constancia que las disposiciones, reglas y procedimientos internos que se refiere esta definición, o cualquier cambio, actualización y/o modificación de las mismas serán exigibles al USUARIO INTERMEDIO desde la fecha que LAP cumpla con notificarle mediante correo electrónico, que se ha realizado su publicación en su página web: www.limaairport.com, siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere esta definición.

Las normas a que se refiere el párrafo anterior están sujetas a lo dispuesto en el REMA y el REA de LAP.

En caso el USUARIO INTERMEDIO considere que existe cualquier discrepancia entre las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y el Mandato, deberá comunicarlo a LAP a la brevedad desde que tome Conocimiento Efectivo. LAP comunicará por escrito, la forma en que debe cumplirse con el Mandato y las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP. La forma de cumplimiento que comunique LAP será final y vinculante para el USUARIO INTERMEDIO.

2.31 Operador u Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación: Es la única empresa seleccionada por los USUARIOS INTERMEDIOS, a fin de que les brinde el Servicio de Inspección de Equipaje en Bodegas. (Sistemas HBS).

2.32 Nuevo Terminal: Es el área que será construida por un tercero como parte del Proyecto New LIM, en donde se encontrará el(las) Área(s) en la que se llevará a cabo el uso y operación por parte del USUARIO INTERMEDIO y el desarrollo de las Actividades.

2.33 OSITRAN: Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público de la República del Perú.

2.34 Parte o Partes: Son por separado o en conjunto, LAP y EL USUARIO INTERMEDIO.

2.35 Pasajero(s): Persona titular de un Boleto Aéreo emitido por el USUARIO INTERMEDIO. Para los fines del Mandato, este término incluirá al Pasajero en transferencia, es decir, al Pasajero que llega al Aeropuerto en un vuelo y continúa su viaje en otro vuelo del mismo USUARIO INTERMEDIO o de otro, con un tiempo de permanencia límite definido de 24 horas.

2.36 Penalidades: Son los pagos dinerarios que el USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer en favor de LAP conforme los términos y condiciones previstas en la Cláusula Décimo Octava del Mandato.

2.37 Personal: Es toda persona de la cual se valga el USUARIO INTERMEDIO y LAP, según corresponda, para ejecutar alguna de las obligaciones que, conforme a las Leyes Aplicables o al presente Mandato, sean de su cargo y/o responsabilidad, independientemente del vínculo contractual y/o laboral que mantenga aquél con dicha persona. En tal sentido, forman parte del Personal (sin que el siguiente listado sea limitativo y/o excluyente): (i) subcontratados; (ii) empresas subcontratistas; (iii) trabajadores; (iv) personal auxiliar; (v) locadores; y (vi) proveedores.

2.38 Persona (s): Es cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que pueda realizar actos jurídicos y asumir obligaciones en la República del Perú.

2.39 Plazo: Es el plazo de vigencia del presente Mandato.

2.40 Pólizas o Póliza(s) de Seguro(s): Son las pólizas de seguro cuyos términos y condiciones han sido acordados por las Partes en la Cláusula Décimo Séptima del Mandato.

2.41 Proyecto NewLIM: Se refiere al proyecto de ampliación del Aeropuerto.

2.42 RAP: Son las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

2.43 REA LAP: Es el Reglamento de Acceso a la Infraestructura del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobado por OSITRAN mediante Resolución del Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN, así como sus modificatorias.

2.44 REMA: Es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N°014-2003-CD/OSITRAN, así como sus modificatorias.

2.45 Reporte de Pasajeros: Es el documento elaborado por el USUARIO INTERMEDIO con la relación de pasajeros embarcados que facturan equipaje en salidas (Nacional e internacional) y transferencias, que será usado para efectos de facturación del Cargo de Acceso.

2.46 Servicio Esencial: Es el Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega que forma parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, incorporado en el REA LAP, a través de la modificación aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN. Este servicio será brindado por el Operador del Sistema de Inspección de Bodega HBS a favor del USUARIO INTERMEDIO.

2.47 Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS): Es la Facilidad Esencial necesaria para brindar el Servicio Esencial de Inspección del Equipaje en Bodega que comprende las máquinas de Rayos X, estaciones de trabajo a través de las cuales se realiza el proceso de inspección y sus respectivas instalaciones, que es descrita en la Cláusula Quinta y detallada en el Anexo 2 - Relación de Equipos e Instalaciones que conforman el Sistema HBS, del presente Mandato.

2.48 Stakeholders: Son aquellos actores que tienen algún tipo de relación con LAP, ya sea porque brindan un servicio a LAP o a terceros, o porque realizan alguna actividad u operación comercial en el Aeropuerto; de manera que cualquiera de las decisiones estratégicas de LAP pueda impactar de forma directa o indirecta en aquellas, y viceversa.

2.49 Superintendencia Nacional de Administración Tributaria o SUNAT: Es la entidad pública encargada de recaudar y administrar los tributos de carácter nacional, conforme a las Leyes Aplicables

2.50 Supervisor LAP: Supervisor encargado de asegurar una operación eficiente y segura en las zonas de inspección de equipaje en bodega, manteniendo el buen estado de las instalaciones y equipos, dando cumplimiento a los procedimientos y disposiciones adoptadas por la Gerencia de Operaciones de LAP.

2.51 Usuario Intermedio: Es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios de transporte o vinculados a esta actividad.

2.52 Zona de Salida de Equipaje: Es la zona donde se realiza la inspección del equipaje de bodega de salida de pasajeros que se embarcarán en un vuelo luego de su procesamiento en el check-in, ubicada en P20 (Nivel 2).

2.53 Zona de Transferencia: Es la zona donde se realiza la inspección del equipaje de bodega en transferencia de pasajeros que tienen vuelos en conexión en el Aeropuerto, ubicada en la zona de BHS salidas en el P10 (Nivel 1).

Cláusula Tercera. - Del objeto del Mandato. -

El presente Mandato se suscribe al amparo de lo previsto en los artículos 7° y 19°, así como en el Anexo N° 2 (Servicios Esenciales) del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN (REMA), así como el Artículo 4° literal d), y el Artículo 48° y siguientes del Reglamento de Acceso de LAP (REA LAP).

La finalidad de este Mandato es otorgar al USUARIO INTERMEDIO el derecho de acceso al Uso de la Facilidad Esencial descrita en la cláusula Cuarta.

En consecuencia, el presente Mandato de Acceso tiene por objeto determinar los términos, condiciones y cargo (s) aplicable (s) para que LAP otorgue al USUARIO INTERMEDIO el acceso a la Facilidad Esencial con el fin de que este pueda cumplir con inspeccionar el equipaje en bodega, el cual será prestado a través de un operador seleccionado por el mismo.

Cláusula Cuarta. - Prestación del Servicio Esencial de HBS. -

El USUARIO INTERMEDIO deberá prestar el Servicio Esencial de manera segura, ordenada y fluida, observando los criterios establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión (Requisitos Técnicos Mínimos), así como las disposiciones previstas en el REA de LAP, en el REMA, en las Leyes Aplicables y de acuerdo con las normas y estándares –tanto nacionales como internacionales- que resulten aplicables.

Cláusula Quinta. - Descripción de la Facilidad Esencial.-

La Facilidad Esencial para la prestación del Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega, comprende los siguientes equipos de manera general. En el Anexo N° 2 – *Relación de Equipos e Instalaciones que conforman el Sistema HBS*, se detallan los equipos e instalaciones del Sistema HBS.

En la Zona de Salida de Equipaje:

Fase I-A

- (i) 03 equipos EDS CT - nivel 1
- (ii) 08 estaciones de trabajo (Workstation) – nivel 2
- (iii) 02 máquinas de rayos X– nivel 3
- (iv) 03 estaciones de trabajo (Workstation) – nivel 3
- (v) 02 estaciones de trabajo (Workstation) – nivel 4
- (vi) 02 estaciones de trabajo (Workstation) – nivel 4 (redundancia)
- (vii) 01 máquina de rayos X – para equipaje sobredimensionado
- (viii) 01 máquina de rayos X – para equipajes de transferencia.
- (ix) 01 equipos ETD – para equipaje sobredimensionado.
- (x) 01 equipos ETD – nivel 4

Fase I-B

- (xi) 01 equipo EDS CT - nivel 1 (2026)
- (xii) 01 máquina de rayos X– nivel 3 (2026)

Cláusula Sexta - Plazo de vigencia del Mandato. -

El presente Mandato estará vigente por cinco (5) años contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Procederá la renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre y cuando, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la emisión de un nuevo Mandato de Acceso.

Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. -

7.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el Uso de la Facilidad Esencial la suma de US\$ 1,25 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) e transferencia.

7.2 A este Cargo de Acceso deberá A este Cargo de Acceso deberá agregarse el Impuesto General a las Ventas (IGV), o el tributo que lo sustituya (monto que deberá también ser asumido y cancelado por el USUARIO INTERMEDIO). Todos los tributos serán cargo del USUARIO INTERMEDIO siempre y cuando sean aplicables.

El Cargo de Acceso deberá ser pagado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP a partir del inicio de operaciones en la Nueva Terminal.

7.3 El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse dentro de los siete (07) primeros Días calendario de recibida la factura de LAP.

El Cargo de Acceso incluye las inversiones realizadas para tener operativa la Facilidad Esencial descrita en la Cláusula Cuarta, así como los gastos de mantenimiento de equipos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes.

7.4 El pago del Cargo de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en virtud del Mandato, se realizará mediante transferencia bancaria a la cuenta de abono señalada por LAP mediante carta que podrá ser enviada de manera física o mediante correo electrónico. Dicha cuenta podrá ser de titularidad de LAP o de quien esta designe, pudiendo LAP ceder los flujos del Mandato libremente a terceros. LAP deberá notificar de la cesión de flujos a terceros con un plazo de 7 días hábiles de anticipación. El pago se entenderá cumplido con el abono a la cuenta señalada por LAP. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar, oportunamente, los trámites necesarios.

7.5 LAP comunicará por escrito al USUARIO INTERMEDIO cualquier cambio vinculado con la cuenta LAP. El USUARIO INTERMEDIO, se obliga a efectuar los pagos en la nueva cuenta abierta por LAP siempre y cuando la Comunicación haya sido hecha por lo menos con una anticipación de cinco (5) Días Hábiles de la fecha en la que el USUARIO INTERMEDIO deba hacer el depósito.

7.6 Las Partes acuerdan que LAP tendrá la facultad de diseñar e implementar procedimientos alternativos de pago de los Cargos de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en ejecución de este Mandato, los que se encontrarán conforme con las Leyes Aplicables. LAP deberá comunicar los nuevos procedimientos de pago con una antelación no menor a diez (10) Días Hábiles al mes en que disponga que entren en vigencia. El USUARIO INTERMEDIO cumplirá con los procedimientos de pago que LAP implemente dentro de los estándares aplicables a la industria de medios de pago en el Perú.

7.7 En cada oportunidad que efectúe el pago de los Cargos de Acceso y cualquier otro monto establecido en el presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar vía correo electrónico la constancia de dicho pago al siguiente correo electrónico de LAP:

lapcobranzas@lima-airport.com en un plazo no mayor de tres (3) Días Hábiles de efectuados dichos pagos. En caso exista algún cambio en el correo electrónico indicado, LAP debe comunicar oportunamente al USUARIO INTERMEDIO del nuevo correo electrónico que será utilizado.

- 7.8 El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.
- 7.10 El USUARIO INTERMEDIO de manera expresa, anticipada e irrevocable podrá autorizar a LAP a compensar cualquier suma de dinero que tenga que pagar a favor del USUARIO INTERMEDIO (bajo cualquier contrato y/o título) contra cualquier adeudo que tenga el USUARIO INTERMEDIO en favor de LAP bajo este Mandato, conforme a las indicaciones del USUARIO INTERMEDIO, compensación que podrá ser realizada incluso luego del término del Mandato. Dicha compensación no podrá ser tomada por el USUARIO INTERMEDIO como un obstáculo o excusa para no continuar con la debida ejecución del Mandato y el desarrollo de sus Actividades.

Cláusula Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. -

- 8.1 En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Contrato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de requerimiento previo por parte de LAP. En este supuesto, se devengarán diariamente y desde la fecha en que se haya producido el incumplimiento, los intereses compensatorios aplicando la política de cobro de intereses para deudas vencidas de LAP, que se encuentra publicada en su página web, sin exceder la tasa máxima de interés convencional compensatoria para operaciones ajenas al sistema financiero por cada tipo de moneda de acuerdo a lo establecido por el Banco Central de Reserva del Perú, la misma que se calculará hasta la fecha en que se produzca el pago total del (de los) monto(s) adeudado(s) en los términos y condiciones previstos en este Contrato para los supuestos de incumplimiento, así como los intereses moratorios correspondientes aplicando al pago incumplido por el USUARIO INTERMEDIO la tasa máxima de intereses moratorios permitida por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 8.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.

Cláusula Novena. - Responsabilidad. -

- 9.1 El USUARIO INTERMEDIO es responsable ante LAP y frente a terceros, por cualquier daño personal y/o material que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales, equipos, maquinarias y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en las Facilidades Esenciales, como consecuencia directa del desarrollo de las actividades del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto y en general – por el uso y aprovechamiento de las Facilidades Esenciales. Para tal efecto y siempre que dichos daños sean probados, del USUARIO INTERMEDIO se obliga expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización frente a LAP y/o frente a cualquier tercero que pudieran derivarse según lo indicado.

EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo,

mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros, siempre que LAP no sea responsable por dolo o culpa inexcusable.

- 9.2 Sin perjuicio de lo expuesto en el numeral anterior, el USUARIO INTERMEDIO queda liberado de las responsabilidades imputables al incumplimiento de sus respectivas obligaciones conforme al presente Mandato, causado con motivo de caso fortuito o de fuerza mayor, entendidos estos conceptos como un hecho extraordinario, imprevisible e irresistible que impida la ejecución de sus obligaciones o determine su cumplimiento parcial, tardío y/o defectuoso, de conformidad con lo que establece el código civil vigente.

- 9.3 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener indemne a LAP, accionistas, directores, gerentes, funcionarios, representantes, empleados, asesores, subcontratistas, colaboradores y Personal (los "Beneficiarios LAP"), de cualquier reclamo, demanda, sanción, multa, proceso administrativo, arbitral, judicial y/o extrajudiciales, que se pudiera entablar o aplicar contra aquellos debido a decisiones, acciones u omisiones del USUARIO INTERMEDIO, de su Personal, del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega - Operación o de cualquier tercero del que se valga, en el marco del Mandato.

LAP se obliga a mantener indemne al USUARIO INTERMEDIO accionistas, directores, gerentes, funcionarios, representantes, empleados, asesores, subcontratistas, colaboradores y Personal (los "Beneficiarios UI"), de cualquier reclamo, demanda, sanción, multa, proceso administrativo, arbitral, judicial y/o extrajudiciales, que se pudiera entablar o aplicar contra aquellos debido a decisiones, acciones u omisiones de LAP o de su Personal o de cualquier tercero del que se valga, en el marco del Mandato.

- 9.4 Este pacto de indemnidad comprende no solamente a la obligación de las partes de reparar civilmente a la otra parte por cualquier daño causado (sea patrimonial o extrapatrimonial), sino también (i) la obligación de hacerse cargo directamente y/o reembolsar, según corresponda, de las indemnizaciones y multas que se imputen a una parte por las autoridades competentes, y (ii) asumir la defensa técnica-legal o coadyuvar en la misma (a discreción de LAP) ante cualquiera de las ocurrencias y/o presentación de cualquiera de los reclamos antedichos, asumiendo en todos los casos los costos y costas en los que la otra parte pudiesen incurrir.

Con respecto a lo indicado en el ítem (ii) del párrafo anterior, tratándose de un proceso arbitral, judicial, extrajudicial o procedimiento administrativo en el que se le pretenda imputar responsabilidad a una parte, pero que conforme a este Mandato y/o la Ley Aplicable le corresponda a la otra parte, o cuando hayan sido ambos imputados, la otra parte se obliga a ejercer una defensa activa y diligente ante el primer requerimiento o reclamo de la Autoridad Gubernamental. Sin perjuicio de esto, ambas partes mantendrán su derecho de repetir contra la otra parte de acuerdo con lo indicado previamente.

- 9.5 Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO queda liberado y exonerado de toda responsabilidad proveniente del presente Mandato en caso su vigencia, ejecución o aplicación sea afectada o alterada de cualquier forma por decisión del OSITRAN y/o del MTC. Ambas partes quedarán exentas de esta liberación y exoneración de responsabilidad cuando la vigencia, ejecución y/o aplicación del presente Mandato se vean afectadas o alteradas de cualquier forma por cualquier incumplimiento contractual o de las Leyes Peruanas por su propio actuar (incluyendo, pero no limitándose a la pérdida de vigencia o no obtención oportuna por parte de cualquiera de sus Licencias).

- 9.7 De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del Código Civil, el USUARIO INTERMEDIO será responsable frente a LAP y de manera solidaria con aquellos otros usuarios intermedios, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como los procedimientos de seguridad, y por los daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega por parte del Operador.

- 9.8 Por otro lado, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a que el Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación (i) realice las Actividades previstas en el presente Mandato y sus anexos, (ii) haga un uso correcto de la infraestructura brindada por LAP, (iii) lea y cumpla con lo establecido en los manuales de uso del Sistema HBS, (iv) bajo ningún contexto paralice, suspenda o retrase el funcionamiento del Sistema HBS, y (v) mantener indemne a LAP ante cualquier reclamo, demanda, incidente que pudiera ocurrir como consecuencia de la inspección/revisión del equipaje facturado en el Sistema HBS.

El USUARIO INTERMEDIO autoriza a LAP a supervisar previa notificación con no menos de cinco (5) Días Hábiles de anticipación, el uso correcto del Sistema HBS, cumplimiento de manuales y procedimientos de seguridad, el estado de las máquinas, e infraestructura donde se encuentra el mencionado Sistema y/o cualquier otro aspecto que LAP considere necesario supervisar.

- 9.9 Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO declara y reconoce que LAP, en ningún caso, será responsable por cualquier demora o incumplimiento de sus obligaciones en el presente Mandato, si dicha demora o incumplimiento se genera por causas imputables al MTC o algún tercero que actúe a nombre del MTC o de la Autoridad Gubernamental, siempre que se encuentre debidamente acreditado, con lo cual el USUARIO INTERMEDIO libera de toda responsabilidad a LAP por estos supuestos.

Cláusula Décima. - Solicitud de autorizaciones. -

- 10.1 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a acreditar ante LAP a los miembros del personal que contarán con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto, con una anticipación de cuarenta y ocho (48) horas al inicio de las actividades, entregando la lista del personal empleado, en la cual deberá indicar: (i) nombre completo, (ii) documento de identidad, (iii) la función o actividades concretas a desarrollar dentro del Aeropuerto. La información requerida para otorgar las autorizaciones podrá ser variada por LAP. El USUARIO INTERMEDIO queda obligado además a informar a LAP respecto de cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, como consecuencia del presente Mandato, considerando lo señalado.

Sin perjuicio de la entrega de la lista del Personal empleado, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a informar de forma previa a LAP, sobre cualquier persona que, por encargo suyo, realizará funciones en el Aeropuerto, bajo cualquier forma o modalidad, en el marco del Mandato.

Salvo expresa y previa autorización por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las actividades a desarrollarse en el Aeropuerto.

Asimismo, en caso de que por alguna circunstancia operativa o de seguridad del Aeropuerto, LAP regule un procedimiento distinto al antes indicado, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a cumplirlo, siempre que este haya sido informado con diez (10) días hábiles de anticipación al USUARIO INTERMEDIO, para que el USUARIO INTERMEDIO pueda hacer las adecuaciones correspondientes.

- 10.2 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO garantiza a LAP que su personal y en general, toda persona que pudiera contar con autorización solicitada por el USUARIO INTERMEDIO: (1) acatará de inmediato las disposiciones que al efecto les señale el personal de seguridad de LAP; (2) usará la identificación, licencia o pase de seguridad de LAP que se le haya asignado; (3) portará en todo momento y en forma visible su identificación, licencia o pase de seguridad otorgado por LAP; (4) cuidará diligentemente las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP; (5) no utilizará las identificaciones, licencias o pases de seguridad fuera del turno de trabajo que le

corresponda; (6) no usará identificaciones, licencias o pases de seguridad falsos o adulterados; (7) devolverá las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP a solo requerimiento de los representantes de la Gerencia de Seguridad de LAP o de quien LAP determine oportunamente; entre otras obligaciones y disposiciones según establezca LAP. El USUARIO INTERMEDIO asume la responsabilidad frente a LAP por el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, debidamente acreditado, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Décimo Sétima del presente Mandato por cada incumplimiento, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

- 10.3 Durante la vigencia del Mandato, LAP podrá disponer el no ingreso o retiro de cualquier miembro del Personal del USUARIO INTERMEDIO dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber recibido una Comunicación en la que LAP manifieste la necesidad de no permitir el ingreso o de retirar a dicho Personal por causa justificada. El no permiso de ingreso o retiro de este Personal no deberá afectar la ejecución del Contrato, por lo que el USUARIO INTERMEDIO deberá adoptar las medidas para que éste no sufra alteración o retraso alguno.

Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. -

- 11.1 Sin perjuicio de las demás obligaciones a cuyo pleno cumplimiento se compromete en virtud de este Mandato, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a:

- 11.1.2 EL USUARIO INTERMEDIO estará obligado a devolver la Facilidad Esencial en el mismo estado en que le será asignada, considerando el desgaste normal del uso, siendo de su exclusivo costo y responsabilidad la reparación por cualquier daño y/o desperfecto que un uso descuidado o, de ser el caso, negligente del mismo pudiera afectar la integridad de las máquinas/equipos
- 11.1.3 Remitir a LAP el Reporte de Pasajeros el once (11) de cada mes, según el formato establecido para tal fin.
- 11.1.4 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera anticipada e irrevocable, que LAP tendrá la facultad de establecer nuevos procedimientos, o nuevas plataformas para que envíe su Reporte de Pasajeros mensual, así como modificar el formato de dicho Reporte de Pasajeros para lo cual bastará que LAP envíe una Comunicación en dicho sentido, con una anticipación no menor a treinta (30) Días al mes en que entrarán en vigencia.
- 11.1.5 Culminada la vigencia del Mandato, el USUARIO INTERMEDIO deberá poner a total disposición de LAP el Sistema HBS en un plazo máximo de Diez (10) Días Hábiles.
- 11.1.6 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con ejecutar las reparaciones en la Facilidad Esencial, LAP se encargará de ellas y podrá solicitar al USUARIO INTERMEDIO el reembolso en un plazo de siete (7) Días Hábiles. En caso en USUARIO INTERMEDIO no cumpla con realizar el reembolso en dicho plazo, LAP podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento y reponer los gastos que se deriven de las reparaciones.
- 11.1.7 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a adecuar las Actividades a los criterios de orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria que LAP haya establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP.
- 11.1.8 El USUARIO INTERMEDIO deberá informar de manera inmediata en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas a LAP desde que tome Conocimiento Efectivo, de cualquier siniestro, accidente o hecho (usurpación, perturbación, intento de imposición de servidumbre, notificación de una Autoridad

Gubernamental, entre otros) que pudiera afectar la normal ejecución del Sistema HBS. Dicha comunicación especificará todos los datos necesarios para que LAP pueda conocer el alcance del hecho, siniestro o accidente.

- 11.1.9 El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar de manera inmediata a LAP a partir del momento que tome Conocimiento Efectivo de cualquier hecho de sustracción, pérdida, deterioro, entre otros, de las máquinas y/o cualquier otro elemento que comprende el Sistema HBS.

Si el hecho es atribuible, directa o indirectamente al Personal del USUARIO INTERMEDIO o del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación, el USUARIO INTERMEDIO deberá reponer los bienes con otros de iguales o similares características, a satisfacción de LAP, en un plazo que sea determinado entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO, y que se contará desde la fecha determinada por ambas partes.

- 11.1.10 El USUARIO INTERMEDIO reconoce que LAP puede emprender actividades de construcción, reconfiguración, reparación u otras actividades relacionadas con la operación, mantenimiento y reparación del Aeropuerto y que esto podría implicar que sea necesario acomodar la construcción de conexiones en el Aeropuerto o reubicar o reconfigurar otras instalaciones. LAP se compromete a hacer esfuerzos razonables para minimizar la interrupción de las Actividades durante dicho período de construcción o mantenimiento, y notificará al USUARIO INTERMEDIO con anticipación de dicho(s) trabajo(s) siempre que sea posible (excepto en el caso de una emergencia, en cuyo caso no se requerirá notificación).

- 11.1.11 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera irrevocable, que no tendrá ningún derecho a compensación o reclamo alguno por la ejecución de alguna de las actividades señaladas en el párrafo anterior, ni sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas ni referir incumplimiento del pacto de disfrute silencioso (expreso o implícito), siempre que dichas actividades hayan sido debidamente notificadas al USUARIO INTERMEDIO o en casos de emergencia. Las Partes podrán evaluar si tales actividades implican un impacto económico negativo en el negocio del USUARIO INTERMEDIO que pueda poner en riesgo el mismo, y establecerán comunicaciones, con el fin de llegar a un acuerdo que les permita cumplir con los fines del Mandato.

- 11.1.12 Cumplir con todos los requisitos y condiciones establecidas por el MTC, entre ellas la de obtener y mantener vigentes en todo momento los permisos, Licencias, autorizaciones y/o certificaciones que dicha Autoridad Gubernamental directamente y/o a través de cualquiera de sus órganos o direcciones (entre ellas, la DGAC) establezca.

- 11.1.13 Obtener el permiso de operación, y/o permiso de vuelo otorgados por la DGAC, así como, en su caso, los otorgados por la autoridad aeronáutica de la nacionalidad del USUARIO INTERMEDIO, que sean necesarios para la prestación del servicio que corresponda, así como cualquier otra Licencia requerida por las Leyes Aplicables. En ningún caso la totalidad de los permisos de operación y/o permiso, según corresponda, podrán ser suspendidos para prestar el servicio público de transporte aéreo.

- 11.1.14 Cumplir con los requisitos contenidos en el REA de LAP, estándares que sean aplicables – tales como IATA OACI entre otros- Leyes Peruanas y demás normas o estándares que se encuentren vigentes, así como lo dispuesto en los Requisitos Técnicos Mínimos previstos en el Anexo N° 14 del Contrato de Concesión.

- 11.1.15 Sujetarse estrictamente a lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y sus actualizaciones periódicas. Los métodos y

procedimientos para cumplir con dichas normas serán señalados por LAP, debiendo para tal efecto ser notificados directamente al USUARIO INTERMEDIO, además de ser publicados a través de la web de LAP. (www.lima-airport.com)

11.1.16 Cumplir con el oportuno pago del Cargo de Acceso a que se refiere la Cláusula Sexta del presente Mandato, y de ser el caso, de las Penalidades a que se refiere la Cláusula Décimo Séptima, así como cualquier obligación de pago dentro de los plazos señalados para tales efectos, den el presente Mandato.

11.1.17 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico, suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO y/o de las Áreas de acuerdo con las tarifas establecidas por LAP, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.

Ante la falta de pago de los servicios indicados precedentemente por un periodo de 2 o más meses o por el periodo de gracia que establezca la Empresa Prestadora del Servicio Público, el USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, para que en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio, efectúe unilateralmente cualquier suspensión o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, conforme a la normativa que regula la suspensión o corte del servicio ante la falta de pago en cada Entidad Prestadora del Servicio Público, sin perjuicio del derecho de LAP de aplicar las Penalidades y/o intereses respectivos.

11.1.18 Asegurar que todos los puestos de supervisión, revisión, operación y cualquier otro que se requiera para la Operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega estén cubiertos las 24 horas, los siete Días de la semana sin excepción y los 365 Días del año y 366 Días en los casos de “años bisiestos”.

11.1.19 Contar con una persona de contacto con quien LAP se pueda comunicar, telefónicamente o por correo electrónico, para la toma de decisiones en representación del USUARIO INTERMEDIO, con relación a los aspectos relativos a la ejecución del presente Mandato. No siendo necesario que la persona de contacto se encuentre de manera permanente en el Aeropuerto.

11.1.21 No ceder temporal o definitivamente el presente Mandato sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.

11.1.22 Usar y cuidar diligentemente la Facilidad Esencial.

11.1.23 Implementar oportunamente toda instrucción efectuada por LAP con respecto a las Facilidades Esenciales y/o al personal bajo supervisión del USUARIO INTERMEDIO, en especial –aunque sin limitarse- con relación a la seguridad, integridad y operatividad de estas.

11.1.24 No introducir (e impedir que el personal bajo su cargo o supervisión introduzca) en el Aeropuerto sustancias inflamables, explosivas, contaminantes, alucinógenas, o cualquier otro elemento que pueda atentar contra la imagen, integridad y seguridad del Aeropuerto o de los usuarios de este, o violen las Leyes Aplicables y que vayan en contra de “Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, salvo se requieran para reparación del Sistema HBS y haya sido previamente aprobado por LAP”.

- 11.1.25 Asumir directa e indirectamente el costo de la reparación de todos los posibles daños que pudiera sufrir el Sistema HBS, durante la ejecución del presente Mandato ocasionados por Incidentes y/o Accidentes, atentados o cualquier otro, siempre y cuando sea atribuible al USUARIO INTERMEDIO.
- 11.1.26 Reponer, en caso de sustracción, pérdida o deterioro de los bienes entregados en Concesión por el Estado peruano a LAP o de propiedad de LAP, por responsabilidad directa del personal asignado por el USUARIO INTERMEDIO, con otros de iguales o similares características a satisfacción de LAP, en el plazo que sea pactado entre las partes.
- 11.1.27 Cumplir con presentar y/o renovar y/o mantener vigente(s) la Garantía de Fiel Cumplimiento, dentro de los plazos y conforme al formato obligatorio que LAP oportunamente hará llegar al USUARIO INTERMEDIO, y demás especificaciones establecidas en el presente Mandato.
- 11.1.28 Cumplir con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada, dentro del plazo establecido en la Cláusula Décimo Cuarta, en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
- 11.1.29 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa con el presente Mandato.
- 11.1.30 Cumplir todas las Leyes Aplicables al Mandato.
- 11.1.31 Cumplir con todas las demás condiciones, términos y demás estipulaciones y compromisos establecidos o indicados en el presente Mandato y sus respectivos Anexos, así como con lo dispuesto en el REA LAP.
- 11.1.32 Cumplir con los procedimientos de uso/ operación y otros del Sistema HBS que LAP establezca, entregue, modifique y/o actualice, los cuales forman parte de las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, los cuales deberán ser cumplidos en los mismos términos por el Operador del Sistema HBS que el USUARIO INTERMEDIO haya contratado, bajo responsabilidad.
- 11.1.33 De ser el caso, comunicar al CCS y Supervisor LAP cualquier evento del que tome conocimiento y que pueda afectar la operación del Sistema HBS.
- 11.1.34 Contratar al Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación, considerando que cumpla con la normativa aeronáutica aplicable. En caso contrario, reportar a LAP inmediatamente todo incumplimiento o posible incumplimiento de la normativa aeronáutica aplicable.
- 11.1.35 Verificar que el Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación realice un uso correcto del Sistema HBS, a fin de evitar que cualquier negligencia ocurra por no seguir los lineamientos de manuales y/o procedimientos afecten la infraestructura, entregados y/o actualizados por LAP. En caso contrario, reportar inmediatamente a LAP cualquier condición o actividad que generen una desviación o posible desviación a dichas manuales o procedimientos.
- 11.1.38 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener a LAP indemne de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de la obligación prevista en el numeral anterior, salvo causa imputable a LAP.
- 11.1.39 Las Partes acuerdan que el USUARIO INTERMEDIO no podrá ceder su posición contractual total ni parcialmente, así como tampoco ninguno de los derechos que

le confiere el Mandato, sobre sus derechos, obligaciones o activos, ni permitir la constitución a favor de terceros de gravámenes o cargas sobre cualquier aspecto del Mandato, sin haber obtenido previamente la autorización escrita de LAP.

En el supuesto de caducidad anticipada del Contrato de Concesión, LAP podrá ceder su posición contractual al MTC (o la Autoridad Gubernamental que lo sustituya) o al tercero que este designe, así como cualquiera de los derechos que le confiere el Mandato sin necesidad de la autorización previa y escrita del USUARIO INTERMEDIO. Por tal razón, mediante el presente numeral, el USUARIO INTERMEDIO otorga de manera informada, expresa e irrevocable su aceptación a la futura cesión del Contrato que LAP pudiera realizar, así como de cualquiera de los derechos que este último le confiere. LAP informará al USUARIO INTERMEDIO cuando se haya realizado la cesión.

11.1.40 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:

- a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).
- b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).

En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 5 – Anticorrupción, Anti-Lavado de Activos y Anti-Financiamiento del Terrorismo, durante toda la vigencia del Mandato por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 5.

Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada pudiera representar un incumplimiento del Anexo N° 5 - Anticorrupción y Anti-Lavado de Activos del Mandato conforme a lo aquí estipulado. LAP se encuentra facultada a requerir mayor información y/o solicitar al USUARIO INTERMEDIO un plan de acción y/o mitigación. Las Partes acuerdan que suscribirán un acuerdo de confidencialidad para resguardar esta información.

Este plan de acción y/o mitigación deberá ser presentado a LAP en los plazos que este indique. Asimismo, el plan de acción y/o mitigación tendrá que ser aprobado por LAP antes del inicio de su ejecución.

11.1.41 Cumplir todas las Leyes Aplicables al Mandato, las Normas y Procedimientos de Operación de LAP que sean aplicables al Mandato.

11.2. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones asumidas en la presente cláusula, sin perjuicio de los demás efectos que pudieran derivarse conforme a las Leyes Aplicables y al presente Mandato, LAP quedará facultada a proceder según lo establecido en la Cláusula Décimo Primera.

Cláusula Décimo Segunda. – Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. -

12.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Mandato y sus Anexos, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles, contados desde el día siguiente de dicha notificación. En caso el USUARIO INTERMEDIO no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Décimo Octava, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la Cláusula Décimo Novena del presente Mandato.

12.2 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con subsanar el incumplimiento detectado dentro del plazo establecido en el numeral 12.1 su acceso a las Facilidades Esenciales quedará automáticamente suspendido, quedando LAP facultada a tomar todas las medidas que pudieran ser requeridas para negar el acceso a las mismas.

12.3 En ningún caso la suspensión del acceso a la Facilidad Esencial podrá ser mayor a treinta (30) Días. Transcurrido dicho plazo, se procederá conforme lo establecido en la Cláusula Décimo Novena.

Cláusula Décimo Tercera. - Obligaciones generales de LAP. -

Sin perjuicio de las otras obligaciones descritas, LAP está obligada a:

- a) Permitir al USUARIO INTERMEDIO la utilización de las Facilidades Esenciales de acuerdo con los términos y condiciones previstas en el presente Mandato.
- b) Entregar al USUARIO INTERMEDIO los comprobantes en los que conste el cumplimiento del pago del Cargo de Acceso pactado en este Mandato, así como aquellos en los que conste el pago por los servicios, y otras sumas que deba pagar el primero conforme a lo establecido en el presente Mandato.
- c) De conformidad con lo establecido en el artículo 22° del REMA, LAP informará al USUARIO INTERMEDIO de los cambios que introduzca en su infraestructura que afecten la relación de acceso, con al menos treinta (30) Días Hábiles de anticipación al inicio de dichas modificaciones. En el caso en que las modificaciones introducidas por LAP a la Infraestructura generen cambios en las condiciones económicas establecidas en el presente Mandato, las Partes iniciarán el procedimiento de renegociación correspondiente, de conformidad con el procedimiento contemplado en el REMA.
- d) Tomar las medidas necesarias a fin de evitar que, durante la ejecución de las mejoras a su cargo, conforme el Contrato de Concesión del Aeropuerto, se dificulte el normal y óptimo desenvolvimiento de las actividades del USUARIO INTERMEDIO establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato.
- e) Levantar la suspensión de acceso a Facilidades Esenciales de manera inmediata, a más tardar al Día siguiente, de la verificación, por parte de LAP, de la subsanación del incumplimiento notificada por el USUARIO INTERMEDIO.
- f) Cumplir con poner a disposición del USUARIO INTERMEDIO través de la página web de LAP (www.lima-airport.com), el REA de LAP debidamente aprobado por el OSITRAN.
- g) LAP se obliga a mantener indemne al USUARIO INTERMEDIO de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de la tramitación de los permisos que le correspondan a LAP en su condición de concesionario y operador principal del Aeropuerto, siempre que la contingencia sea atribuible a LAP y/o a los terceros que esta haya designado.
- h) LAP entrega y garantiza a los USUARIOS INTERMEDIOS que la(s) máquina(s)/equipo que conforman el Sistema HBS asignado(s) en ejecución del presente Mandato se

encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato.

- i) LAP acepta, de manera irrevocable, que compensará a los USUARIOS INTERMEDIOS por todo reclamo vinculado con la interrupción de la operación y que generen disrupciones en el Servicio de Inspección de Equipajes mediante el Sistema HBS, siempre que sea por causa imputable a LAP y/o a los terceros que esta haya designado.
- j) Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por los USUARIOS INTERMEDIOS que se encuentren relacionados de manera directa con el presente Mandato.
- k) LAP se obliga a mantener a indemnes a los USUARIOS INTERMEDIOS de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de las obligaciones previstas en los numerales anteriores.
- l) LAP garantiza y asegura el correcto funcionamiento y operatividad del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega acorde a los RTM (Requisitos Técnicos Mínimos) del contrato de concesión entre Lima Airport Partners (LAP) y el Estado peruano.
- m) LAP asegura la correcta custodia y resguardo de toda información que haya sido remitida por la aerolínea, acorde a lo establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y en cumplimiento con las normas de protección de datos personales aplicables.

Cláusula Décimo Cuarta. - Confidencialidad. -

- 14.1 Las Partes, así como sus accionistas, funcionarios, trabajadores y cualquier otra persona relacionada con las Partes, se obligan a mantener bajo absoluta reserva y confidencialidad todo tipo de información, incluyendo métodos, técnicas, secretos de negocio, planes y cronogramas de trabajo, resultados y procesos de relevancia económica o técnica a los que pudiera tener acceso, directa o indirectamente, con ocasión de la ejecución del presente Mandato, así como cualquier asunto relacionado con las Partes y/o sus accionistas (en adelante, la "Información Confidencial") que sea considerada como confidencial o reservada de acuerdo a las Leyes Aplicables.
- 14.2 En tal sentido, las Partes se obligan a instruir a todo su personal para que guarde confidencialidad y no divulgue ni revele a terceros la Información Confidencial.
- 14.3 Asimismo, la información confidencial no podrá ser utilizada por las Partes en perjuicio de la otra Parte, ni de sus accionistas, directores, funcionarios, ni en contra de cualquier persona y/o sus accionistas.
- 14.4 Las Partes se obligan a no retirar, entregar o reproducir, o permitir que se entregue, reproduzca o use la información confidencial a la que tuvieron acceso en ejecución de este Mandato, sin el consentimiento previo y expresado por escrito del representante autorizado de la Parte propietaria o potencialmente afectada por dicha entrega, uso o reproducción; salvo que dicha información sea solicitada a través de una orden judicial o administrativa que así lo disponga.
- 14.5 Si una Autoridad Gubernamental solicitase a una Parte la revelación de Información Confidencial, sin perjuicio del cumplimiento de la disposición dada por la Autoridad competente, la Parte requerida deberá informar este hecho a la otra Parte, mediante el envío de una Comunicación, dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido el hecho. La Parte a la que se le requiere la información confidencial deberá adjuntar copia de la solicitud efectuada por la Autoridad competente para conocimiento de la otra parte.

- 14.6 A la terminación del Mandato, o en cualquier momento a petición de una de las Partes, la otra Parte le entregará toda la información confidencial que tenga en su poder o que esté bajo su control.
- 14.7 La obligación de confidencialidad a que se refiere la presente Cláusula se mantendrá vigente hasta que transcurran dos (2) años de la terminación o de la resolución del Mandato.
- 14.8 La revelación de información confidencial en incumplimiento de este Mandato generará responsabilidad civil en la Parte que incumpla.

Cláusula Décimo Quinta. - Garantía de Fiel Cumplimiento. -

- 15.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a entregar a LAP a la firma del presente Mandato, como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones asumidas en virtud del presente Mandato, una carta fianza bancaria o un depósito en efectivo de acuerdo con lo establecido en el REA de LAP. Dicha carta fianza deberá otorgarse por entidades bancarias de primer nivel, con una vigencia igual a la del presente Mandato más treinta (30) Días calendarios adicionales. La Carta Fianza (incluyendo sus renovaciones) será incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión, y de ejecución automática al sólo requerimiento de LAP.

- 15.2 En el caso de renovaciones anuales de la Carta Fianza, el USUARIO INTERMEDIO deberá presentar a LAP antes de la fecha de vencimiento, la Carta Fianza renovada. En este supuesto, las Cartas Fianzas renovadas que de ser el caso se presenten anualmente deberán tener un plazo de vencimiento igual al plazo anual.

Asimismo, en el caso de renovaciones anuales, el monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la facturación promedio del Cargo de Acceso mensual por el uso de las Facilidades Esenciales correspondiente a los tres (03) meses previos al mes del vencimiento más el IGV, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US \$ 1,000.

En caso de incumplimiento serán de aplicación la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda del presente Mandato.

- 15.3 Para estos efectos, se considerará que son entidades bancarias de primer nivel, a aquellas que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (Categoría A), conforme con lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los sistemas financieros y de seguros aprobado mediante la Resolución SBS N° 18400-2010 (o con la norma que oportunamente lo sustituya o modifique), así como a las entidades bancarias extranjeras que sean calificadas como bancos de primera categoría por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 15.4 El monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la sumatoria de la facturación del Cargo de Acceso mensual de uso de las Facilidades Esenciales correspondiente de los tres (3) meses previos a la vigencia del Mandato, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US\$ 1,000.

- 15.5 La Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará a su vez el pago íntegro, exacto y oportuno y total del Cargo de Acceso, de las Penalidades pactadas, de los servicios y sus gastos administrativos, de los intereses y/o gastos administrativos que la demora en el pago de los Cargos de Acceso, de los arbitrios, contribuciones e impuestos, así como de los gastos legales de cobro al USUARIO INTERMEDIO según el presente Mandato; y, en general, el oportuno y cabal cumplimiento de toda obligación derivada directa o indirectamente del presente Mandato que sea de cargo del USUARIO INTERMEDIO.

Dicha Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará el fiel y oportuno cumplimiento de, inclusive, las obligaciones del presente Mandato que quedasen pendientes de ejecución

por el USUARIO INTERMEDIO una vez terminado, por cualquier causa, el presente Mandato, permaneciendo válida y vigente hasta que no exista obligación alguna pendiente de cargo el USUARIO INTERMEDIO, considerando el plazo de vigencia de esta según lo establecido en el numeral 14.1 precedente.

- 15.6 La ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento puede ser total o parcial, y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido, debidamente informado y acreditado ante el USUARIO INTERMEDIO. En tal caso, LAP procederá automáticamente a imputar el producto de la carta fianza materia de ejecución dicho saldo. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de deudas al USUARIO INTERMEDIO, la misma que podrá ser observada por ésta dentro de un plazo no mayor de quince (15) Días Hábiles de recibida, luego de la cual, se considerará que no tiene reclamación alguna que realizar y que se encuentra conforme con el monto ejecutado.
- 15.7 En caso de ejecución total o parcial de la carta fianza, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento ejecutada por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de quince (15) Días calendario de comunicada la ejecución, sin necesidad de mediar requerimiento alguno por parte de LAP.

El USUARIO INTERMEDIO faculta a LAP a retener, en calidad de garantía mobiliaria, todo monto proveniente de la ejecución de la carta fianza que no hubiera sido imputado por LAP contra el saldo deudor que pudiera mantener el USUARIO INTERMEDIO. La garantía mobiliaria referida respaldará el cumplimiento por el USUARIO INTERMEDIO de todas y cada una de las obligaciones asumidas por ésta en virtud del presente Mandato, manteniéndose vigente hasta el momento en que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con emitir (conforme a lo indicado en los acápites precedentes) y entregar a LAP la nueva Garantía de Fiel Cumplimiento que reemplace a la ejecutada. Al efecto, LAP queda autorizada por el USUARIO INTERMEDIO a imputar directamente contra la garantía mobiliaria referida cualquier saldo deudor que éste tuviera pendiente o se generase en virtud del presente Mandato.

El monto de dicha garantía mobiliaria que no fuera imputado por LAP para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO, será devuelto a éste (sin intereses) contra la recepción por parte de LAP de la nueva Garantía de Fiel Cumplimiento.

- 15.8 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá ser emitida acorde al modelo establecido en el REA de LAP. En este sentido, el USUARIO INTERMEDIO es totalmente responsable por la emisión de la Carta Fianza de acuerdo con el modelo indicado. En caso dicha Carta Fianza no haya sido emitida de acuerdo con el modelo indicado, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a emitir una nueva Carta Fianza a su cuenta y costo. En este supuesto, LAP considerará como incumplida la obligación del USUARIO INTERMEDIO materia de la presente cláusula, así como la obligación establecida en el numeral 11.1.27 de la Cláusula Décimo Primera.
- 15.9 El USUARIO INTERMEDIO podrá presentar como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones:
- 15.9.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituido.
- 15.9.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la

deuda al USUARIO INTERMEDIO. LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial). En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad.

15.9.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Mandato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable.

15.9.4 Si al finalizar el vencimiento del Mandato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO mantuvieran deudas por pagar, derivadas del presente Mandato a favor de LAP, se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas.

15.9.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por vencimiento del Mandato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes, LAP - en un periodo de quince (15) días calendario contados desde el vencimiento del Mandato o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá regirse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial.

Cláusula Décimo Sexta. - Devolución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. -

16.1 La Garantía de Fiel Cumplimiento será devuelta al USUARIO INTERMEDIO, dentro de los treinta (30) Días calendarios posteriores a la terminación del presente Mandato, siempre que no haya sido ejecutada, sin la aplicación de interés alguno, luego que LAP verifique lo siguiente según corresponda:

- a) Que el USUARIO INTERMEDIO no adeude suma alguna a LAP por concepto de pago el Cargo de Acceso, intereses, contribuciones, servicios, impuestos, arbitrios, indemnizaciones, penalidades y/o, en general, concepto alguno relacionado con el acceso materia del presente Mandato.
- b) Que las máquinas que forman parte del Sistema HBS se encuentre(n) en las mismas condiciones en las que fue (ron) entregada(s), salvo su uso ordinario y diligente.
- c) La previa y absoluta disponibilidad de LAP del Sistema HBS.

16.2 En caso de existir alguna deuda o daños en las Facilidades Esenciales en virtud del presente Mandato, la deuda o el costo de reparación deberán ser comunicados y debidamente acreditados en tanto se verifique que los daños sean directamente imputables a los USUARIOS INTERMEDIOS, antes de que LAP proceda a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento.

Cláusula Décimo Séptima. – De los seguros.-

- 17.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a presentar a LAP, como requisito para el acceso, una copia de las pólizas de seguro contratadas por el Operador del Sistema HBS:
- Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil en la que figure LAP como asegurado adicional y tercero beneficiado para los casos en que los daños sean causados a LAP. La póliza deberá ser contratada hasta por el monto de US\$ 500,000.00 (quinientos mil y 00/100 Dólares Americanos), que cubra cualquier siniestro relacionado, directa o indirectamente, al uso o posesión del (de las) Área (s); así como la constancia de cancelación de la prima extendida por una compañía de seguros de clasificación no inferior a "A", de acuerdo a la calificación de riesgo vigente y a plena satisfacción de LAP. Dicha póliza deberá mantenerse vigente durante todo el plazo contractual, pudiendo LAP exigir al USUARIO INTERMEDIO que le acredite ello en cualquier momento.
 - Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, por el valor de las áreas entregadas para la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega, equivalente a US\$ 1,812 por metros cuadrado, más los activos y mobiliarios de propiedad del operador, y los equipos, mencionados en la Clausula Quinta del Mandato. La póliza deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación.
- 17.2 En el caso de renovaciones anuales, el USUARIO INTERMEDIO deberá presentar a LAP con treinta (30) Días calendario de anticipación, previos al vencimiento de la Póliza de Seguros respectiva, la Póliza de Seguros renovada. En este supuesto, las Pólizas de Seguros renovadas que de ser el caso se presenten anualmente deberán tener un plazo de vencimiento igual al plazo anual correspondiente más treinta (30) Días calendarios adicionales.

Asimismo, en el caso de renovaciones anuales, el monto por el cual deberá emitirse la Póliza de Seguros será el señalado en el numeral previo.

En caso de incumplimiento serán de aplicación la Penalidad establecida en la Cláusula Décimo Octava del presente Mandato.

Cláusula Décimo Octava.- Penalidad por incumplimiento. -

- 18.1 Las Partes acuerdan que para determinados supuestos de incumplimiento de obligaciones asumidas por el USUARIO INTERMEDIO en el Mandato serán aplicables las Penalidades establecidas en el *Anexo 6 – Tabla de Penalidades*. Los detalles de las Penalidades a cargo del USUARIO INTERMEDIO y su forma de aplicación están establecidos en el referido *Anexo 6 – Tabla de Penalidades*.
- 18.2 En el caso de incumplimientos que originen la resolución de pleno derecho del Mandato se procederá con la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Novena del presente Mandato como Penalidad y sin perjuicio de la indemnización de cualquier daño ulterior, siempre que el daño y su cuantía se encuentre debidamente sustentado.
- Todo lo antes mencionado, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, así como del ejercicio por parte de LAP de los demás derechos conferidos por ley o por el presente instrumento (incluyendo -pero no limitándose al derecho de LAP de optar por la resolución de pleno derecho del Contrato).
- 18.3 Las Penalidades detalladas en el Anexo 6- Tabla de Penalidades se devengará una vez que LAP requiera, mediante una Comunicación escrita al USUARIO INTERMEDIO, el cumplimiento de la obligación respectiva y/o la resolución de pleno derecho del Mandato, y siempre que LAP requiera expresamente -en la misma Comunicación o en documento aparte- el pago de la referida Penalidad.

Cláusula Décimo Novena. - Resolución del Mandato. -

- 19.1 Sin perjuicio de las causales de resolución automática establecidas en otras cláusulas, LAP podrá resolver el Mandato de pleno derecho, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430° del Código Civil, cuando el USUARIO INTERMEDIO:
- a) No subsane el incumplimiento de alguna de sus obligaciones contenidas en el presente Mandato de Acceso, cumplidos los treinta (30) Días calendario de suspensión del acceso a que se refiere la Cláusula Décimo Primera y Décimo Segunda del Mandato.
 - b) No cumpla con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
 - c) No cumpla con presentar y/o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento y/o las Pólizas de Seguro, dentro de los plazos establecidos en el presente Mandato, o no cumpla con el pago de la prima de seguro correspondiente.
 - d) No cumpla con el pago del Cargo de Acceso correspondiente a dos (2) mensualidades que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.
 - e) Se acredite, de conformidad con la normativa vigente, por una autoridad administrativa o judicial, que el USUARIO INTERMEDIO ha incumplido con su obligación de Confidencialidad establecidas en la Cláusula Décimo Tercera.
 - f) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.
 - g) Dé información falsa, incompleta o inexacta a LAP o información que induzca a error a LAP en beneficio de este, aun cuando ésta sea detectada o determinada en fecha posterior.
 - h) Haya sido suspendido, de manera definitiva, en el desarrollo de sus actividades realizadas, por una autoridad competente, tales como el MTC (o cualquiera de sus Direcciones Generales), SUNAT, INDECOPI, OSITRAN, ESSALUD, la Municipalidad Distrital o Provincial, autoridades administrativas y/o judiciales entre otras.
 - i) Ceda temporal o definitivamente, los derechos y/o su posición en el presente Mandato o entregue, bajo cualquier forma, sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.
 - j) Por incumplir las Leyes Aplicables al Mandato.
 - k) Manifieste su negativa a la realización de las visitas e inspecciones por parte de LAP y/o cualquier Autoridad Gubernamental, sin justificación razonable y debidamente sustentada.
 - l) No cumpla con los lineamientos de manuales y/o procedimientos afecten la infraestructura, entregados y/o actualizados por LAP.
 - m) Si el Operador del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – Operación contratado por el USUARIO INTERMEDIO y/o el USUARIO INTERMEDIO incumple(n) con las obligaciones y declaraciones establecidas en el Anexo 5 – Anticorrupción y antilavado de activos.
 - n) Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que no se cumpla con los compromisos establecidos en el Anexo 5 – Anticorrupción y Lavado de Activos y/o el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con enviar a LAP, ante la ocurrencia de un cambio de Control Efectivo, los documentos descritos en el numeral 11.1.40 del presente Mandato.
 - o) Cuando, transcurrido el plazo para la ejecución del plan de acción y/o plan de contingencia regulado en el numeral 11.1.40 del Mandato, no se hayan logrado las metas establecidas y las Partes no hayan arribado a ningún nuevo acuerdo.
- 19.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal h) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Quinta. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral

precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Quinta, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

Asimismo, en el supuesto que LAP fuera sancionado por cualquier autoridad como consecuencia de cualquier incumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO, que sea imputable a este último, sin perjuicio de los demás derechos reconocidos en el presente Mandato a favor de LAP, el USUARIO INTERMEDIO deberá reembolsar a favor de LAP un monto equivalente a la suma en la que ésta hubiera podido incurrir como consecuencia de dicha sanción siempre que el incumplimiento esté directamente relacionado con la Facilidad Esencial materia del Mandato. LAP debe enviar el sustento correspondiente al monto que requiere que se reembolse.

Del mismo modo, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO fuera sancionado por cualquier autoridad administrativa como consecuencia de cualquier incumplimiento por parte de LAP que sea imputable a ésta última, LAP deberá reembolsar a favor del USUARIO INTERMEDIO un monto equivalente a la suma en la que éste hubiera podido incurrir como consecuencia de dicha sanción, siempre que el incumplimiento esté directamente relacionado con la Facilidad Esencial materia del Mandato.

19.3 El Mandato también podrá ser resuelto en los siguientes casos:

- a) Por mutuo acuerdo entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO, lo que necesariamente deberá constar por escrito.
- b) Por decisión del USUARIO INTERMEDIO informado mediante Comunicación remitida a LAP con una anticipación no menor de quince (15) Días Hábiles a la fecha en la que desea dar por concluido el Mandato. Para que ello proceda, el USUARIO INTERMEDIO deberá encontrarse al día en el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas mediante el Mandato.

En estos supuestos no procederá la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento, ni la aplicación de penalidad alguna por el solo hecho de la resolución.

Cláusula Vigésima. - Terminación Anticipada. -

20.1 Las Partes acuerdan que LAP tendrá el derecho de dar por terminado anticipadamente el presente Mandato en forma unilateral, automática y extrajudicial, si se resuelve, caducase o, en general, terminase el Contrato de Concesión celebrado entre el Estado peruano y LAP.

En tal caso, para ejercer este derecho bastará con que LAP envíe al USUARIO INTERMEDIO una Comunicación escrita en tal sentido, señalando la fecha a partir de la cual se producirá la terminación contractual.

20.2 Si la resolución del presente Contrato se produce como consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá la responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Mandato.

20.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Mandato, en los siguientes supuestos:

- a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y,
- b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario distinto al regulado en el presente Mandato.

En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Mandato.

Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. -

- 21.1 Las Partes declaran que son personas jurídicas independientes. En tal sentido, el único vínculo existente entre ambas Partes es de naturaleza civil. Asimismo, reconocen y declaran expresamente que el Contrato no crea ni constituye una relación de índole laboral entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal y/o cualquier tercero que el USUARIO INTERMEDIO contrate y/o utilice para la ejecución de las prestaciones objeto del Contrato.
- 21.2 Las Partes acuerdan que la celebración del presente Mandato no atribuye a LAP la condición de empleador de la fuerza laboral de la que el USUARIO INTERMEDIO se valdrá para cumplir con las obligaciones que asume en virtud de este Mandato.
- 21.3 En tal sentido, las Partes expresamente declaran que LAP no ejercerá, legal o empíricamente, supervisión alguna del trabajo que realizarán aquellas personas empleadas por el USUARIO INTERMEDIO y que sean asignadas al cumplimiento de este Mandato. Así, en ninguna circunstancia LAP asumirá obligación laboral alguna que se desprenda o pueda desprenderse de este Mandato respecto de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO.
- 21.4 Cada Parte será la única responsable por las obligaciones que frente a sus trabajadores emerjan de las leyes laborales, convenios colectivos de trabajo, leyes previsionales y de seguridad social, enfermedades, accidentes de trabajo, etc., siendo esta enumeración únicamente enunciativa. En ese sentido, cada Parte asumirá de manera exclusiva la obligación de pagar todos los beneficios sociales, aportaciones, contribuciones, retenciones y demás importes que correspondan a los trabajadores que contrate para prestar los servicios objeto del presente Mandato.
- 21.5 Cada una de las Partes asume total responsabilidad frente a la otra y cualquier tercero por los hechos y omisiones de sus empleados y dependientes, actuales o futuros.
- 21.6 Así, cada Parte se compromete a velar porque sus trabajadores cumplan con un código de ética y conducta al realizar las labores encomendadas dentro del Aeropuerto, así como fuera del mismo, de manera que no se afecte la imagen comercial de las Partes. En caso la conducta de uno o más trabajadores derivara en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP, recogidos en una sentencia firme, sea que éstos provengan de entes privados o públicos; el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir los costos que tal afectación genere y retirar inmediatamente del área del Aeropuerto a dicho trabajador.
- Del mismo modo, en caso la conducta de uno o más trabajadores de LAP derivara en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte del USUARIO INTERMEDIO, recogidos en una sentencia firme, sea que éstos provengan de entes privados o públicos; LAP deberá asumir los costos que tal afectación genere y retirar inmediatamente del área del Aeropuerto a dicho trabajador.
- 21.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.
- 21.8 En caso un Juzgado o una Sala Laboral determinara que existe vinculación laboral o de cualquier otra índole entre LAP y los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO, y obligara a LAP al pago de alguna suma a favor de un trabajador del USUARIO

INTERMEDIO, éste se compromete a reintegrar plenamente a LAP la suma de lo pagado en virtud de la decisión jurisdiccional firme (incluyendo lo pagado e intereses) y las costas y costos del proceso dentro de siete (7) Días Hábiles de producido el pago por parte de LAP.

- 21.9 En consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO asumirá íntegramente todos los gastos, intereses, multas, deudas, costos, tasas, honorarios profesionales de los abogados, etc., en las que tenga o hubiera tenido que incurrir LAP por cualquier incumplimiento detectado, reclamación o demanda de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO o de sus contratistas o sub contratistas en contra de LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados.
- 21.10 Tratándose de personal que va a desempeñar sus funciones en la Zona Restringida del Aeropuerto, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a acreditarlo ante LAP, conforme a lo que establece el Programa de Seguridad del Aeropuerto, vigente y aprobado por la autoridad aeronáutica civil, y de acuerdo con las demás Normas y Procedimientos de Operación de LAP.
- 21.11 Las Partes acuerdan que, de estimarlo necesario por motivos de seguridad, LAP podrá negarse a autorizar el ingreso al Aeropuerto a Personal del USUARIO INTERMEDIO. En estos casos, LAP informará al USUARIO INTERMEDIO los motivos en los que se basa su decisión.
- 21.12 Las Partes acuerdan que LAP podrá modificar los requisitos para obtener las autorizaciones de ingreso del Personal del USUARIO INTERMEDIO, a la zona pública y Zona Restringida del Aeropuerto. De producirse alguna modificación de dichos requisitos, LAP lo comunicará oportunamente al USUARIO INTERMEDIO.
- 21.13 El USUARIO INTERMEDIO colaborará en la difusión entre su Personal el uso del Canal de Integridad implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 5 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Mandato.

Cláusula Vigésima Segunda. - Modificación del Mandato. -

En los casos que las Partes acuerden modificar el presente Mandato de Acceso, LAP deberá remitir a OSITRAN, dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes de haber llegado al acuerdo, el proyecto de modificación respectivo, adjuntando la información mencionada en el artículo 72° del REMA.

Cláusula Vigésima Tercera. - Modificación de la Infraestructura por parte de LAP. -

LAP informará a OSITRAN y al USUARIO INTERMEDIO los cambios que vaya a introducir en la infraestructura, en caso de que dichos cambios afecten el acceso a la Facilidad Esencial, aplicando para tal fin el procedimiento previsto en el artículo 22° del REMA.

Cláusula Vigésimo Cuarta. - Adecuación de Cargos de Acceso y/o Condiciones Económicas por Negociación con otros USUARIOS INTERMEDIOS. -

En el caso que, durante la vigencia del presente Mandato, LAP llegue a un acuerdo con otro USUARIO INTERMEDIO, otorgando un cargo de acceso y/o condiciones más favorables que las establecidas en el presente Contrato, éstas deberán extenderse al presente Mandato.

Cláusula Vigésimo Quinta. - Jurisdicción Aplicable. –

- 25.1 En caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo con relación a la interpretación y/o ejecución del Mandato de Acceso, dicha diferencia será sometida al procedimiento de

solución de controversias conforme lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.

- 25.2 En el caso que cualquiera de las Partes no se encuentre conforme con lo dispuesto por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, la acción contencioso administrativa correspondiente, se iniciará ante los Jueces y Tribunales de Lima.

Cláusula Vigésimo Sexta. - Aplicación supletoria. -

Las Partes acuerdan que en todo lo que no haya sido regulado en el presente Mandato se aplicará en forma supletoria las normas contenidas en el artículo 1666° y siguientes del Código Civil, así como las disposiciones establecidas en el REMA.

Cláusula Vigésimo Séptima. - Comunicaciones y Domicilios. -

- 27.1 Todas las Comunicaciones que deban cursarse las Partes deberán ser dirigidas a los representantes y domicilios señalados en la presente Cláusula para que tengan eficacia entre ellas.
- 27.2 Las Partes se obligan a comunicar cualquier cambio en sus representantes y/o, domicilios en el plazo de cinco (5) Días de producido. No obstante, las Partes realizarán su mejor esfuerzo para comunicar dicho cambio de domicilio antes de la fecha señalada. En tanto los cambios no sean comunicados conforme a esta cláusula, las Comunicaciones y/o, notificaciones realizadas a los anteriores representantes y/o, domicilios se tendrán por válidamente realizadas.
- 27.3 Las Comunicaciones podrán efectuarse por cualquier medio escrito que permita la fehaciente verificación de su recepción por parte del destinatario, como por ejemplo mediante cartas, facsímiles y correos electrónicos. Las Comunicaciones producen plenos efectos desde la fecha en que consta su recepción por la Parte destinataria.
- 27.4 Los representantes, lugares y, o, medios a través de los que las Comunicaciones que se dirijan las Partes surtirán efectos en virtud de este Mandato son los siguientes:
Por LAP:
Atención: LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.- LAP
Dirección: Edificio Central, Piso 9, del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” sito en Av. Elmer Faucett S/N Callao.
Contacto: Gerencia Central Comercial

Por el USUARIO INTERMEDIO:

Atención: _____
Dirección: _____
Representante: _____
Email: _____

El USUARIO INTERMEDIO declara que como representante del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación, deben dirigir las comunicaciones a fin de surtir efecto a

Atención: _____
Dirección: _____
Representante: _____
Email: _____

El USUARIO INTERMEDIO declara que, cualquier tema referido a la Operación del Sistema HBS, deberá ser comunicado al Operador, con copia al USUARIO INTERMEDIO.

[No es necesario que el representante a ser indicado en la presente sección tenga representación con poderes inscritos, pudiendo ser un nexo, contacto, representante de asociación u otros que el USUARIO INTERMEDIO considere]

Cabe señalar, que el USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP mediante una Comunicación cualquier nombramiento o cambio de representante dentro de los cinco (5) Días de producido el mismo. De lo contrario, cualquier comunicación realizada por o para un representante distinto al indicado en el párrafo anterior o que no haya actualizado de acuerdo con el presente numeral, no tendrá efecto.

- 27.5 Las Comunicaciones orales no constituyen prueba de cumplimiento de ninguna de las obligaciones que las Partes acuerdan en virtud de este Mandato. Por lo tanto, si bien la Comunicación oral es alentada para la coordinación del cumplimiento de todas las obligaciones bajo este Mandato, las Partes acuerdan que para que las Comunicaciones orales sean prueba del cumplimiento de cualquier obligación acordada en este Mandato es preciso que sean respaldadas con Comunicaciones escritas, en los términos que se acuerdan en la presente Cláusula del Mandato.
- 27.6 Para todo lo relativo al presente Mandato, sólo se considerarán como válidas aquellas comunicaciones contractuales, ya sean notariales o no, que sean efectuadas por escrito que hayan sido debidamente entregadas en los domicilios de las Partes.
- 27.7 A este efecto, y para todas las comunicaciones contractuales, arbitrales o judiciales a que hubiera lugar, se considerarán como domicilios de las Partes aquellos consignados en la introducción del presente documento. Ninguna de las Partes podrá oponer a su contraparte la variación de su respectivo domicilio, si es que previamente en un plazo no menor de cinco (5) Días, no se le ha notificado a quien se le quiere oponer la variación de domicilio, de modo claro y verdadero, la ubicación de su nuevo domicilio.

Cláusula Vigésimo Octava. - Declaración de las Partes. -

Las Partes declaran y aceptan lo siguiente:

- 28.1 Aceptar y someterse a cualquier ajuste, actualización y/o cualquier modificación a los términos del presente Mandato que LAP se viera obligada a realizar por mandato del OSITRAN en el marco del REMA y de las demás leyes aplicables.

Cláusula Vigésimo Novena. - De la no exclusividad. -

Las Partes dejan claramente establecido que no existe un derecho de exclusividad a favor del USUARIO INTERMEDIO en el Acceso a la Facilidad Esencial en el Aeropuerto.

Cláusula Trigésima. - Anexos. -

Forman parte integrante del presente Mandato, los Anexos detallados a continuación, cuyo contenido el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y aceptar en su totalidad:

Anexo N° 1	Acta de Entrega de la infraestructura donde se encuentra el Sistema HBS.
Anexo N° 2	Descripción del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS)
Anexo N° 3	Seguridad y Salud Ocupacional
Anexo N° 4	Sostenibilidad
Anexo N° 5	Anticorrupción y Anti- Lavado de Activos
Anexo N° 6	Tabla de Penalidades

Suscrito en señal de conformidad en dos versiones originales de igual valor, uno para constancia de cada una de las Partes, el día _____ (_____) del mes de _____ de _____.

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Sr.

EI USUARIO INTERMEDIO
Sr/Sra.

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Sr.

ANEXO N° 1

FORMATO DE ACTA DE ENTREGA DE LA INFRAESTRUCTURA DONDE SE ENCUENTRA EL SISTEMA HBS

Por medio de la presente,

- **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, a quien en adelante se denominará “**LAP**”, con RUC N° 20501577252, con domicilio en el Edificio Central del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en Av. Elmer Faucett S/N, Callao, inscrita en la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, la que actúa debidamente representada por [*], identificado con DNI N° [*], y por [*], identificado con [*] N° [*], según poderes que obran inscritos en la referida Partida y
- **[*]**, a quien en adelante se denominará el “**USUARIO INTERMEDIO**”, identificado con RUC N° [*], con domicilio en [*], debidamente representada por [*], identificado con DNI N° [*]; según poderes que corren inscritos en la Partida Electrónica N° [*].

Las Partes dejan constancia que, con fecha [*] LAP hace entrega de la posesión inmediata de la(s) siguiente(s) Área(s):

Ítem	Denominación	Cantidad

La firma de la presente Acta de Entrega certifica que el USUARIO INTERMEDIO recibió el(las) infraestructura(s) la que deberá servir para los propósitos que pretende desarrollar a través del Contrato N° [*], que ha suscrito con LAP.

Las Partes también suscriben la presente Acta de Entrega para dejar constancia del estado y condiciones del(las) infraestructura(s). En tal sentido, las Partes declaran lo siguiente:

- Las Partes declaran que la descripción de los equipos listados en el presente Anexo, se encuentran detallados en el Anexo N° 2 del Contrato.
- *[Completar con la información específica sobre el estado y condiciones en las que se encuentra el(las) Área(s), debiendo incluir cualquier observación sobre el mismo].*

Finalmente, las Partes incluyen a continuación un registro fotográfico del estado y condiciones de el(las) infraestructura(s):

[Se deberá insertar el registro fotográfico]

En señal de conformidad con lo expresado en los párrafos precedentes, las Partes suscriben la presente Acta de Entrega, el [*].

LIMA AIRPORT PARTNERS

Sr. [*]

EL USUARIO INTERMEDIO

Sr. [*]

LIMA AIRPORT PARTNERS

Sr. [*]

ANEXO N° 2

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJE EN BODEGA (SISTEMA HBS)

El presente Anexo contiene la información relacionada al Sistema HBS, perteneciente al "Sistema Integrado de Equipajes", con la finalidad de delimitar los equipos e instalaciones del Sistema HBS que conforman la Facilidad Esencial materia del Mandato de Acceso para el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

HOLDING BAGGAGE SCREENING (HBS): Sistema de inspección de equipajes, el cual se encuentra conformado por cinco niveles de seguridad. El Sistema utiliza tecnología de Tomografía computarizada para generar una imagen en 3D de elemento a ser analizado y de las distintas propiedades de los elementos en su interior. posibles amenazas y contenido ilícito para la aeronavegación.

1. INVENTARIO DEL EQUIPAMIENTO

1.1. EQUIPOS DEL SISTEMA HBS

Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	3	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Nivel 1 de Inspección
Fase I-B	2025	1	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Nivel 1 de Inspección

Cuatro (4) unidades RTT110 EDS Standard 3 Marca RAPISCAN, SN: 1M11211102, 1M11211008, 1M11220103, 1M11211001

Sistema de detección de explosivos EDS, basado en tomografía computarizada de quinta generación con pórtico no giratorio, proyección radial del haz de rayos X de 360°, velocidad de la faja transportadora de 0.5 metros por segunda constante, consumo máximo de potencia 12 kW y con rendimiento típico de hasta 1800 maletas por hora, con certificaciones ECAC y TSA.

Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation), Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation), y Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation),

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	12	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 2 de Inspección
Fase I-A	2024	2	Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)	Nivel 2 de Inspección
Fase I-A	2024	2	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 3 de Inspección
Fase I-A	2024	1	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4 de Inspección
Fase I-A	2024	1	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4 de Inspección
Fase I-A	2024	1	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4 de Inspección Redundante
Fase I-A	2024	1	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4 de Inspección Redundante

Cada estación de trabajo RTT 110 comprende los siguientes componentes: PC, monitor, teclado, mouse, escritorio y silla de escritorio.

Cada estación de trabajo Orion 928DX y 927DX comprende los siguientes componentes: un escritorio para ubicar los monitores y el panel de control del operador OCP.

La estación de trabajo RTT™ proporciona una terminal de detección fácil de operar utilizando controles familiares, mouse, teclado, pantalla(s) plana(s) y un potente sistema de PC. Las estaciones conectadas a los RTT110 junto con los demás dispositivos de comunicaciones forman la red Matrix que permite la administración y flujo de imágenes y señales de control para permitir la correcta operación del sistema RTT completo. Las estaciones de trabajo de evaluación de Nivel 2 y evaluación de Nivel 3 están destinadas a aprobar/rechazar maletas inspeccionadas.

Las estaciones de trabajo atendidas por operadores de Nivel 2 y Nivel 3 tendrán instalado el software de detección RTTVis.

El sistema incluye la distribución de las (20) estaciones de trabajo de la siguiente manera:

- Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation) – Nivel 2: Doce (12)
- Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation) – Nivel 2: Dos (2)
- Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation) – Nivel 3: Dos (2)
- Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation) – Nivel 4: Uno (1)
- Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation) – Nivel 4: Uno (1)
- Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation) – Nivel 4 Redundante: Uno (1)
- Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation) – Nivel 4 Redundante: Uno (1)
- Total: 20 estaciones de trabajo

Las estaciones de trabajo atendidas por operadores de Nivel 2 y Nivel 3 tendrán instalado el software de detección RTTVis.

Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	1	Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)	Nivel 2 de Inspección

Una (1) estación TMAS

La estación de trabajo TMAS (Total Management Analysis Software) es una estación de trabajo para operadores que requieran un nivel de acceso de Administrador a la red Matrix y tendrán el software TMAS instalado en su estación de trabajo. El operador que tiene acceso y utiliza la estación de trabajo TMAS tendrá los privilegios necesarios para monitorear y administrar la red Matrix, las unidades RTT110 y gestionar los usuarios, entre otras capacidades de supervisión.

Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	1	Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)	Nivel 2 de Inspección

Una (1) estación TMAS

La estación de trabajo TMAS (Total Management Analysis Software) es una estación de trabajo para operadores que requieran un nivel de acceso de Administrador a la red Matrix y tendrán el software TMAS instalado en

su estación de trabajo. El operador que tiene acceso y utiliza la estación de trabajo TMAS tendrá los privilegios necesarios para monitorear y administrar la red Matrix, las unidades Orion 928DX y gestionar los usuarios, entre otras capacidades de supervisión.

Máquina de rayos X Orion 928DX

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	1	Máquina de rayos X Orion 928DX	Para equipamiento sobredimensionado Este
Fase I-A	2024	1	Máquina de rayos X Orion 928DX	Para equipamiento transferencia
Fase I-B	2025	1	Máquina de rayos X Orion 928DX	Para equipamiento sobredimensionado Oeste

Tres (3) equipos 928DX marca RAPISCAN, SN: 6224932, 6224933, 6222977.

Equipos de inspección de equipaje por rayos X de doble vista, con generador y línea detectora dual. Con transportador bajo, túnel de alto rendimiento de 1010 mm x 1010 mm. Velocidad de la faja transportadora configurable según requerimiento del BHS, incluye módulo de integración al BHS con comunicación serial. Consumo máximo de potencia de 1.3 kW y generadores de rayos X de 160 kV. Incluye el módulo de integración a BHS.

Máquina de rayos X Orion 927DX

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	2	Máquina de rayos X Orion 927DX	Nivel 3 de Inspección

Dos (2) equipos 927DX marca RAPISCAN, SN: 6231931, 6231930

Equipos de inspección de equipaje por rayos X de doble vista, con generador y línea detectora dual. Túnel de alto rendimiento de 1010 mm x 1010 mm. Velocidad de la faja transportadora configurable según requerimiento del BHS, incluye módulo de integración al BHS con comunicación serial. Consumo máximo de potencia de 1.3 kW y generadores de rayos X de 160 kV. Incluye el módulo de integración a BHS. El 927DX tiene una altura de transportador estándar, mientras que el 928DX tiene una altura de transportador baja.

Detector de trazas de explosivos – ETD

Fase	Año de inicio de Operación	Cantidad	Equipamiento	Referencia
Fase I-A	2024	1	Detector de trazas de explosivos - ETD	Para equipamiento sobredimensionado Este
Fase I-A	2024	1	Detector de trazas de explosivos - ETD	Nivel 4 de Inspección

Dos (2) detector de trazas de explosivos - ETD

Detector de rastros de explosivos sin fuente radioactiva, eliminando licencias, pruebas anuales y problemas de transporte. Utiliza bibliotecas optimizadas y algoritmos avanzados para detectar explosivos y narcóticos. Su sistema de fotoionización integrado evita el mantenimiento del espejo interno. Con diseño portátil y calibración automática, reduce consumibles, aumenta la disponibilidad y mejora la detección.



ANEXO 3 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO)

Durante la vigencia del presente mandato el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan referidas a Seguridad y Salud Ocupacional, según aplique:

• GENERALES:

1. Cumplir con: (i) Las Leyes Peruanas aplicables a las actividades, servicios u operaciones en el Aeropuerto, (ii) la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, su Reglamento y sus modificatorias, (iii) las Normas Nacionales de Seguridad para Actividades de Construcción y sus modificatorias, (iv) las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo sectoriales a las que pertenece el USUARIO INTERMEDIO; (v) Reglamento de zonas comunes y (vi) Procedimientos y Normas Obligatorias de Operación de LAP, publicadas en www.lima-airport.com normativas y documentos que la USUARIO INTERMEDIO declara conocer en su contenido y alcances, y cuyo cumplimiento y/o preparación es de su exclusiva responsabilidad. Los cambios y/o actualizaciones de los Procedimientos y Normas Obligatorias de Operación LAP serán comunicadas previamente al USUARIO INTERMEDIO.
2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.

Adicionalmente, en caso el USUARIO INTERMEDIO esté involucrado en la ocurrencia de un accidente o incidente donde este perjudicado personal LAP, contratistas, pasajeros y otros usuarios del aeropuerto, deberá reportar el evento a LAP y remitirle un informe de investigación del evento a LAP mediante una comunicación escrita y dentro de los siete (07) días calendarios de ocurrido. Asimismo, deberá enviar a LAP, en el plazo establecido, las evidencias de las medidas correctivas y preventivas que salgan como resultado de la investigación.

3. En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones indicadas en este Anexo, LAP se encontrará facultado a aplicar las Penalidades que correspondan conforme a la Tabla de Penalidades que se establezcan en el Mandato.

FIN DEL DOCUMENTO



ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD

Durante toda la vigencia del presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO y su Personal, deberán cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan referidas al medio ambiente:

1. Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, y (iv) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).
2. Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá designar como mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades.

En caso el USUARIO INTERMEDIO tenga subcontratistas, con un plazo de vigencia del servicio superior a noventa (90) Días Calendario, estos estarán obligados a participar las veces que sea convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO) presidido por LAP. A tal efecto, los subcontratistas, deberán designar como mínimo a dos (2) miembros por empresa, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente.

3. Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus Actividades o las de su Personal, pudiendo ser emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, ruidos, vibraciones, disposición de residuos, sustancias y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.
4. Elaborar los informes, reportes, así como entregar a LAP toda la información que le solicite a fin de acreditar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Anexo, en la forma y plazo indicado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá conservar, durante la vigencia del Contrato, todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales.
5. El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que LAP indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación.

FIN DEL DOCUMENTO



ANEXO 5

ANTICORRUPCIÓN, ANTI-LAVADO DE ACTIVOS Y ANTI-FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO

1. Tanto el USUARIO INTERMEDIO como LAP aseguran que conocen y se encuentran en cumplimiento de la normativa local que regula la prevención y sanción de los delitos de corrupción de funcionarios públicos o en el sector empresarial, previstos en el Código Penal, del delito de lavado de activos conforme al Decreto Legislativo N° 1106, de los delitos de terrorismo previstos en el artículo 4-A del Decreto Ley N° 25475, de los delitos aduaneros descritos en la Ley No.28008 y de los delitos tributarios regulados en el Decreto Legislativo No.813, de la Ley N° 30424 y sus modificatorias y Reglamento, que regulan la responsabilidad administrativa de las personas jurídicas en el proceso penal; así como aquellas normas que sancionan todo acto delictivo que lesione o pudiera lesionar los intereses, reputación, patrimonio o activos de LAP o del USUARIO INTERMEDIO, conforme a lo previsto en el Código Penal y demás leyes especiales.
2. Para los efectos del presente Anexo, se entiende por funcionario público a las siguientes personas:
(i) todos los empleados de una entidad, institución, organismo o agencia del Estado Peruano, ya sea del Poder Ejecutivo, Legislativo o Judicial, o del gobierno nacional, provincial o local o de organismos constitucionales autónomos, independientemente de su cargo, categoría, jerarquía o rango, o de su régimen remunerativo o funcional; (ii) partidos políticos, funcionarios del partido, candidatos a cargos políticos o que desempeñen cargos de confianza; (iii) Personas que, independientemente de su régimen de trabajo, tienen una relación laboral o contractual de cualquier tipo con entidades u organismos estatales o gubernamentales; (iv) administradores y depositarios designados por una autoridad pública para custodiar bienes o activos, incluso si pertenecen a particulares; (v) miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional; (vi) funcionarios o servidores designados, elegidos o proclamados por la Autoridad Gubernamental competente para realizar actividades o funciones en nombre o al servicio del Estado Peruano o sus entidades; (vii) empleados de organizaciones públicas internacionales (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Organización Mundial del Comercio, etc.), así como cualquier persona que mantenga un vínculo con una entidad u organismo de un Estado Extranjero; y (viii) funcionarios y servidores de empresas bajo la propiedad o el control del Estado Peruano o sociedades de economía mixta.
3. En consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO y LAP aceptan y declaran expresamente que:
 - (i) Ni las Partes ni ninguno de sus beneficiarios finales, accionistas, socios, asociados, directores, gerentes, apoderados, asesores, funcionarios, empleados, agentes, subsidiarias, filiales, Afiliadas, contratistas, sub-contratistas, representantes legales, persona natural bajo autoridad de los anteriormente mencionados o en general cualquier Persona actuando en nombre, por cuenta o en interés del USUARIO INTERMEDIO (en adelante, las "Personas Vinculadas"), han sido condenados por las autoridades nacionales o internacionales por delitos de lavado de activos, delitos de terrorismo, corrupción de funcionarios públicos o corrupción en el sector empresarial, delitos aduaneros, delitos tributarios y/o en general, cualquier otro delito con capacidad de generar ganancias ilegales.
 - (ii) Ni las Partes ni las Personas Vinculadas han reconocido su responsabilidad por cualesquiera de los delitos mencionados en el numeral (i) ante Autoridad Gubernamental competente, nacional o internacional; ni han sido incluidos en el Registro de Personas Jurídicas Sancionadas Administrativamente del Poder Judicial, creado mediante Ley No.30424.
 - (iii) Ni las Partes ni ninguna de las Personas Vinculadas ha cometido ni cometerá cualquiera de los delitos mencionados en el numeral (i), ni cualquier otro relacionado con su actividad empresarial, que lesione o pudiera lesionar los intereses, reputación, patrimonio o activos de LAP; o que pueda resultar en sanciones administrativas, penales, civiles o de otra índole para LAP. A efectos del presente Contrato, se entenderá cometido un delito cuando en el marco de un proceso penal se emita una sentencia condenatoria firme en contra de las Partes o las Personas Vinculadas.
 - (iv) Los recursos, fondos, dinero, activos o bienes que forman parte del patrimonio y actividad comercial de las Partes, así como aquellos relacionados con el presente Mandato, son de





procedencia lícita y no están vinculados con el delito de lavado de activos ni con ninguno de sus delitos fuente, conforme a las Leyes Aplicables; y que los recursos recibido en virtud de la relación comercial que mantiene con LAP no serán destinados a ningún tipo de actividad ilícita.

(v) Ni las Partes ni ninguna de las Personas Vinculadas se encuentran incluidos en alguna de las listas sancionadoras y/o terroristas o relacionadas al lavado de activos y financiamiento del terrorismo, administradas por cualquier Autoridad Gubernamental o autoridad nacional o extranjera; ni por la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley No.27693 (Decreto Supremo No.020-2017-JUS) o cualquier norma que la modifique, derogue y/o sustituya.

(vi) Ni las Partes ni ninguna de las Personas Vinculadas vienen siendo denunciados públicamente por cualquier medio de comunicación reconocido y de amplia difusión, por encontrarse vinculados a delitos de lavado de activos, delitos de terrorismo o corrupción de funcionarios y/o servidores públicos o corrupción en el sector empresarial, delitos aduaneros, delitos tributarios y en general cualquier otro delito con capacidad de generar ganancias ilegales.



4. Si LAP o el USUARIO INTERMEDIO razonablemente y de buena fe cree que puede haberse producido una violación de cualquier declaración u obligación contemplada en el presente Anexo, la otra Parte cooperará de buena fe con LAP o el USUARIO INTERMEDIO, conforme corresponda, para determinar si tal incumplimiento efectivamente tuvo lugar.
5. En caso el USUARIO INTERMEDIO o LAP incumpla con las obligaciones y/o declaraciones establecidas en el presente Anexo, LAP o el USUARIO INTERMEDIO podrán suspender el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, eximiéndose de responsabilidad por cualquier reclamo de daños y perjuicios que derive de, o esté relacionado con dicha suspensión, sin perjuicio de la facultad de LAP y del USUARIO INTERMEDIO de resolver el presente Mandato y demás acciones que pudiesen corresponder.
6. LAP pone a disposición del USUARIO INTERMEDIO y las Personas Vinculadas el uso del Canal de Integridad. Este Canal permite, de manera completamente anónima, denunciar cualquier tipo de irregularidades, faltas éticas o actos de corrupción que involucren a colaboradores de LAP y/o de otras empresas, y que pongan en riesgo la reputación de LAP. El acceso al Canal de Integridad y detalle de su uso se encuentra publicado en <https://www.bkms-system.net/bkwebanon/report/clientInfo?cin=12limaAir18&c=-1&language=spa>.

FIN DEL DOCUMENTO

ANEXO 6

TABLA DE PENALIDADES

Para la aplicación de Penalidades aquí establecidas, el procedimiento será el siguiente:

- a) Comunicación de LAP al USUARIO INTERMEDIO informando el suceso que generó el incumplimiento y otorgando un plazo de subsanación de acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Segunda del Contrato que regula la subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO, en ese sentido la Penalidad se aplicará de manera directa y automática. Ello, sin perjuicio de las reglas sobre mora automática previstas en el Contrato.
- b) Vencido el plazo para subsanar y en caso LAP no hubiera otorgado un plazo adicional de subsanación, y el USUARIO INTERMEDIO no haya cumplido con subsanar el incumplimiento a satisfacción de LAP, se aplicarán las Penalidades de manera automática sin la necesidad de una Comunicación adicional.
- c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los diez (10) Días calendario posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad.

El pago de las Penalidades no limita el derecho de LAP de exigir el cumplimiento de la obligación, y de ejercer las demás acciones que pudiesen corresponder según el Contrato y la Ley Aplicable. Por su parte, en caso un hecho calificara como más de un incumplimiento sancionado con diferentes Penalidades, las Partes acuerdan que será de aplicación una sola Penalidad.

Tratándose de demoras en los pagos de las Penalidades a cargo del USUARIO INTERMEDIO, aplicarán las reglas sobre intereses establecidas en el Mandato.

Todas las penalidades serán aplicadas hasta un tope máximo de treinta (30) Días calendario salvo se indique un plazo diferente en la tabla de penalidades. Después del tope máximo de días calendario de incumplimiento señalado, LAP estará facultado ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento en su totalidad.

A continuación, se establece la Tabla de Penalidades aplicables al Contrato:

<u>Cláusulas / numerales / Anexos en referencia¹</u>	<u>Referencia</u>	<u>Hecho Generador</u>	<u>Monto de la Penalidad</u>
<u>Cláusula Décimo Segunda</u>	<u>Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO</u>	<u>En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpla con subsanar las observaciones dentro del plazo establecido.</u>	- <u>250.00 USD por evento de incumplimiento</u>
<u>Cláusula Décimo Séptima del Contrato</u>	<u>Póliza(s) de Seguros</u>	En caso el USUARIO INTERMEDIO no contrate y/o mantenga vigentes las Pólizas, en el plazo y conforme a las condiciones y reglas establecidas.	- <u>250.00 USD por evento de incumplimiento</u>
<u>Cláusula Décimo Quinta</u>	<u>Garantía de Fiel Cumplimiento</u>	En caso el USUARIO INTERMEDIO no constituya o renueve la Garantía de Fiel Cumplimiento, ya sea en una Carta Fianza o en un depósito en garantía, de acuerdo con los requisitos establecidos.	- <u>250.00 USD por evento de incumplimiento</u>
<u>Contrato de Acceso y Anexos</u>	<u>General</u>	<u>En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera con cualquiera de las otras obligaciones previstas en el contrato y anexos.</u>	- <u>250.00 USD por evento de incumplimiento.</u>

INFORME CONJUNTO N° 00089-2025-IC-OSITRAN

A : **JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Mandato de Acceso a la Facilidad Esencial de **Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS** para prestar el Servicio Esencial de Atención al Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Resolución de Presidencia N° 00011-2025-PD-OSITRAN

Fecha : 08 de abril de 2025.

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025
14:46:57 -0500

OSITRAN

Firmado por:
CHOCANO
PORTILLO
JAVIER EUGENIO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025
15:01:10 -0500

OSITRAN

I.- OBJETO

- 1.1. El objeto del presente informe es proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la Facilidad Esencial de **Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS** para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC).

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN de fecha 12 de febrero de 2020, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) a favor de diversas aerolíneas¹ con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el AIJC (en adelante, Mandato de Acceso Vigente).
- 2.2. Después de una etapa de negociaciones, entre setiembre y diciembre de 2024, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS en el AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora. El detalle en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 01.
Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

Item	N.T	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE SOLICITUD
1	2024111433 2024110981	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	05/09/2024
2	2024111195	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	06/09/2024
3	2024113472 2024113622	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/09/2024
4	2024118242	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU	19/09/2024
5	2024123310	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	01/10/2024
6	2024146899	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	19/11/2024
7	2024153454	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	02/12/2024

Elaboración: GSF

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 15:10:45 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 15:07:53 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Isabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 14:25:31 -0500

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FIR 45282862 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 14:17:20 -0500

¹ LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERU S.A.

- 2.3. Mediante Oficio N° 11007-2024-GSF-OSITRAN notificado el 16 de setiembre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A. (PLUS ULTRA), LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (LATAM AIRLINES) y SKY AIRLINES PERÚ S.A.C. (SKY AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de **Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA).
- 2.4. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0348 recibida el 23 de setiembre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES y SKY AIRLINES.
- 2.5. Mediante Oficio N° 11718-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de setiembre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.6. Mediante Oficio N° 11726-2024-GSF-OSITRAN notificado el 27 de setiembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU (AIR EUROPA) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema HBS, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.7. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0365 recibida el 02 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a la solicitud de mandato de acceso presentada por la aerolínea AIR EUROPA.
- 2.8. Mediante Oficio N° 12184-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por AIR EUROPA.
- 2.9. Mediante Oficio N° 12185-2024-GSF-OSITRAN notificado el 04 de octubre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea UNITED AIRLINES INC (UNITED AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de **Sistema HBS**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.10. A través de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0381, recibida el 14 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por UNITED AIRLINES.
- 2.11. Mediante Oficio N° 12900-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por la aerolínea.
- 2.12. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, recibida el 29 de octubre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de **Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS** para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC, en base a la solicitud de mandado de acceso

de las aerolíneas PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES.

- 2.13. Mediante Memorando N° 01645-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso al SISTEMA HBS de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.
- 2.14. Mediante Memorando N° 01646-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se le remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.15. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 98 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso.
- 2.16. Mediante Carta S/N de AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (AMERICAN AIRLINES), recibida el 19 de noviembre de 2024, la aerolínea solicitó a OSITRAN la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, **Sistema HBS** y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.17. Mediante Memorando N° 00667-2024-GG-OSITRAN, de fecha 19 de noviembre de 2024, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, encargando a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la notificación respectiva a las partes.
- 2.18. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General precisa que la ampliación del plazo para remitir a las partes los Proyectos de Mandatos de Acceso abarca *“las solicitudes de emisión de mandatos de acceso a las facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Counter, Oficinas Operativas, Sistema HBS, Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) y Mantenimiento de Aeronaves (Oficinas de mantenimiento) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, formuladas por las aerolíneas SKY AIRLINES, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y PLUS ULTRA”*; conforme fue solicitado mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN.
- 2.19. Mediante Oficios N° 14778, 14784, 14785, 14786, 14787 y 14788-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de noviembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso y a LAP que la Gerencia General de OSITRAN amplió el plazo para la elaboración, entre otros, del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS por quince (15) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del REMA, contados a partir del 20 de noviembre de 2024. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso vencería el 12 de diciembre de 2024.
- 2.20. Mediante Oficio N° 14838-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de noviembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (AMERICAN AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema HBS a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.21. Mediante Carta S/N de AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ (AEROVÍAS DE MÉXICO), recibido el 02 de diciembre de 2024, la aerolínea solicitó a OSITRAN la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, **Sistema HBS** y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.

- 2.22. Mediante Memorandos N° 01815-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se remitió a la GRE la documentación relacionada a las solicitudes de mandatos de acceso a la facilidad esencial de Sistema HBS, entre otros, de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.
- 2.23. Mediante Memorando N° 01814-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se remitió a la GAJ la documentación relacionada a las solicitudes de mandatos de acceso a la facilidad esencial de Sistema HBS, entre otros, de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.24. Con Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, recibido el 05 de diciembre de 2024, la GRE informó a la GSF que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso solicitados para acceder a diversas facilidades esenciales, entre ellas, la de Sistema HBS.
- 2.25. Mediante Oficio N° 15635-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 11 de diciembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ (AEROVÍAS DE MÉXICO) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema HBS, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.26. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se aprobó la acumulación -entre otros- de los procedimientos para la emisión del mandato de acceso a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS, solicitado por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO. Asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó en veinticinco (25) días hábiles el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de Mandatos de Acceso que se encuentran en trámite. La indicada resolución estuvo sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN.
- 2.27. Mediante Oficios N° 00639, 00640, 00641, 00642, 00643, 00644, 00645 y 00646-2024-PD-OSITRAN, de fecha 17 de diciembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes de los Mandatos de Acceso y a LAP que mediante Resolución de Presidencia N° 00082-2024-PD-OSITRAN se aprobó la prórroga por veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite, entre ellos el de Sistema HBS. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso venció el 24 de enero de 2025.
- 2.28. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0606², recibida el 18 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Sistema HBS en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO.
- 2.29. Con fecha 23 de enero de 2025, GRE emitió el Informe N° 000011-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.
- 2.30. Mediante Informe Conjunto N° 00017-2025-IC-OSITRAN, de fecha 23 de enero de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización propusieron los términos y condiciones del Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS**).

² LAP señala que la información compartida por la presente carta es la misma que ha compartido con su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, del 29 de octubre del 2024.

- 2.31. Mediante Resolución de Presidencia N° 00011-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS**) el cual fue notificado a LAP y a las aerolíneas solicitantes, contando las partes con un plazo de diez (10) días hábiles para emitir sus comentarios conforme a lo dispuesto por el artículo 100 del REMA. En el siguiente cuadro se detalla las fechas de notificación.

Cuadro N° 02.
Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

Item	USUARIO INTERMEDIO	RESOLUCIÓN DE PD	OFICIO DE NOTIFICACIÓN	FECHA DE NOTIFICACIÓN
1	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	N° 0011-2025-PD-OSITRAN	N° 0055-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
2	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.		N° 0057-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
3	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.		N° 0059-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
4	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU		N° 0061-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
5	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU		N° 0063-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
6	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ		N° 0065-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
7	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ		N° 0067-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS		N° 0053-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025

Elaboración: GSF

- 2.32. Mediante escritos recibidos entre el 5 y 11 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo para remitir sus comentarios de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.33. Mediante Oficios N° 01945; 2303; 01947; 01989; 01976; 01970; 01977 y 01930-2025-GSF-OSITRAN, se le concedió a LAP y a las aerolíneas la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso, el cual venció el 26 de febrero de 2025.
- 2.34. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261 recibida el 24 de febrero de 2025 y Cartas N° S/N recibidas entre el 24 y 25 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de American Airlines, remitieron a Ositrán – dentro del plazo - sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.35. El 07 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS**) en el AIJC, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.

III.- BASE LEGAL

- 3.1. El literal d) del artículo 5 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que uno de los objetivos del Ositrán es el siguiente:

“d) Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales (...).”

- 3.2. El literal c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, determina el alcance de la función normativa en los siguientes términos:

*“c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;
(...)”*

- 3.3. El artículo 9 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción del Ositrán, indicando que:

“La actuación del OSITRAN se orienta a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales, técnicos y contractuales correspondientes.”

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al Ositrán para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular, función que es indelegable según lo contemplado en el artículo 14 de dicho reglamento. Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16 del REGO, en el marco de la función reguladora, el Ositrán determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales, la misma que compete exclusivamente al Consejo Directivo de conformidad con lo previsto en el artículo 17 del REGO.
- 3.5. El artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del Ositrán de ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.6. El artículo 43 del REMA establece que, mediante el Mandato de Acceso, Ositrán determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
- 3.7. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo de Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud de parte, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones en el contrato de acceso.

IV.- ANÁLISIS

IV.1. Emisión del mandato de acceso.

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el OSITRAN.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso se dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al OSITRÁN la emisión de un mandato. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.

- 4.3. Asimismo, el OSITRAN emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA³
- 4.4. Al respecto, debe tenerse en consideración lo dispuesto por el artículo 147 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), en el sentido que los plazos, fijados por norma expresa, son improrrogables, salvo disposición habilitante en contrario. Igualmente, dicho artículo establece que la prórroga es concedida por única vez mediante decisión expresa, siempre que el plazo no haya sido perjudicado por causa imputable a quien la solicita y siempre que aquella no afecte derechos de terceros. En línea con ello, la prórroga prevista en el artículo 100 del REMA opera siempre que alguna de las partes lo solicite de manera previa.
- 4.5. Adicionalmente, el artículo 100 del REMA establece expresamente que si las partes no remiten comentarios dentro del plazo -que puede ser el inicialmente otorgado o el prorrogado- se entiende que las partes están de acuerdo con el proyecto. De ello se deriva que el referido artículo ha establecido un plazo perentorio para que las partes remitan sus comentarios, es decir, no prevé posibilidad alguna que se pueda prorrogar por segunda vez el plazo, siendo además que la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso de OSITRAN.
- 4.6. De la revisión de los actuados en el presente procedimiento, se verifica que el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso fue notificado a las aerolíneas y a LAP de acuerdo a lo señalado en los antecedentes del presente informe, siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo venció el 12 de febrero de 2025.
- 4.7. No obstante, las Partes solicitaron una prórroga de diez (10) días adicionales establecida en el REMA para la remisión de sus comentarios, siendo la nueva fecha para la presentación de sus comentarios el 26 de febrero de 2025. Considerando ello, se procede a revisar las fechas en las que las Partes presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, cuyo detalle se verifica a continuación:

Item	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE RECEPCIÓN DE COMENTARIOS
1	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	24/02/2025
2	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	24/02/2025
3	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	24/02/2025
4	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU	24/02/2025
5	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	25/02/2025
6	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	No presentó
7	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	24/02/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	24/02/2025

³ REMA:
"Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.
Una vez notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días, el cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.
Los comentarios u objeciones expresados por las partes con motivo del Proyecto de Mandato de Acceso, no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN.
En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto."

- 4.8. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.9. Ahora bien, con relación al contenido del Mandato de Acceso, resulta necesario reiterar que uno de los escenarios para ser emitido es que las partes no hayan logrado llegar a un acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso durante el periodo de negociación del contrato de acceso, de conformidad con el artículo 44⁴ del REMA; periodo que cuenta con plazos y formas establecidas. En efecto, el artículo 70⁵ de la misma norma, regula cada una de las etapas a seguir, siendo de conocimiento de las partes que -a efectos de obtener y otorgar el derecho de acceso a facilidades esenciales- se debe realizar el procedimiento de negociación directa, el cual puede culminar en un acuerdo entre las partes con la posterior suscripción del Contrato de Acceso, o en el fin de las negociaciones con la posterior solicitud de emisión de un Mandato de Acceso.
- 4.10. De la lectura de los artículos antes indicados, se aprecia que las partes tienen pleno conocimiento de que, durante el periodo de negociaciones, deben dejar expresamente establecido cuáles son los acuerdos y desacuerdos existentes, puesto que el artículo 45⁶ del REMA señala que el Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. En línea con ello, los literales b) y c) del artículo 97⁷ del REMA disponen que la solicitud de emisión de un mandato de acceso debe contener ambos aspectos.
- 4.11. Teniendo en consideración la normativa antes indicada es que, en la solicitud de mandato de acceso, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo. En este sentido, no corresponde al OSITRAN abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido en su oportunidad negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato

⁴ REMA:
"Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.
El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:

a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.
b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

⁵ REMA:
"Artículo 70.- Período de negociaciones.
Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o el solicitante de Acceso comunique a la Entidad Prestadora su decisión de poner fin a las mismas, al no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o Cargo de Acceso.
La comunicación a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual, el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso.
(...)"

⁶ REMA
"Artículo 45.- Contenido del Mandato de Acceso.
El Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación de los Contratos de Acceso y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. En los casos de subasta, el Mandato de Acceso contendrá los términos señalados en las bases de este proceso."

⁷ REMA
"Artículo 97.- Solicitud de emisión de mandato
El solicitante de Acceso a una Facilidad Esencial podrá, en los casos previstos en el Artículo 44, solicitar a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso, para lo cual adjuntará a su solicitud lo siguiente, según corresponda:
a) Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70.
b) Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones.
c) Términos en los cuales solicita la emisión del Mandato de Acceso.
d) Condiciones de acceso propuestas por el solicitante, así como el cargo de acceso propuesto y sus condiciones de aplicación, que consten en las actas de negociación correspondientes.
e) El proyecto de contrato de acceso y las bases correspondientes, en los casos en que habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.

- 4.12. Conforme a lo expuesto anteriormente, a continuación, se analizan los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso formulado por LAP y las aerolíneas sobre aspectos distintos al cargo de acceso, con relación a los puntos que fueron materia de desacuerdo y sobre los cuales ha emitido pronunciamiento Ositrán a través del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 0011-2025-PD-OSITRAN.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<u>Cláusula Primera.- Antecedentes</u> 1.6 Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) los temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, los cuales deberán ser previamente comunicados a los USUARIOS INTERMEDIOS; (v) las características y toda la información detallada expresamente en el Contrato; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s), incluyendo toda la regulación municipal aplicable y las condiciones medioambientales que aplican al (las) Áreas.	Se acepta propuesta de OSITRAN.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
<u>Cláusula Segunda. - Definiciones. -</u> 2.2 Accidente: Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo.	No se pronunció respecto a este literal. Se solicita mantener la redacción como en los mandatos anteriores: "Es cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las Actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad" Además, se debe tener en consideración que el concepto al que se hace mención pertenece al Glosario	Sin comentarios.	Al respecto, se observa que en los documentos presentados por las partes se evidencian inconsistencias en sus comentarios, refiriéndose cada parte a un agregado distinto respecto a la definición de "Accidente". Mientras LAP señaló que existía acuerdo entre las partes, los Usuarios Intermedios manifestaron lo contrario, proponiendo una redacción alternativa y expresando su disconformidad con la propuesta del concesionario. Cabe precisar que si bien el proyecto de mandato aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 00011-2025-PD-OSITRAN

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	de Términos del Reglamento de la Ley N° 29783, y corresponde a Accidente de Trabajo, consideramos que no corresponde incorporar una definición de este tipo en el presente contrato puesto que además dicha definición contiene una serie de sub-definiciones según la gravedad del accidente, que no se han incorporado porque no corresponde realizarlo en este contrato.		incluyó el numeral bajo comentario, ello respondía a que se consideró como un punto respecto del cual ambas partes se encontraban de acuerdo. En ese sentido, el desacuerdo respecto de la definición de accidente no fue objeto de pronunciamiento por parte del Regulador, lo cual restringió la posibilidad de que las partes pudieran formular sus comentarios u objeciones. Por tanto, considerando que la definición de "Accidente" no se encuentra contemplada en el Mandato de Acceso actualmente vigente y que tampoco existió un acuerdo parcial durante la negociación, se estima adecuado que esta sea eliminada del texto del Proyecto, dado que no ha sido objeto de consenso ni de evaluación expresa por parte del Regulador.
Cláusula Segunda. - Definiciones. - 2.14 Concesión o Contrato de Concesión: <i>Es el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, firmado entre LAP y el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001, incluyendo todas sus adendas y modificaciones presentes y futuras, así como sus anexos".</i>	Se acepta propuesta de OSITRAN.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Segunda. - Definiciones. - 2.27 Leyes Aplicables: <i>Son todas las normas legales vigentes al momento</i>	Se acepta propuesta de OSITRAN	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
de la firma del Contrato de Acceso y las que se puedan emitir con posterioridad, válidamente, en la República del Perú, entre las que se cuentan las leyes, decretos legislativos, decretos supremos, reglamentos, decisiones vinculantes y cualquier otra prescripción de carácter general que emita válidamente cualquier Autoridad Gubernamental de la República del Perú.			En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Segunda. - Definiciones. – 2.30 Normas y Procedimientos de Operación de LAP: Son todas las disposiciones, reglas y procedimientos internos que regulan las condiciones de operación de LAP y se encuentran publicadas en www.lima-airport.com, que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y se obliga a cumplir. Estas normas están referidas a seguridad industrial, higiene y salud ocupacional (EHS), salubridad, supervisión de actividades comerciales (campañas, atención al cliente, etc.), especificaciones técnicas, seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, medioambiente (tratamiento de residuos, materiales usados, limpieza, ruido, emisiones de gases, entre otros aspectos), abastecimientos de productos y/o, de insumos, conexiones a redes del Aeropuerto (energía, telefonía y telecomunicaciones, HVAC, agua-	Se solicita que LAP notifique a los UI sobre la publicación de las normas y procedimientos de operación. Ello para que los UI adapten sus procesos internos y así puedan asegurar el debido cumplimiento de estas. Propuesta: Normas y Procedimientos de Operación de LAP: Son todas las disposiciones, reglas y procedimientos internos que regulan las condiciones de operación de LAP y se encuentran publicadas en www.lima-airport.com, que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y se obliga a cumplir. Estas normas están referidas a seguridad industrial, higiene y salud ocupacional (EHS), salubridad, supervisión de actividades comerciales (campañas, atención al cliente, etc.), especificaciones técnicas, seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, medio ambiente (tratamiento de residuos,	LAP está de acuerdo con el Regulador.	El numeral 2.30 del proyecto de Mandato, establece que cualquier modificación en las disposiciones internas de LAP será publicada en su página web y que, adicionalmente, se notificará a los UI mediante correo electrónico sobre dicha publicación. De esta manera, se formaliza la comunicación y se les otorga la oportunidad de tomar conocimiento oportuno de los cambios. Ahora, dado que el mecanismo de notificación propuesto por los UI ya está contemplado en el texto aprobado, no se requiere una modificación adicional. La responsabilidad del UI de revisar la web también queda claramente establecida, asegurando que las normas sean exigibles desde la fecha en que LAP realice la notificación. Por lo tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso, teniendo en cuenta que no se requiere realizar precisiones adicionales pues dicho texto ya satisface la solicitud planteada.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
desagüe, antenas, etc.), instalaciones de sistemas, y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto y que serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO según corresponda. Cualquier cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas o procedimientos internos de LAP, será publicado en la página web citada. Al efecto, se deja constancia que las disposiciones, reglas y procedimientos internos que se refiere esta definición, o cualquier cambio, actualización y/o modificación de las mismas serán exigibles al USUARIO INTERMEDIO desde la fecha que LAP cumpla con notificarle mediante correo electrónico, que se ha realizado su publicación en su página web: www.limaairport.com, siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere esta definición. (...)	materiales usados, limpieza, ruido, emisiones de gases, entre otros aspectos), abastecimientos de productos y/o de insumos, conexiones a redes del Aeropuerto (energía, telefonía y telecomunicaciones, HVAC, agua-desagüe, antenas, etc.), instalaciones de sistemas, y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto, que serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO, según corresponda, siempre que hayan sido debidamente notificadas por LAP al momento de su publicación en la página web. Cualquier cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas o procedimientos internos de LAP, será publicado en la página web citada y notificada al Usuario. Al efecto, se deja constancia que las disposiciones, reglas y procedimientos internos que se refiere esta definición, o cualquier cambio, actualización y/o modificación de las mismas serán exigibles al USUARIO INTERMEDIO desde la fecha que LAP cumpla con notificarle mediante correo electrónico, que se ha realizado su publicación en su página web: www.limaairport.com, siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO realizar la revisión de la página web a fin de tomar		

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere esta definición."</i> Asimismo, la notificación debería estar acompañada del documento correspondiente.		
Cláusula Segunda. - Definiciones. – 2.36 Penalidades: Son los pagos dinerarios que el USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer en favor de LAP conforme los términos y condiciones previstas en la Cláusula Décimo Séptima del Mandato.	Se solicita corregir la referencia. La cláusula de penalidades es la Décimo Octava. <u>Propuesta:</u> 2.36. Penalidades: Son los pagos dinerarios que el USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer en favor de LAP conforme los términos y condiciones previstas en la Cláusula Décimo Octava del Mandato.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Se acepta la observación de los Usuarios Intermedios. Las disposiciones sobre penalidades se encuentran en la Cláusula Décimo Octava y no en la Décimo Séptima. Por ello, se modifica la definición de Penalidades en la Cláusula Segunda para que haga referencia correctamente a la Cláusula Décimo Octava del Mandato: 2.36 Penalidades: Son los pagos dinerarios que el USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer en favor de LAP conforme los términos y condiciones previstas en la Cláusula Décimo Octava del Mandato.
Cláusula Segunda. - Definiciones. 2.37 Personal: Es toda persona de la cual se valga el USUARIO INTERMEDIO y LAP, según corresponda, para ejecutar alguna de las obligaciones que, conforme a las Leyes Aplicables o al presente Contrato, sean de su cargo y/o responsabilidad, independientemente del vínculo contractual y/o laboral que mantenga aquél con dicha persona. En tal	Se acepta propuesta de OSITRAN	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>sentido, forman parte del Personal (sin que el siguiente listado sea limitativo y/o excluyente): (i) subcontratados; (ii) empresas subcontratistas; (iii) trabajadores; (iv) personal auxiliar; (v) locadores; y (vi) proveedores.</i>			
<u>Cláusula Cuarta. - Prestación del Servicio Esencial de HBS. –</u> <i>El USUARIO INTERMEDIO deberá prestar el Servicio Esencial de manera segura, ordenada y fluida, observando los criterios establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión (Requisitos Técnicos Mínimos), así como las disposiciones previstas en el REA de LAP, en el REMA, en las Leyes Aplicables y de acuerdo con las normas y estándares –tanto nacionales como internacionales- que resulten aplicables.</i>	Se requiere que LAP envíe los criterios aplicables del Anexo 14 y que estos formen parte del Mandato. Ello para conocimiento de los UI. Además, se entiende que si se hace una referencia expresa al Anexo 14 es porque aplicaría a los Usuarios Intermedios y de la revisión del Anexo 14 las únicas referencias encontradas a la "inspección o revisión de equipajes" son aquellas que comprenden a LAP en el periodo inicial y periodo remanente de la concesión, por lo que no son aplicables a los UI.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00017-2025-IC-OSITRAN, el Servicio Esencial de HBS es un elemento clave para la seguridad y eficiencia en la gestión de equipajes dentro del aeropuerto. La incorporación del Anexo 14 del Contrato de Concesión, junto con la referencia al REA y REMA de LAP, no es redundante, sino que refuerza la obligación de los Usuarios Intermedios de cumplir con los estándares técnicos y operativos necesarios para garantizar la correcta prestación del servicio. Por otro lado, condicionar su aplicación a una remisión específica por parte de LAP podría generar incertidumbre sobre los requisitos técnicos mínimos, afectando la seguridad y calidad del servicio. Además, el texto del proyecto de mandato de acceso está alineado con las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, asegurando que los Usuarios Intermedios operen bajo un marco normativo claro y cumplan con las condiciones operativas esenciales del aeropuerto. Por ello, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Sétima. - Cargo de Acceso y forma de pago. - 7.1 <i>El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el Uso de la Facilidad Esencial la suma de US\$ 0,98 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) e transferencia.</i>	Los comentarios a la propuesta de cargo de acceso presentada por el OSITRAN se desarrollan en el Informe que irá adjunto al presente Excel.	Los comentarios de LAP respecto del informe de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN que determina el cargo de acceso se encuentran en el Memorandum M-GPF-GSC-2025-0006.	Mediante Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determinó el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS).
Cláusula Sétima. - Cargo de Acceso y forma de pago. – 7.2 <i>A este Cargo de Acceso deberá A este Cargo de Acceso deberá agregarse el Impuesto General a las Ventas (IGV), o el tributo que lo sustituya (monto que deberá también ser asumido y cancelado por el USUARIO INTERMEDIO). Todos los tributos serán cargo del USUARIO INTERMEDIO siempre y cuando sean aplicables.</i> <i>El Cargo de Acceso deberá ser pagado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP a partir del inicio de operaciones en la Nueva Terminal.</i>	Se debe considerar que, si el OPERADOR no ha ingresado al área de HBS, no se dará el servicio. Por lo cual, reiteramos nuestra propuesta: 7.2 A este Cargo de Acceso deberá agregarse el Impuesto General a las Ventas (IGV), o el tributo que lo sustituya (monto que deberá también ser asumido y cancelado por el USUARIO INTERMEDIO). Todos los tributos serán cargo del USUARIO INTERMEDIO siempre y cuando sean aplicables. El Cargo de Acceso deberá ser pagado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP a partir del inicio de operaciones en la Nueva Terminal siempre que el OPERADOR se encuentre ya ocupando el área respectiva.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Reiteramos lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, referido a que pago está vinculado con el uso efectivo del servicio. Siendo así, el Cargo de Acceso debe ser cobrado desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal siempre y cuando sea aplicable, con independencia de la fecha de ocupación del operador, dado que el servicio de HBS es una facilidad esencial que opera de manera integral desde esa fecha. No se puede vincular el cobro a la ocupación de áreas específicas por parte de los UI, ya que esto desnaturalizaría el propósito del contrato. Asimismo, debemos precisar que mediante Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determinó el Cargo de Acceso para el servicio de Sistema HBS, donde se realizó el flujo de caja desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal). En ese sentido, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. – 7.3 El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse dentro de los siete (07) primeros Días calendario de recibida la factura de LAP. El Cargo de Acceso incluye las inversiones realizadas para tener operativa la Facilidad Esencial descrita en la Cláusula Cuarta, así como los gastos de mantenimiento de equipos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes.	Los comentarios a la propuesta de cargo de acceso presentada por el OSITRAN se desarrollan en el Informe que irá adjunto al presente Excel, así como los criterios aplicados	LAP está de acuerdo con el Regulador Respecto al plazo de pago debe quedar como sigue: <i>El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse a mes vencido, dentro de los siete (07) primeros Días calendarios.</i>	Reiteramos lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, referido al plazo para el pago del cargo de acceso. Por otro lado, mediante Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determinó el Cargo de Acceso para el servicio de Sistema de HBS. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.
Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. – ~~7.9 En ningún supuesto y en ninguna circunstancia, el USUARIO INTERMEDIO está ni estará facultado para suspender el pago de la Cargo de Acceso ni de ningún otro concepto a favor de LAP.~~	De acuerdo. Se debe ajustar el numeral siguiente.	En el supuesto de que por alguna acción por parte del Usuario Intermedio se le restrinja el acceso a la Facilidad Esencial, esto no es causal para la suspensión del pago. Consideramos que en esos casos los Usuarios Intermedios deberán de seguir efectuando el pago del cargo de acceso en el tiempo y forma establecido en el contrato, sin perjuicio de las acciones paralelas que deberán realizar para regularizar su situación, por ende, la razón de dicha cláusula. En base a lo expuesto, solicitamos al Regulador mantenga la cláusula.	Reiteramos lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, referido a que la propuesta resulta innecesaria en la medida que ya existen cláusulas que abordan con detalle la obligación de los UI de pagar el cargo de acceso, así como las consecuencias de su incumplimiento. En ese sentido, no se acepta la inclusión de este numeral.
Cláusula Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. –	La TAMN y la TAMEX señaladas no son aplicables solo a empresas financieras, cualquiera podría utilizar	LAP está de acuerdo con el Regulador.	El comentario de los UI busca mantener la referencia a la Tasa Activa en Moneda Nacional (TAMN) y la Tasa Activa en Moneda Extranjera (TAMEX), argumentando que estos índices no

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
8.1 <i>En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Contrato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de requerimiento previo por parte de LAP. En este supuesto, se devengarán diariamente y desde la fecha en que se haya producido el incumplimiento, los intereses compensatorios aplicando la política de cobro de intereses para deudas vencidas de LAP, que se encuentra publicada en su página web, sin exceder la tasa máxima de interés convencional compensatoria para operaciones ajenas al sistema financiero por cada tipo de moneda de acuerdo a lo establecido por el Banco Central de Reserva del Perú, la misma que se calculará hasta la fecha en que se produzca el pago total del (de los) monto(s) adeudado(s) en los términos y condiciones previstos en este Contrato para los supuestos de incumplimiento, así como los intereses moratorios correspondientes aplicando al pago incumplido por el USUARIO INTERMEDIO la tasa máxima de intereses moratorios permitida por el Banco Central de Reserva del Perú.</i>	ese índice si así lo quisiera como referencia. Por lo mencionado, solicitamos se conserve el texto del mantenerse el texto del Mandato vigente, el mismo que debe ser extensivo para todos los otros servicios a fin de uniformizar un solo texto: <i>"En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Mandato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de requerimiento previo por parte de LAP. En tal caso, se generarán intereses moratorios luego de transcurrido el plazo previsto en la Cláusula Séptima, aplicando la tasa máxima permitida por el Banco Central de Reserva del Perú, así como los intereses compensatorios con la Tasa Activa en Moneda Nacional (TAMN) o con la tasa activa en moneda extranjera (TAMEX) cuando corresponda, que publica la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, hasta la total cancelación del monto adeudado. Además, serán de cargo del USUARIO INTERMEDIO todos los gastos legales, judiciales y/o administrativos, por las acciones que se tenga que desarrollar para la gestión de cobranza."</i>		son exclusivos de las entidades financieras y pueden utilizarse como referencia en cualquier contrato. Además, plantean que el texto del Mandato vigente se mantenga sin modificaciones para garantizar uniformidad en todos los servicios. Sin embargo, tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00017-2025-IC-OSITRAN LAP ha optado por un esquema que alinea los intereses compensatorios y moratorios con los límites máximos establecidos por el Banco Central de Reserva del Perú, asegurando un marco claro para la gestión de incumplimientos de pago. En ese sentido, se mantiene el texto del proyecto de mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. – 8.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir (i) todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.	Se acepta propuesta de OSITRAN, solo solicitamos eliminar el "(i)" por motivos de formato.	Respecto a la tasa regulatoria, no estamos de acuerdo con la propuesta del Regulador de retirar la cláusula debido a los siguientes motivos: - Tal como lo indica OSITRAN, citando a la Ley 27332, el 1% de tasa regulatoria se debe realizar sobre el total de la facturación, sin hacer excepción alguna o diferenciación entre "ingresos" o "recuperación de costos", es decir la tasa regulatoria en este caso resulta siendo accesoria a la facturación por reembolsos de costos que emite LAP. En ese sentido, LAP debe cumplir con pagar la tasa regulatoria sobre aquella facturación que realiza a los terceros (clientes) por recuperación de costos. - Asimismo, existe una correlación directa entre la facturación de estas recuperaciones de costos y un mayor pago de la tasa regulatoria, ya que en caso no se diera esta facturación por cuenta del usuario intermedio, tampoco habría que realizar pago alguno a OSITRAN por estos conceptos facturados. - Finalmente, es preciso señalar que este costo de tasa regulatoria si ha sido considerado y aceptado por Ositran como parte de la estructura de costos del cargo de acceso, el cual fue sustentado bajo el mismo sentido que implica un sobrecosto para LAP a fin de cumplir con una	Respecto a la eliminación de la tasa de regulación del texto de la cláusula novena, al ser una obligación contractual por el servicio de regulación que se brinda específica y únicamente a LAP para supervisar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, no resulta razonable que LAP pretenda trasladar el pago de dicha tasa a los Usuarios Intermedios por los ingresos percibidos dentro del marco de la explotación del contrato de concesión. Es pertinente aclarar que lo analizado en el numeral bajo comentario es si corresponde a los Usuarios Intermedios asumir el pago del Aporte por Regulación, lo cual se establece como una obligación adicional a la del pago del cargo de acceso. En ese sentido, no se está analizando si dicha tasa debe ser incluida o no en la estructura de costos del referido cargo. Como se mencionó en informes anteriores, la ley no establece criterios ni excepciones respecto a los conceptos que se deben de considerar para la determinación del monto a pagar por Aporte por Regulación a diferencia de la Retribución al Estado, por tanto, el Concesionario es el único obligado al pago de esta tasa. Finalmente, se acepta el comentario de los UI referido a eliminar el "(i)" por motivos de formato. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato, con la precisión de eliminar el "(i)" por motivos de formato, quedado el texto de la siguiente manera: 8.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		obligación tributaria por dicha facturación, y que no sería congruente con la posición que ahora se está argumentando para la facturación de recuperación de costos, donde ya hemos indicado que la tasa regulatoria no se basa únicamente en facturación de ingresos, sino en la facturación general que emite LAP. En base a lo expuesto, LAP solicita se mantenga la propuesta en el Mandato para la presente facilidad.	<i>cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.</i>
Cláusula Novena. – Responsabilidad. – ~~9.6 Sin perjuicio de lo anterior, El USUARIO INTERMEDIO declara conocer todas las obligaciones que LAP tiene frente al MTC como consecuencia de la suscripción del Contrato de Concesión. En tal sentido, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a lo siguiente:~~	De acuerdo.	Al ser LAP concesionario nos parece importante que los operadores conozcan el contenido de las obligaciones del contrato de concesión, el mismo que es información pública y que, en lo relacionado al servicio esencial, pueda aplicarle. En ese sentido, no se está transfiriendo responsabilidad al Usuario Intermedio más allá de la que tendrían como consecuencia de una conducta o actividad del Usuario Intermedio y/o su Personal. Por lo cual, LAP solicita que se incluya esta cláusula en el Mandato.	Reiteramos lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, referido a que la responsabilidad derivada de las obligaciones de LAP frente al MTC debe quedar exclusivamente a cargo de LAP, ya que los UI no tienen control ni injerencia sobre esas obligaciones ni sobre las sanciones o consecuencias legales derivadas de las mismas. Por otro lado, si bien es importante que los Usuarios Intermedios conozcan las obligaciones de LAP frente al Estado en el marco del Contrato de Concesión, eso no implica que se le tenga que establecer una obligación al usuario que sea pasible de penalidad por desconocer las obligaciones de LAP frente al MTC. Si se considera importante la labor de LAP de difundir a través de diferentes medios dichas obligaciones y asegurarse que sea de conocimiento de los Usuarios Intermedios y de aquellos que operan en el terminal, no obstante, no resulta razonable que se les imponga una

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			penalidad por desconocer lo señalado en el Contrato de Concesión. En ese sentido, se mantiene la eliminación de la cláusula y literales.
Cláusula Novena. Responsabilidad. - 9.6 (...) ~~a) Asumir íntegramente la responsabilidad en que pudiera incurrir LAP frente al MTC en el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, siempre que dicho incumplimiento haya sido consecuencia del incumplimiento de una obligación del Contrato o de las Leyes Aplicables por el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal.~~	De acuerdo.	Revisar comentario anterior, porque la responsabilidad regulada para el Usuario Intermedio es en función al incumplimiento de alguna obligación del Contrato o de las Leyes Aplicables por el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal.	Ver comentario anterior.
Cláusula Novena. Responsabilidad. - 9.7 De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del Código Civil, el USUARIO INTERMEDIO será responsable frente a LAP y de manera solidaria con aquellos otros usuarios intermedios, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como los procedimientos de seguridad, y por los daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega por parte del Operador.	Los UI son independientes entre sí y manejan procedimientos distintos. Por ello, se presenta la siguiente propuesta: 9.7 De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del Código Civil, el USUARIO INTERMEDIO será responsable frente a LAP ~~y de manera solidaria con aquellos otros usuarios intermedios~~, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como los procedimientos de seguridad, y por los daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de	LAP está de acuerdo con el Regulador.	El comentario de los UI busca eliminar la responsabilidad solidaria entre ellos, argumentando que son entidades independientes con procedimientos distintos. Su propuesta modifica la cláusula 9.7 para que cada UI sea responsable únicamente por sus propios incumplimientos, eliminando la mención a la solidaridad con otros usuarios. Sin embargo, la redacción aprobada en el Proyecto de Mandato mantiene la responsabilidad solidaria, conforme al artículo 1183 del Código Civil, el cual establece que, en ciertos casos de obligaciones legales o contractuales, la responsabilidad puede ser solidaria. Esto responde a la necesidad de garantizar el cumplimiento de las normas de

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>Equipaje de Bodega por parte del Operador.</i>		seguridad y operación de LAP, así como la adecuada gestión de los daños que puedan producirse en la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega. Por lo tanto, el comentario de los UI no es aceptado y se mantiene la redacción aprobada en el Proyecto de Mandato.
Cláusula Décima. - Solicitud de autorizaciones. - 10.1 (...) <i>Salvo expresa y previa autorización por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las actividades a desarrollarse en el Aeropuerto.</i>	Se acepta.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Décima. - Solicitud de autorizaciones. – 10.3 Durante la vigencia del Contrato, LAP podrá disponer el no ingreso o retiro de cualquier miembro del Personal del USUARIO INTERMEDIO dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber recibido una Comunicación en la que LAP manifieste la necesidad de no permitir el ingreso o de retirar a dicho Personal por causa justificada. El no permiso de ingreso o retiro de este Personal no deberá afectar la ejecución del Contrato, por lo que el USUARIO INTERMEDIO deberá adoptar las	Es importante que LAP nos brinde el sustento para el no ingreso o retiro del Personal, ello también para que los UI puedan tomar las medidas necesarias. Por lo mencionado, proponemos lo siguiente: 10.3 Durante la vigencia del Contrato, LAP podrá disponer el no ingreso o retiro de cualquier miembro del Personal del USUARIO INTERMEDIO dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber recibido una Comunicación en la que LAP manifieste la necesidad de no	LAP está de acuerdo con el Regulador.	El comentario de los UI busca que LAP detalle expresamente la causa justificada en la comunicación donde se disponga el no ingreso o retiro del personal. Sin embargo, en el Proyecto de Mandato aprobado ya establece que el retiro o prohibición de ingreso debe basarse en una "causa justificada", lo que implica que LAP debe contar con fundamentos razonables para su decisión. Ahora bien, dado que el numeral bajo comentario exige la existencia de una justificación respecto de la medida dispuesta por LAP, se entiende que la comunicación a los UI constituye el mecanismo para acreditar que, cuando fue adoptada, la decisión tuvo sustento; por tanto, no

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
medidas para que éste no sufra alteración o retraso alguno.	permitir el ingreso o de retirar a dicho Personal por causa justificada que deberá ser expresamente detallada en la Comunicación . El no permiso de ingreso o retiro de este Personal no deberá afectar la ejecución del Contrato, por lo que el USUARIO INTERMEDIO deberá adoptar las medidas para que éste no sufra alteración o retraso alguno.		se considera necesario incorporar alguna precisión adicional. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el Proyecto de Mandato.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. - ~~11.1.1 EL USUARIO INTERMEDIO declara conocer que la(s) máquina(s)/equipo que conforman el Sistema HBS a serle asignado(s) en ejecución del presente Contrato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Contrato.~~	De acuerdo.	Considerar que en negociaciones se eliminó el anexo de acta de entrega, por eso, para LAP resulta necesario mantener la cláusula. Asimismo, considerar que, a diferencia de las áreas lo que se entrega por el presente contrato es el Sistema HBS que será gestionado por el operador designado por las aerolíneas (LLAA). En ese sentido, en esta cláusula se confirma desde el inicio que el equipo entregado está en condiciones adecuadas y es idóneo para las actividades estipuladas en el contrato, evitando malentendidos y posibles disputas sobre su estado. Además, establece una responsabilidad compartida que fomenta el uso correcto y reduce riesgos de daños futuros por el operador designado, asegurando así la continuidad de las actividades sin interrupciones o reclamos injustificados. Cabe señalar que en el Anexo 2 del Proyecto de Contrato de Acceso - Descripción General del Sistema Integrado de Equipaje, LAP comparte con los Usuarios Intermedios el detalle de todos los	La eliminación de la cláusula 11.1.1 en el Proyecto de Mandato se justifica en la medida en que no es necesaria para garantizar la operatividad y mantenimiento adecuado del Sistema HBS. Si bien LAP argumenta que esta disposición evita malentendidos sobre el estado del equipo, la información relevante ya está incluida en el Anexo 2 del Proyecto de Contrato de Acceso, donde se detallan los equipos que conforman el Sistema HBS. Además, el Anexo 1: Formato de Acta de Entrega de la Infraestructura no ha sido excluido en el Proyecto de Mandato, entonces la eliminación de la cláusula 11.1.1 sigue siendo válida y coherente. La razón es que el acta de entrega (Anexo 1) y Anexo 2 del Proyecto de Contrato de Acceso ya servirán como el mecanismo formal para que los Usuarios Intermedios confirmen el estado del Sistema HBS en el momento de su recepción. Por lo tanto, dado que el acta de entrega, así como el Anexo 2 del Proyecto de Contrato de Acceso, siguen vigentes en el contrato, la cláusula 11.1.1 resulta redundante e innecesaria.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		equipos que componen el sistema de HBS. Así como se compartió con el regulador mediante comunicación C-LAP-C-LAP-GSEG-2025-0005 de fecha 13.01.2025 y con la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI). En ese sentido, podrán revisar las comunicaciones citadas en el Anexo N3. Finalmente, LAP solicita se mantenga la propuesta en el Mandato.	En ese sentido, no se acepta la inclusión de este numeral.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. - 11.1.3 Remitir a LAP el Reporte de Pasajeros el once (11) de cada mes, según el formato establecido para tal fin.	Se acepta.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.4 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera anticipada e irrevocable, que LAP tendrá la facultad de establecer nuevos procedimientos, o nuevas plataformas para que envíe su Reporte de Pasajeros mensual, así como modificar el formato de dicho Reporte de Pasajeros para lo cual bastará que LAP envíe una Comunicación en dicho sentido, con una anticipación no menor a treinta (30) Días al mes en que entrarán en vigencia.	Lo solicitado por LAP abre la posibilidad de que se pida información no relevante para el cobro del cargo de acceso. Por lo cual se propone lo siguiente: 11.1.4 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera anticipada e irrevocable, que LAP tendrá la facultad de establecer nuevos procedimientos, o nuevas plataformas para que envíe su Reporte de Pasajeros mensual, así como modificar el formato de dicho Reporte de Pasajeros para lo cual bastará que LAP envíe una Comunicación en dicho sentido con el sustento de	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, modificar los procedimientos, plataformas y el formato del Reporte de Pasajeros responde a la necesidad de mantener flexibilidad operativa y adaptar la gestión de información a cambios tecnológicos o regulatorios. Además, como operador del aeropuerto, LAP tiene la responsabilidad de implementar medidas que optimicen la gestión del tráfico de pasajeros, asegurando un control eficiente de los datos relevantes para la facturación y el cumplimiento contractual. Por otro lado, la solicitud de los UI de incluir un sustento obligatorio podría generar una carga adicional en la implementación de cambios administrativos que, en muchos casos, obedecen a necesidades operativas evidentes. LAP, como concesionario, tiene la facultad de

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>su decisión, con una anticipación no menor a treinta (30) Días al mes en que entrarán en vigencia.</i>		establecer procedimientos internos alineados con la eficiencia del aeropuerto. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el Proyecto de Mandato.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – <i>11.1.7 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a adecuar las Actividades a los criterios de orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria que LAP haya establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP.</i>	Esto es repetitivo con lo indicado en el numeral 11.1.15	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, el proyecto de mandato mantiene la cláusula 11.1.7 con el argumento de que su inclusión contribuye a reforzar la seguridad y el orden en la infraestructura aeroportuaria. Se considera que ambas disposiciones son necesarias para evitar vacíos normativos y garantizar el cumplimiento de los estándares operativos y de seguridad en el aeropuerto. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el Proyecto de Mandato.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – <i>11.1.11 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera irrevocable, que no tendrá ningún derecho a compensación o reclamo alguno por la ejecución de alguna de las actividades señaladas en el párrafo anterior, ni sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas ni referir incumplimiento del pacto de disfrute silencioso (expreso o implícito), siempre que dichas actividades hayan sido debidamente</i>	Sin comentarios.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI no han formulado comentarios al respecto, y LAP ha manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>notificadas al USUARIO INTERMEDIO o en casos de emergencia. Las Partes podrán evaluar si tales actividades implican un impacto económico negativo en el negocio del USUARIO INTERMEDIO que pueda poner en riesgo el mismo, y establecerán comunicaciones, con el fin de llegar a un acuerdo que les permita cumplir con los fines del Contrato.</i>			
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.15 Sujetarse estrictamente a lo dispuesto en las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP y sus actualizaciones periódicas. Los métodos y procedimientos para cumplir con dichas normas serán señalados por LAP, debiendo para tal efecto ser notificados directamente al USUARIO INTERMEDIO, además de ser publicados a través de la web de LAP. (www.lima-airport.com)	Se acepta. Tener en cuenta que LAP modificó "Normas de Operación y Mantenimiento" por "Normas y Procedimientos" con la finalidad de que se ajuste en el proyecto de Mandato.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Se tomó en cuenta el comentario de los UI respecto a la definición de "Normas y Procedimientos de Operación de LAP. En ese sentido, se ajusta el numeral 11.1.15 del mandato: 11.1.15 Sujetarse estrictamente a lo dispuesto en las <i>Normas y Procedimientos de Operación de LAP</i> y sus actualizaciones periódicas. Los métodos y procedimientos para cumplir con dichas normas serán señalados por LAP, debiendo para tal efecto ser notificados directamente al USUARIO INTERMEDIO, además de ser publicados a través de la web de LAP. (www.lima-airport.com)
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.17 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico,	Se acepta.	1. Respecto a la tasa regulatoria, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a los siguientes motivos: - Tal como lo indica OSITRAN, citando a la Ley 27332, el 1% de tasa regulatoria se debe realizar sobre el total de la facturación, sin hacer excepción alguna o diferenciación entre "ingresos" o "recuperación de	Respecto a los pagos por Aporte por Regulación nos remitimos a lo señalado en el análisis de la cláusula 8.2 del presente informe, por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador. Asimismo, conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, el proyecto de mandato rechaza la propuesta de LAP de trasladar la Tasa de Regulación y la

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO y/o de las Áreas de acuerdo con las tarifas establecidas por LAP, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.</i>		costos", es decir la tasa regulatoria en este caso resulta siendo accesoria a la facturación por reembolsos por recuperación de costos que emite LAP. En ese sentido, LAP debe cumplir con pagar la tasa regulatoria sobre aquella facturación que realiza a los terceros (clientes) por recuperación de costos, incluidos los arbitrios. - Asimismo, existe una correlación directa entre la facturación de estas recuperaciones de costos y un mayor pago de la tasa regulatoria, ya que en caso no se diera esta facturación por cuenta del usuario intermedio, tampoco habría que realizar pago alguno a OSITRAN por estos conceptos facturados. - Finalmente, es preciso señalar que este costo de tasa regulatoria si ha sido considerado y aceptado por Ositran como parte de la estructura de costos del cargo de acceso, el cual fue sustentado bajo el mismo sentido que implica un sobre costo para LAP a fin de cumplir con una obligación tributaria por dicha facturación, y que no sería congruente con la posición que ahora se está argumentando para la facturación de recuperación de costos, donde ya hemos indicado que la tasa regulatoria no se basa únicamente en facturación de ingresos, sino en la facturación general que emite	Retribución al Estado a los Usuarios Intermedios, sustentando que estas obligaciones corresponden exclusivamente al Concesionario. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el Proyecto de Mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		LAP. 2. Respecto a la Retribución al Estado, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a lo Sgte.: - El contrato de concesión, en su clausula 1.26 "ingresos brutos" excluye expresamente algunos conceptos que no estarían sujetos a la retribución, el cual citamos a continuación: "Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros, incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.-, y los costos de transformación, de tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros, brindados por compañías no vinculadas al Concesionario". En ese sentido, en tanto LAP incurra en costos internos propios y que forman parte de los costos de servicios públicos o de mantenimiento que deba refacturar a los usuarios intermedios, estos no serían considerados "costos brindados por compañías no vinculadas al concesionario" bajo lo indicado en dicha cláusula y por	

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		tanto formaran parte de la base de ingresos afectos a la retribución. Por tanto, solo en aquellos conceptos donde los costos de servicios públicos, de mantenimiento o transformación estén relacionados a costos internos de LAP (no de terceros), esta parte de la facturación estará afecta a la retribución y solo por ese parte se le cargara a los clientes la retribución; de no darse esto último LAP no estaría recuperando el total de costos incurridos. En ese sentido, se propone la siguiente redacción con dicha acotación de costos internos: <i>2.3.2 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico, suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO y/o de las Áreas de acuerdo con las tarifas establecidas por LAP, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios y toda suma que LAP deba pagar a favor del Estado peruano por la percepción de los ingresos derivados del cobro de dichas tarifas, como concepto de “Tasa de Regulación”. Asimismo se recargara el costo de Retribucion al Estado Peruano al USUARIO INTERMEDIO, solo en aquellos casos donde el costo de servicio reembolsado involucre un costo interno de</i>	

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		LAP (no de terceros) conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión y las normas que resulten aplicables. En caso que alguno de estos conceptos sea incluido en el cargo de acceso aprobado por OSITRAN, este ya no deberá ser facturado adicionalmente por LAP al USUARIO INTERMEDIO, siempre que se refiera al mismo concepto en definición, características y dimensión del costo estimado para su inclusión en el Cargo de Acceso. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.	
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.17 (...) <i>Ante la falta de pago de los servicios indicados precedentemente por un periodo de 2 o más meses o por el periodo de gracia que establezca la Empresa Prestadora del Servicio Público, el USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, para que en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio, efectúe unilateralmente cualquier suspensión o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, conforme a la normativa que regula la suspensión o corte del servicio ante la falta de pago en cada Entidad Prestadora del Servicio Público, sin</i>	Se acepta.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>perjuicio del derecho de LAP de aplicar las Penalidades y/o intereses respectivos.</i>			
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – ~~11.1.20 EL USUARIO INTERMEDIO se obliga a difundir a su personal el uso del Sistema Electrónico de Denuncias implementado por LAP. Este sistema permite, de manera completamente anónima, denunciar irregularidades que involucren a colaboradores de LAP y/o de otras empresas, y que pongan en riesgo a LAP tanto financieramente como en su reputación. El acceso a la herramienta y detalles de su uso se encuentra publicado en https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/acerca-de-lap/sistema-de-cumplimiento-lap.~~	De acuerdo.	La Cláusula Vigésimo Primera, numeral 21.13, ya establece de manera clara la obligación del Usuario Intermediario de difundir el Canal de Denuncias entre su personal, cubriendo así el mismo objetivo que la Cláusula Décimo Primera, la cual también señala la obligación de difundir el Sistema Electrónico de Denuncias y su ubicación en la página web de LAP. Dado que el Usuario Intermediario ya ha aceptado la obligación de difundir el Canal de Denuncias en el numeral mencionado de la Cláusula Vigésimo Primera, la Cláusula Décimo Primera únicamente refuerza este compromiso al proporcionar detalles adicionales sobre la herramienta, sin que exista contradicción entre ambas cláusulas. Asimismo, solicitamos que se actualice el término 'Denuncias' a 'Reporte' y 'Canal de Denuncias' a 'Canal de Integridad', conforme a los nuevos términos adoptados por el área correspondiente de Lima Airport. Así como el enlace a: https://www.lima-airport.com/cms/corporativo/etica.	Si bien LAP sostiene que la Cláusula Vigésimo Primera (21.13) ya establece la obligación del Usuario Intermedio de difundir el Canal de Denuncias, esto contradice la decisión previamente adoptada de eliminar la Cláusula Décimo Primera (11.1.20) por considerar que dicha obligación no es proporcional ni razonable dentro de un mandato de acceso. La difusión de un sistema interno de LAP no debe ser impuesta a los Usuarios Intermedios, ya que estos no tienen control ni injerencia en su implementación y gestión. Mantener la obligación en la Cláusula 21.13 genera una inconsistencia en el contrato, dado que la eliminación de la Cláusula 11.1.20 se fundamentó precisamente en la falta de justificación para exigir su cumplimiento a los UI. Por otro lado, los UI en la reunión de negociaciones objetaron expresamente la inclusión de la difusión del Canal de Denuncias en la Cláusula 11.1.20, no es válido lo argumentado por LAP que los UI ya aceptaron dicha obligación en la Cláusula 21.13. La postura de los UI ha sido clara y consistente en señalar que, si bien pueden colaborar con la difusión del sistema, esta no debe imponerse como una obligación contractual sancionable. La aprobación de la eliminación de la Cláusula 11.1.20 ya reconoció este punto, por lo que mantener la obligación en la Cláusula 21.13 generaría una contradicción en el propio mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			En ese sentido, no se acepta el comentario de LAP respecto a reincorporar la Cláusula Décimo Primera, numeral 11.1.20, referido a la obligación de difundir el Canal de Denuncias. Finalmente, para mantener coherencia con lo ya resuelto en la Cláusula 11.1.20, la obligación de difusión del Canal de Denuncias indicada en la Cláusula 21.13 será objeto de análisis en dicho numeral.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.38 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener a LAP indemne de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de la obligación prevista en el numeral anterior, <i>salvo causa imputable a LAP</i>.	Sin comentarios.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI no han formulado comentarios al respecto, y LAP ha manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.40 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:	OSITRAN debe considerar que respecto al párrafo 3 de este numeral ya se había llegado a un acuerdo con LAP, el cual es el siguiente: <i>Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada pudiera representar un incumplimiento del Anexo N° 8 - Anticorrupción y Anti-Lavado de Activos del Contrato conforme a lo aquí estipulado. LAP se encuentra facultada a requerir mayor información y/o solicitar al USUARIO</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Se acepta la corrección propuesta por los UI, ya que mantiene el acuerdo previo alcanzado con LAP, referido al párrafo 3. Además, se ajusta correctamente la referencia al Anexo N° 5, garantizando precisión en el documento. Asimismo, la inclusión de un acuerdo de confidencialidad proporciona una medida adicional de protección para la información financiera sensible que los UI deban presentar a solicitud de LAP. En ese sentido, el numeral 11.1.40 queda redactado de la siguiente manera:

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga). b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga). En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 6 – Anticorrupción, Anti-Lavado de Activos y Anti-Financiamiento del Terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 6. Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada pudiera representar un riesgo para la ejecución del Contrato conforme a lo aquí estipulado. LAP se encuentra facultada a requerir mayor información y/o solicitar al USUARIO	INTERMEDIO un plan de acción y/o mitigación. Las Partes acuerdan que suscribirán un acuerdo de confidencialidad para resguardar esta información. Cabe recalcar que en el proyecto de Mandato de Acceso se debe ajustar la referencia puesto que el Anexo de Anticorrupción es el 5. Como se puede observar la necesidad de un acuerdo de confidencialidad es una medida adicional de protección al momento en el que los UI se vean en la necesidad de presentar un plan de acción o mitigación por pedido de LAP.		Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. – 11.1.40 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos: a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga). b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga). En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 5 – Anticorrupción, Anti-Lavado de Activos y Anti-Financiamiento del Terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 5. Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada pudiera

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>INTERMEDIO un plan de acción y/o mitigación.</i> <i>Este plan de acción y/o mitigación deberá ser presentado a LAP en los plazos que este indique. Asimismo, el plan de acción y/o mitigación tendrá que ser aprobado por LAP antes del inicio de su ejecución</i>			<i>representar un incumplimiento del Anexo N° 5 - Anticorrupción y Anti-Lavado de Activos del Contrato conforme a lo aquí estipulado. LAP se encuentra facultada a requerir mayor información y/o solicitar al USUARIO INTERMEDIO un plan de acción y/o mitigación. Las Partes acuerdan que suscribirán un acuerdo de confidencialidad para resguardar esta información.</i> <i>Este plan de acción y/o mitigación deberá ser presentado a LAP en los plazos que este indique. Asimismo, el plan de acción y/o mitigación tendrá que ser aprobado por LAP antes del inicio de su ejecución.</i>
Cláusula Décimo Tercera. - Obligaciones generales de LAP. – <i>LAP acepta, de manera irrevocable, que compensará a los USUARIOS INTERMEDIOS por todo reclamo vinculado con la interrupción de la operación y que generen disrupciones en el Servicio de Inspección de Equipajes mediante el Sistema HBS, <i>siempre que sea por causa imputable a LAP y/o a los terceros que esta haya designado.</i></i>	Se acepta.	Desde el lado de LAP, consideramos que no debe incluirse la obligación de LAP porque el sistema se entrega a los Usuario Intermedio a fin de que ellos designen al operador del sistema, quien se encarga de operarlo directamente. En ese sentido, la responsabilidad directa por algún corte en la operación debe ser asumido por el operador del Sistema HBS.	Si bien los UI designan al operador del Sistema HBS, LAP sigue siendo responsable de garantizar la continuidad operativa del servicio, ya que es la titular de la concesión y proveedora de la infraestructura aeroportuaria. Cualquier interrupción imputable a LAP o a los terceros que esta haya contratado puede afectar la operatividad del servicio y generar perjuicios a los UI. Por ello, la redacción aprobada en el proyecto de mandato se mantiene sin modificaciones.
Cláusula Décimo Tercera. - Obligaciones generales de LAP. – <i>LAP garantiza y asegura el correcto funcionamiento y operatividad del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega acorde a los RTM (Requisitos Técnicos Mínimos) del contrato de concesión entre Lima Airport Partners</i>	De acuerdo.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
(LAP) y el Estado peruano.			
Cláusula Décimo Tercera. - Obligaciones generales de LAP. – LAP asegura la correcta custodia y resguardo de toda información que haya sido remitida por la aerolínea, acorde a lo establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.	Contrapropuesta: LAP asegura la correcta custodia y resguardo de toda información que haya sido remitida por la aerolínea, acorde a lo establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y en cumplimiento con las normas de protección de datos personales aplicables. Se requiere esta inclusión puesto que el sistema recopila también la información de los pasajeros.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Dado que la inclusión del cumplimiento de las normas de protección de datos personales aplicables fortalece la seguridad y resguardo de la información recopilada, se acepta la contrapropuesta de los UI. Siendo que el sistema también maneja datos de pasajeros, es fundamental que su tratamiento se ajuste a la normativa vigente en materia de protección de datos. En ese sentido, queda redactado de siguiente manera: LAP asegura la correcta custodia y resguardo de toda información que haya sido remitida por la aerolínea, acorde a lo establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y en cumplimiento con las normas de protección de datos personales aplicables.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<u>Cláusula Décimo Séptima. – De los seguros.-</u> 17.1 (...) ➤ <i>Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, por el valor de las áreas entregadas para la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega, equivalente a US\$ 1,812 por metros cuadrado, más los activos y mobiliarios de propiedad del operador, y los equipos, mencionados en la Clausula Quinta del Contrato. La póliza deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación.</i>	En cuanto al monto de \$1,812 m2 que el regulador establece como base de cálculo para la póliza de seguro Todo Riesgo, hacemos referencia al Informe que contiene las observaciones para la estimación del cargo de acceso, donde se desarrolla el aspecto de las inversiones para su revisión.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	La redacción de esta cláusula debe realizarse en función del valor de las áreas y equipamiento, el cual se encuentra evidenciado en el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, que determina el Cargo de Acceso para el servicio de Sistema de HBS. En ese sentido, se ajusta la cláusula de la siguiente manera: ➤ <i>Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, por el valor de las áreas entregadas para la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega, equivalente a US\$ 1,812 por metros cuadrado, más los activos y mobiliarios de propiedad del operador, y los equipos, mencionados en la Clausula Quinta del Contrato. La póliza deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación.</i>
<u>Cláusula Décimo Octava.- Penalidad por incumplimiento. –</u> 18.2 (...) <i>Todo lo antes mencionado, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, así como del ejercicio por parte de LAP de los demás derechos conferidos por ley o por el presente instrumento (incluyendo - pero no limitándose al derecho de LAP de optar por la resolución de pleno derecho del Contrato).</i>	Recalamos que esta redacción es redundante puesto que el numeral 18.1 ya contempla la referencia a penalidades y el 18.2 primer párrafo a la posibilidad de terminar el contrato.; por lo cual se debe eliminar.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, el segundo párrafo del numeral 18.2 fue aprobado con el argumento de que regula de manera independiente la facultad de LAP para resolver el contrato de acceso, sin perjuicio de la indemnización por daños ulteriores, y que su redacción es consistente con el numeral 17.2 del Mandato de Acceso para el Sistema HBS aprobado por Resolución N° 009-2020-CD-OSITRAN, La inclusión de este párrafo brinda mayor claridad respecto a los derechos de LAP en caso de incumplimientos contractuales, por lo que se mantiene en los términos aprobados en el proyecto de mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Décimo Novena. Resolución del Contrato. – d) <i>No cumpla con el pago del Cargo de Acceso correspondiente a dos (2) mensualidades que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.</i>	Solicitamos que sean 2 meses continuos los que sean causal de resolución del Mandato. Ello debido a la gravedad de la misma. Por lo cual, se debe ajustar de la siguiente manera: d) <i>No cumpla con el pago del Cargo de Acceso correspondiente a dos (2) mensualidades continuas que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, el incumplimiento debe estar basado en el retraso de dos meses en el pago de una factura, lo cual se considera razonable dado que, de exceder dicho plazo, la deuda superaría la cobertura de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Asimismo, la propuesta de los UI de incluir el término "mensualidades continuas" podría generar incertidumbre en la interpretación de la cláusula y permitir escenarios en los que un usuario acumule múltiples incumplimientos sin que estos sean considerados como causal de resolución. Por ello, la redacción aprobada en el proyecto de mandato se mantiene sin modificaciones.
Cláusula Décimo Novena. Resolución del Contrato. – f) <i>Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPi o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.</i>	De acuerdo.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Décimo Novena. Resolución del Contrato. – n) <i>Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que no se cumpla con los compromisos establecidos en el</i>	Contrapropuesta: n) <i>Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que este no haya notificado a LAP y no se cumpla con los compromisos establecidos en el</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	La modificación propuesta por los UI no fue aceptada en el proyecto de mandato. El argumento para mantener la redacción aprobada es que la causal de resolución del contrato no debe depender únicamente de la falta de notificación del cambio de Control

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>Anexo 5 – Anticorrupción y Lavado de Activos y/o el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con enviar a LAP, ante la ocurrencia de un cambio de Control Efectivo, los documentos descritos en el numeral 11.1.40 del presente Contrato.</i>	<i>Anexo 5 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo y/o el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con enviar a LAP, ante la ocurrencia de un cambio de Control Efectivo, los documentos descritos en el numeral 11.1.40 del presente Contrato.</i>		Efectivo, sino de que dicho cambio genere un incumplimiento de los compromisos del Anexo 5 o que el Usuario Intermedio no remita la documentación correspondiente. La propuesta de los UI introduce un nuevo requisito –la falta de notificación– como condición adicional para la resolución, lo cual podría debilitar la medida al permitir que se incumplan los compromisos del Anexo 5 sin que ello conlleve necesariamente una causal de resolución. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.
Cláusula Décimo Novena. - Resolución del Contrato. – <i>o) Cuando, transcurrido el plazo para la ejecución del plan de acción y/o plan de contingencia regulado en el numeral 11.1.40 del Contrato, no se hayan logrado las metas establecidas y las Partes no hayan arribado a ningún nuevo acuerdo.</i>	De acuerdo.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI y LAP han manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
Cláusula Décimo Novena. - Resolución del Contrato. – <i>19.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Contrato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel</i>	Se debe seguir la redacción del mandato anterior; además, se hace una contrapropuesta respecto a la aplicación del daño ulterior: <i>"En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal j) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, la aprobación de la propuesta se fundamenta en la coherencia con mandatos previos y en la razonabilidad de aplicar la indemnización por daño ulterior en casos de resolución del contrato. Se ha demostrado que esta cláusula ya ha sido incorporada en resoluciones anteriores (Mandatos de Acceso para Equipaje Rezagado,

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Cuarta, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.	<i>presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, siempre que el daño y su cuantía se encuentre debidamente sustentado y probado en un proceso judicial."</i>		Sistema HBS y Oficinas Operativas) sin oposición de las partes, lo que confirma su validez y aceptación dentro del marco regulatorio. Cabe indicar que en el proyecto publicado para comentarios no se recogió el texto vigente en su integridad, donde se estipula que en el caso del literal h) -a diferencia de los demás supuestos- no corresponde la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento. Siendo así, en la versión final se precisa el texto completo. En tal sentido, el texto quedaría redactado de la siguiente manera: <i>19.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal h) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Quinta. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Quinta, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.</i>
Cláusula Vigésima. - Terminación Anticipada. –	Contrapropuesta: <i>20.2 Si la resolución del presente Contrato se produce como</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	La contrapropuesta de los UI no resulta procedente, ya que la redacción aprobada en el proyecto de mandato ya establece que LAP asumirá su responsabilidad frente al Usuario

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
20.2 Si la resolución del presente Contrato se produce como consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá la responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Contrato.	consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá la responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a <i>los daños y perjuicios que se hayan ocasionado por el consecuente incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas mediante el presente Contrato.</i> Como mencionamos durante las negociaciones con LAP, si LAP incumple su contrato de concesión y ello conlleva a la resolución del mismo, todos los UI se verán afectados lo que podrá conllevar a incumplimientos con sus clientes y proveedores; por ello, es importante incluir la propuesta comentada.		Intermedio en caso de terminación anticipada del contrato de acceso debido a la resolución del contrato de concesión. La obligación de LAP de cumplir con sus compromisos contractuales está debidamente reconocida sin necesidad de incluir una referencia explícita a "daños y perjuicios", pues la responsabilidad frente a los UI ya abarca cualquier consecuencia derivada del incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Además, la cláusula aprobada es consistente con la regulación vigente y con lo estipulado en mandatos de acceso previos, como el aprobado mediante Resolución N° 009-2020-CD-OSITRAN. Dicha redacción ha sido aplicada sin objeción en otros contextos similares. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.
<u>Cláusula Vigésima. - Terminación Anticipada. –</u> 20.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos: a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y, b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP	Contrapropuesta: Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos: a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y, b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario	LAP está de acuerdo con el Regulador.	La propuesta de los UI de establecer un plazo mínimo de 30 días hábiles para la terminación anticipada del contrato no resultaría viable, ya que no considera la naturaleza y urgencia de los supuestos regulados en la cláusula. En el caso de un mandato legal, sentencia judicial o requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP no tiene margen de discreción para retrasar la ejecución de la medida. Imponer un plazo fijo podría entorpecer el cumplimiento de obligaciones legales o afectar la operatividad del aeropuerto. En cambio, la redacción aprobada permite establecer un plazo

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario distinto al regulado en el presente Contrato.</i> <i>En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Contrato.</i>	<i>distinto al regulado en el presente Contrato.</i> <i>En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Contrato. Este plazo no podrá ser menor a 30 días hábiles.</i> Se requiere este plazo mínimo para que los UI busquen alternativas y medidas de contingencia.		adecuado según la necesidad del caso, asegurando una transición ordenada sin comprometer el cumplimiento normativo. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.
<u>Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. –</u> 21.7 <i>El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.</i>	Esto podría generar contingencias laborales para los UI que aparten a sus trabajadores de manera inmediata solo por la notificación de LAP, tales como el reclamo judicial por parte del trabajador, que podría solicitar: i) la reposición al puesto de trabajo o una indemnización por despido arbitrario, y ii) una indemnización por daños y perjuicios Al respecto, para que un trabajador sea separado (suspensión o despido) por conducta, se debe seguir un procedimiento disciplinario. El empleador debe imputar la falta al trabajador y dar un plazo para la presentación de los descargos. Si es la falta es de gravedad, el empleador debe otorgar 6 días naturales para que el trabajador responda con sus descargos. Luego del análisis de los descargos, el empleador decide la	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, la propuesta de los UI de condicionar el retiro del trabajador a la existencia de una sentencia firme no es razonable, ya que desconoce la naturaleza operativa y de seguridad del aeropuerto. En un entorno aeroportuario, la conducta inapropiada de un trabajador puede afectar la seguridad, la continuidad operativa y la reputación de las instalaciones. Esperar una sentencia firme podría prolongar la permanencia de un trabajador cuya conducta ha sido objetada y que representa un riesgo operativo. Además, el procedimiento aprobado en el mandato no obliga al despido inmediato, sino únicamente al retiro del trabajador del aeropuerto. Es preciso aclarar que el numeral bajo comentario se encuentra relacionado con casos en los que la conducta del trabajador derive en

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	sanción, que puede ser una llamada de atención (amonestación verbal o escrita), suspensión o despido. El empleador puede exonerar al trabajador de asistir al centro de trabajo durante el procedimiento de imputación de faltas, siempre que no se perjudique el derecho de defensa y se pague la remuneración. El despido inmediato solo es posible en casos excepcionales de falta grave flagrante. En ese sentido, un empleador no puede despedir a un trabajador de forma abrupta por la sola comunicación de LAP. Debe seguir un procedimiento de investigación y sanción. Si no se sigue este procedimiento, pueden ocurrir las siguientes situaciones: - Separación de trabajador sin procedimiento previo: Si un trabajador no se le permite el ingreso a su centro de trabajo sin que haya sido desvinculado formalmente, puede considerarse despedido. En este caso, el trabajador puede solicitar judicialmente su reincorporación o una indemnización por despido arbitrario y daños. - Desvinculación arbitraria: Si un trabajador es despedido sin justificación, tiene derecho a la reposición o indemnización por despido arbitrario y daños.		reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP; así, tratándose de situaciones en las que está involucrada la conducta del trabajador, no es posible descartar la posibilidad de que existan contingencias laborales, lo cual debe ser gestionado por cada una de las partes en su condición de empleador y no es materia de la relación de acceso entre la Entidad Prestadora y los Usuarios Intermedios.. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	Por lo mencionado, se reitera la propuesta y se propone inserto en el numeral anterior. Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. – <i>21.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre la sentencia firme impuesta en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.</i>		
Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. – <i>21.13 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a difundir entre su Personal el uso del Canal de Denuncias implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 5 – Anticorrupción y antilavado de activos del Contrato.</i>	En el Anexo 5 no se establece obligación alguna para difundir el Canal de Denuncias. No corresponde que ello sea una obligación para los UI que genere la aplicación de penalidades o la resolución del contrato. Además, cada UI tiene sus propias políticas anticorrupción, el Anexo 5 contempla declaraciones de ambas partes respecto a Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los comentarios de los UI presentan una observación válida respecto a la obligación de difundir el Canal de Denuncias. En efecto, el Anexo 5 no establece expresamente que los UI deban difundir dicho canal, sino que se centra en compromisos generales de ambas partes en materia de anticorrupción, lavado de activos y financiamiento del terrorismo. En este sentido, sería más adecuado que la difusión del Canal de Denuncias de LAP se realice bajo esquemas de cooperación voluntaria, sin que ello represente una imposición contractual que traslade responsabilidades que son propias del concesionario. Entonces, dado que en el análisis del numeral 11.1.20 se determinó que la difusión del Canal de Denuncias de LAP no debe ser una obligación contractual para los UI, para mantener coherencia en el Proyecto de Mandato, el

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			numeral 21.13 debería modificarse en el mismo sentido: 21.13 <i>El USUARIO INTERMEDIO colaborará en la difusión entre su Personal el uso del Canal de Integridad implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 5 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo del Contrato"</i>
Cláusula Vigésimo Sétima. Comunicaciones y Domicilios. – 27.4 (...) <i>El USUARIO INTERMEDIO declara que como representante del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación, deben dirigir las comunicaciones a fin de surtir efecto a:</i> <i>Atención: Dirección: Representante: Email:</i> <i>El USUARIO INTERMEDIO declara que, cualquier tema referido a la Operación del Sistema HBS, deberá ser comunicado al Operador.</i>	- Es importante que los UI también estén contemplados en dichas comunicaciones porque son los UI los responsables finales de la operación que realizará el Operador del Sistema HBS Contrapropuesta: <i>"El USUARIO INTERMEDIO declara que como representante del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación, deben dirigir las comunicaciones a fin de surtir efecto a:</i> <i>Atención: Dirección: Representante: Email: El USUARIO INTERMEDIO declara que, cualquier tema referido a la Operación del Sistema HBS, deberá</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Se acepta incluir al UI en copia en las comunicaciones referidas a la operación del Sistema HBS, considerando que este es el responsable final de la prestación del servicio. Esto permitirá que los UI tengan visibilidad sobre los aspectos operativos y puedan coordinar de manera más efectiva con el Operador en caso sea necesario adoptar medidas correctivas o de mejora. Asimismo, la inclusión del UI en copia no interfiere con la gestión directa del Operador ni genera demoras en la operación, ya que las comunicaciones seguirán dirigiéndose prioritariamente al Operador del Sistema HBS. 27.4 (...) <i>"El USUARIO INTERMEDIO declara que como representante del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega – Operación, deben dirigir las comunicaciones a fin de surtir efecto a:</i> <i>Atención:</i>

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	ser comunicado al Operador <i>con copia al USUARIO INTERMEDIO</i> ".		Dirección: Representante: Email: El USUARIO INTERMEDIO declara que, cualquier tema referido a la Operación del Sistema HBS, deberá ser comunicado al Operador <i>con copia al USUARIO INTERMEDIO</i>".
ANEXO 3 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO) <u>(...)</u> 2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.	Reiteramos que el hecho de incorporar una obligación legal no le brinda mayor fuerza en el cumplimiento. Además, el error no genera derecho, por lo que se debe volver a evaluar la aplicación de este numeral. En base a ello, se remite la siguiente contrapropuesta: 2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. <i>El incumplimiento de la obligación de comunicar a LAP no generará la aplicación de penalidades ni la resolución del Mandato. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas</i>	LAP está de acuerdo con el Regulator.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, la obligación de comunicar a LAP sobre accidentes mortales o incidentes peligrosos dentro de las 24 horas es una medida que refuerza la seguridad en las operaciones aeroportuarias, garantizando una respuesta oportuna y coordinada. Si bien esta obligación ya existe en la normativa, su inclusión en el mandato permite que LAP supervise el cumplimiento de los protocolos de seguridad y salud ocupacional dentro de su infraestructura. Incluir esta exigencia en el mandato permite a LAP supervisar eficazmente la seguridad en sus instalaciones y coordinar acciones preventivas. Por otro lado, eliminar cualquier consecuencia ante el incumplimiento de esta obligación podría generar riesgos en la gestión de emergencias y en la prevención de futuros incidentes. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	~~al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.~~ En dicho sentido también se deberá modificar el numeral 4 de este anexo: 4. <i>Salvo lo detallado en el numeral 2, en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones indicadas en este Anexo, LAP se encontrará facultado a aplicar las Penalidades que correspondan conforme a la Tabla de Penalidades que se establezcan en el Mandato.</i>		
ANEXO 3 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO) <u>(...)</u> 2. (...) <i>Adicionalmente, en caso el USUARIO INTERMEDIO esté involucrado en la ocurrencia de un accidente o incidente donde este perjudicado personal LAP, contratistas, pasajeros y otros usuarios del aeropuerto, deberá reportar el evento a LAP y remitirle un informe de investigación del evento a LAP mediante una comunicación escrita y dentro de los siete (07) días calendarios de ocurrido. Asimismo, deberá enviar a LAP, en el plazo</i>	No se contempló en el Proyecto de Mandato. <u>Segunda Reunión</u> El informe remitido debe ser un informe preliminar o final.	Sin comentarios. <u>Segunda Reunión</u> El informe a remitirse debe ser el final. Asimismo, LAP mantiene la potestad de revisarlo y brindar comentarios al contenido, los cuales deberán ser subsanados por los UI en los plazos establecidos, los cuales serán razonables y acordados por las partes. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.	En relación con el segundo párrafo del numeral 2 del Anexo 3, LAP remitió su matriz de comentarios señalando que existía acuerdo sobre propuesta en el proyecto de Mandato de Acceso. No obstante, los UI enviaron su propia matriz indicando que no había consenso al respecto. Esta situación pone en evidencia la necesidad de evaluar dicho numeral para garantizar que refleje adecuadamente el consenso de las partes y cumpla con el marco normativo aplicable. En este caso, no hay una observación ni contrapropuesta por parte del UI, sino solo una consulta. LAP ya respondió que el informe a remitirse debe ser el final, con la posibilidad de revisión y comentarios. Dado que no hay una objeción o propuesta alternativa por parte del UI, se mantiene lo aprobado en el proyecto de Mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>establecido, las evidencias de las medidas correctivas y preventivas que salgan como resultado de la investigación.</i>			
ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD 1. Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, y (iv) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).	Se remite contrapropuesta: 1. Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados y sustentados previamente por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto, <i>siempre que se sustente este cambio en una modificación normativa o requerimiento de la Autoridad Gubernamental correspondiente</i>, y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, ~~y (iv) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).~~ Los instrumentos de gestión ambiental han sido determinados por LAP, si desean que se contemple en el	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, LAP como titular del Contrato de Concesión, tiene la responsabilidad de asegurar que todas las partes involucradas cumplan con las obligaciones ambientales, y las disposiciones del Anexo 4 son necesarias para este propósito. Por otro lado, la contrapropuesta del UI introduce condicionantes innecesarias, toda vez que la premisa de dicho numeral es precisamente que las actualizaciones y modificaciones respondan al propósito de dar cumplimiento a los instrumentos exigibles para la Entidad Prestadora. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	contrato deberían indicar a los UI qué aspectos cuyo cumplimiento les corresponde ya que no todo el documento es extensible a estos.		
ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD 2. <i>Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá designar como mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades.</i>	El hecho de participar en este tipo de comités ya genera que los UI tengan recursos ocupados en temas que no son core de su negocio, la participación como ponentes implicará un mayor uso del recurso. Contrapropuesta: 2. <i>Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá designar como mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, ~~LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades.~~</i> <i>En caso el USUARIO INTERMEDIO tenga subcontratistas, con un plazo de vigencia del servicio superior a noventa (90) Días Calendario, estos estarán obligados a participar las veces que sea</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	De acuerdo a la cláusula 18 del Contrato de Concesión del AIJCH, LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, por tanto, las disposiciones establecidas en el Anexo 6 son esenciales para asegurar que todas las actividades en el aeropuerto se desarrollen conforme a las normativas ambientales aplicables, contribuyendo a la sostenibilidad a largo plazo del aeropuerto y el cumplimiento de los estándares internacionales. Con relación a la propuesta de los UI de eliminar la referencia a las ponencias en el Comité, cabe indicar que el proyecto de mandato aprobado señala que la Entidad Prestadora podrá solicitar dicha participación, lo cual podrá ser evaluado por los UI que, en aras de demostrar su compromiso con la con la responsabilidad ambiental y social, pueden decidir participar con la ponencia requerida para contribuir activamente a la mejora continua de las operaciones dentro del aeropuerto y al fortalecimiento de la cultura de sostenibilidad. Por lo tanto, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO) presidido por LAP. A tal efecto, los subcontratistas, deberán designar como mínimo a dos (2) miembros por empresa, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente.</i>		
ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD 3. <i>Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus Actividades o las de su Personal, pudiendo ser emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, ruidos, vibraciones, disposición de residuos, sustancias y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.</i>	Debe enmarcarse a los daños directamente relacionados a la actividad de los UI en el marco de la ejecución del Mandato. Contrapropuesta: <i>De ser el caso, asumir la responsabilidad ante cualquier aspecto y/o daño ambiental directo que pudiera generar con ocasión de sus Actividades o las de su Personal en el marco del presente Mandato.</i>	LAP está de acuerdo con el Regulador.	El comentario de los UI se refiere a una posible limitación de la responsabilidad de los daños ambientales generados por sus actividades, restringiéndolos solo a los aspectos "directamente relacionados". Sin embargo, la responsabilidad ambiental debe ser integral y no debe estar condicionada exclusivamente a la relación directa con las actividades específicas del Mandato. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.
ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD 4. <i>Elaborar los informes, reportes, así como entregar a LAP toda la información que le solicite a fin de acreditar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Anexo, en la forma y plazo indicado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá conservar, durante la vigencia del Contrato, todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales.</i>	Solicitamos la eliminación del numeral 4, ya que no se especifica con claridad a qué informes o reportes hace referencia. Es importante considerar que no todos los UI cuentan con una amplia disponibilidad de personal para elaborar la totalidad de los informes solicitados por LAP. Además, es LAP quien tiene el conocimiento de las obligaciones ambientales que deben ser cumplidas.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los comentarios de los UI no justifican la eliminación del numeral 4. La obligación de elaborar informes y reportes garantizaría que todas las partes involucradas cumplan con sus responsabilidades ambientales. Además, el UI está obligado a dar cumplimiento a las normativas y regulaciones aplicables. La referencia a la entrega de informes y evidencias corresponde a un requerimiento necesario para garantizar la transparencia y el control sobre el cumplimiento de las obligaciones ambientales.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.
ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD 5. <i>El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que LAP indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación.</i>	Recalcamos que el servicio consiste en el que OPERADOR ingrese al área para controlar el sistema HBS. En este no existe mayor posibilidad de que se generen un daño ambiental. No se acepta este numeral. Más aún cuando los UI sólo son los operadores del Sistema HBS, no quienes lo han comprado, instalado, calibrado, etc. sólo lo que tiene ver con la operación del mismo. Esa es su única función.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Las inspecciones y auditorías son herramientas esenciales para garantizar el cumplimiento de las normativas ambientales. Aunque las actividades de los UI puedan no generar directamente un impacto ambiental, es fundamental que LAP pueda verificar que todas las operaciones en el Aeropuerto se realizan conforme a los estándares ambientales requeridos. Por lo tanto, se mantiene la redacción aprobada en el proyecto de mandato.
ANEXO 5 CIBERSEGURIDAD ~~1. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a respetar y aplicar las políticas, procedimientos y controles de los sistemas de gestión establecidos por~~	De acuerdo.	El usuario intermedio que hace uso del sistema de inspección de equipajes, así como cualquier otro sistema que opere en la plataforma tecnológica del aeropuerto, deberá cumplir con los controles mínimos establecidos en el anexo de ciberseguridad. Esto garantizará la continuidad de las	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, las obligaciones establecidas en dicho numeral no son pertinentes ni están relacionadas con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
~~LAP a toda la cadena de suministro y procesos que afecte directa o indirectamente el servicio contratado y el desarrollo de las Actividades; así como las políticas específicas de seguridad de información, metodologías, estándares y otros, a los que LAP da acceso, y que, por tanto, el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y aceptar.~~		operaciones y los servicios esenciales del aeropuerto.	Sistema HBS) que el USUARIO INTERMEDIO está prestando. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
ANEXO 5 CIBERSEGURIDAD 1. (...) ~~Sin perjuicio de lo anterior, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a contar con sus propias políticas, estándares, procedimientos y controles de seguridad de la información, y aplicarlos en todos sus sistemas y cadena de suministro que afecte directa o indirectamente el servicio contratado y el desarrollo de las Actividades.~~	De acuerdo.	Que el usuario intermedio cuente con políticas y procedimientos de Seguridad de la Información, le garantiza al aeropuerto una operación segura y con estándares mínimos de Seguridad.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, las obligaciones establecidas en dicho numeral no son pertinentes ni están relacionadas con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) que el USUARIO INTERMEDIO está prestando. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
ANEXO 5 CIBERSEGURIDAD 2. (...) ~~Para fines del Contrato y sus respectivos Anexos, se entenderá por:~~ ~~Recursos Digitales: Cualquier tipo de información que se encuentra~~	De acuerdo.	Si el acceso remoto no tiene que ser habilitado por LAP, no aplicaría este párrafo.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, las obligaciones establecidas en dicho numeral no son pertinentes ni están relacionadas con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) que el USUARIO INTERMEDIO está prestando.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
~~almacenada en formato digital, y/o todo material codificado para ser registrado, modificado o consultado por una Herramienta Digital, de manera directa o por acceso remoto.~~ ~~Herramientas Digitales: Todo tipo de instrumento (software presente en computadoras y dispositivos relacionados) de comunicación y elementos computacionales e informáticos que procesan, almacenan, desarrollan y comparten todo tipo de información y/o actividades.~~ ~~Accesos en modo local: Es acceder desde una computadora/ordenador/portátil/máquina a un recurso digital ubicado físicamente en otra computadora/ordenador/portátil/máquina que se encuentra geográficamente en el mismo lugar.~~ ~~Acceso en modo remoto: Es acceder desde una computadora/ordenador/portátil/máquina a un recurso digital ubicado físicamente en otra computadora/ordenador/portátil/máquina que se encuentra geográficamente en otro lugar, a través de una red local o externa.~~			Por lo tanto, no se considera necesario imponer esas obligaciones adicionales de ciberseguridad para este tipo de servicio específico.
ANEXO 5 CIBERSEGURIDAD	De acuerdo.	El usuario intermedio que hace uso del sistema de inspección de equipajes, así como cualquier otro sistema que opere en la plataforma tecnológica del aeropuerto,	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, las obligaciones establecidas en dicho numeral no son pertinentes ni están relacionadas con el servicio

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
~~I. Control de Acceso a Recursos o Herramientas Digitales por los usuarios (Personal del USUARIO INTERMEDIO)~~ ~~A requerimiento del USUARIO INTERMEDIO y previa evaluación de LAP, se podrá autorizar accesos a los Recursos o Herramientas Digitales de LAP, siempre que ello sea necesario para la correcta prestación del servicio y desarrollo de las Actividades, obligándose el USUARIO INTERMEDIO a garantizar la debida protección de los datos a los que tenga acceso, evitando el acceso y uso no autorizado, daño o destrucción de todo o parte de tales Recursos o Herramientas Digitales, e información por parte de sus dependientes, subcontratistas y/o terceros a su cargo.~~		deberá cumplir con los controles mínimos establecidos en el anexo de ciberseguridad. Esto garantizará la continuidad de las operaciones y los servicios esenciales del aeropuerto.	esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) que el USUARIO INTERMEDIO está prestando. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
ANEXO 5 CIBERSEGURIDAD ~~II. Transmisión de Datos~~ ~~Las transmisiones y accesos remotos a través de redes de telecomunicaciones realizadas por el USUARIO INTERMEDIO se deberán realizar con encriptación y medidas que garanticen un nivel de seguridad equivalente a los accesos en modo local, de manera tal que la información se mantenga protegida aun cuando se haya vulnerado la seguridad de las redes.~~	De acuerdo.	Si el acceso remoto no tiene que ser habilitado por LAP o no requiere el uso de una VPN para el trabajo que realizará, no aplicaría este párrafo.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, las obligaciones establecidas en dicho numeral no son pertinentes ni están relacionadas con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) que el USUARIO INTERMEDIO está prestando. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
ANEXO 5 CIBERSEGURIDAD <i>III. Derechos de Auditoría</i> ~~El USUARIO INTERMEDIO se compromete a permitir que LAP evalúe y audite, directamente o a través de terceros, con o sin previo aviso, todos los controles de seguridad y almacenamiento de datos implementados para el desarrollo del servicio contratado y de las actividades, cada vez que LAP lo estime necesario.~~ ~~La auditoría del cumplimiento de Seguridad de la Información o la Legislación de Protección de Datos, estará sujeta a los siguientes términos:~~ ~~• Se limitará a comprobar los servicios prestados al USUARIO INTERMEDIO de conformidad con el Contrato, sin perjuicio de acceso a la información en los sistemas del USUARIO INTERMEDIO.~~ ~~• Estará sujeto a la cláusula de confidencialidad del Contrato correspondiente y/o del Contrato y LAP se compromete a que cualquier tercero que participe en la auditoría esté sujeto a obligaciones de confidencialidad no menos estrictas en virtud de un acuerdo escrito y firmado con cualquiera de dichos terceros.~~ ~~• No incluirá pruebas de intrusión en los sistemas del USUARIO INTERMEDIO, sin el consentimiento previo de este.~~	De acuerdo.	El alcance de las auditorías se limitará exclusivamente a los sistemas que presten servicio al sistema de inspección de equipajes, así como a cualquier otro sistema operado desde la plataforma tecnológica del aeropuerto. Estas auditorías se llevarán a cabo únicamente en caso de que ocurra un incidente de seguridad y sea necesario fortalecer la postura de seguridad relacionada con dicho servicio.	Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00017-2025-IC-OSITRAN, las obligaciones establecidas en dicho numeral no son pertinentes ni están relacionadas con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) que el USUARIO INTERMEDIO está prestando. Se mantiene la eliminación del Anexo 5 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
• ~~De requerirse LAP informará de los hallazgos al USUARIO INTERMEDIO, para tomar acción en mitigar dichas vulnerabilidades.~~			
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES Para la aplicación de Penalidades aquí establecidas, el procedimiento será el siguiente: c) (...)EI USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los siete (07) Días posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad.	Se acepta.	LAP maneja días calendarios para todas sus facturaciones y gestiones de cobranzas, en ese sentido y en línea a lo solicitado por el regulador, se propone establecer el plazo de "10 días calendarios " posteriores a la emisión de la factura"	Efectivamente, de la revisión de las cláusulas del proyecto de mandato de los plazos para las gestiones de cobranza son en días calendario, por tanto, se acepta la propuesta de LAP quedando de la siguiente manera: "c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los diez (10) Días calendario posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad".
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES (...) El pago de las Penalidades no limita el derecho de LAP de exigir el cumplimiento de la obligación, y de ejercer las demás acciones que pudiesen corresponder según el Contrato y la Ley Aplicable.	Sin comentarios.	LAP está de acuerdo con el Regulador.	Los UI no han formulado comentarios al respecto, y LAP ha manifestado su conformidad con lo aprobado en el proyecto de mandato. En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Proyecto.
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES Todas las penalidades serán aplicadas hasta un tope máximo de treinta (30) Días calendario salvo se indique un plazo diferente en la tabla de penalidades. Después del tope máximo de días calendario de incumplimiento señalado,	De acuerdo puesto que las penalidades aplican por evento.	Para LAP es necesario mantener la aplicación de penalidades diarias, porque el objetivo es desincentivar los incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, asegurando así el correcto funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Actualmente, se han registrado múltiples casos de incumplimiento de obligaciones contractuales, entre los cuales destacan:	La aplicación del importe diario de la penalidad no resulta razonable toda vez que ante el retraso de dos o tres días en los supuestos de retrasos presentados por LAP, tales como la presentación de la carta fianza o póliza de seguro, prácticamente sería por un importe mayor, por ejemplo, a la comisión por la emisión y presentación de la carta fianza. De igual forma para requerimientos normativos y regulatorios, consideramos que si LAP propone la aplicación

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
LAP estará facultado ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento en su totalidad.		- La presentación y/o renovación de cartas fianzas y pólizas de seguro dentro de los plazos establecidos. - La subsanación de observaciones, incluidas aquellas efectuadas por OSITRAN, que garantizan el cumplimiento normativo y regulatorio. - La ejecución de mantenimientos en las áreas asignadas, lo cual es esencial para preservar la operatividad y seguridad de las instalaciones. Estos incumplimientos persisten a pesar de las constantes comunicaciones enviadas por LAP a los Usuarios Intermedios, tal como se evidencia en los Anexos N.º 7 y N.º 8. La falta de atención a estas obligaciones no solo afecta la calidad del servicio aeroportuario, sino que también representa un riesgo operativo, financiero y regulatorio ara LAP, ya que un mantenimiento deficiente puede derivar en sanciones por parte de las autoridades competentes y afectar la experiencia de los pasajeros. En este contexto, consideramos necesario que LAP implemente un mecanismo de disuasión y sanción que garantice el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales. La aplicación de penalidades diarias busca generar un incentivo claro para que los Usuarios Intermedios asuman con responsabilidad sus compromisos y eviten retrasos que puedan impactar en la infraestructura y operatividad del aeropuerto.	diaria de la penalidad el importe para ciertos casos debería ser muy inferior. Es importante precisar que las penalidades están diseñadas para cubrir los costos adicionales y las pérdidas que el Concesionario podría sufrir debido al incumplimiento del Usuario Intermedio, por tanto, en los supuestos expuestos por LAP, la aplicación diaria podría resultar excesiva. En tal sentido, reiteramos que el monto de la penalidad está relacionado a cada oportunidad de incumplimiento, y no por cada día de incumplimiento. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		Cabe resaltar que, con la expansión del Nuevo Terminal, el área total alcanzará 270,000 m² a finales del 2025, lo que incrementará significativamente la demanda de mantenimiento y cumplimiento de estándares de calidad. Es fundamental que los Usuarios Intermedios y concesionarios cumplan rigurosamente con sus obligaciones contractuales, especialmente en lo referente al mantenimiento de las áreas, que ha sido uno de los incumplimientos más recurrentes El contrato de concesión establece claramente que la infraestructura debe mantenerse en condiciones equivalentes a las de una instalación nueva. Esto no solo responde a criterios operativos y normativos, sino también a estándares internacionales de calidad y sostenibilidad en la gestión aeroportuaria. Por lo tanto, la implementación de penalidades diarias no solo es una medida de control, sino una herramienta necesaria para garantizar que los estándares de mantenimiento y operatividad se cumplan de manera continua y eficiente, alineándose con los objetivos estratégicos de LAP y con las expectativas de los reguladores y usuarios del aeropuerto.	
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES <u>Cláusula Décimo Segunda:</u> En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpla con subsanar las observaciones dentro del	De acuerdo.	Mantiene el mismo comentario, que el párrafo anterior.	Ver comentario inicial del anexo 7. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción del Proyecto de Mandato	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<i>plazo establecido: 250.00 USD por evento de incumplimiento.</i>			
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES <u>Cláusula Décimo Séptima del Contrato:</u> <i>En caso el USUARIO INTERMEDIO no contrate y/o mantenga vigentes las Pólizas, en el plazo y conforme a las condiciones y reglas establecidas: 250.00 USD por evento de incumplimiento.</i>	De acuerdo.	Mantiene el mismo comentario, que el párrafo anterior.	Ver comentario inicial del anexo 7. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES <u>Cláusula Décimo Quinta:</u> <i>En caso el USUARIO INTERMEDIO no constituya o renueve la Garantía de Fiel Cumplimiento, ya sea en una Carta Fianza o en un depósito en garantía, de acuerdo con los requisitos establecidos: 250.00 USD por evento de incumplimiento.</i>	De acuerdo.	Mantiene el mismo comentario, que el párrafo anterior.	Ver comentario inicial del anexo 7. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.
ANEXO 7 TABLA DE PENALIDADES <u>Contrato de Acceso y Anexos:</u> <i>En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera con cualquiera de las otras obligaciones previstas en el contrato y anexos: 250.00 USD por evento de incumplimiento.</i>	De acuerdo.	Mantiene el mismo comentario, que el párrafo anterior.	Ver comentario inicial del anexo 7. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

- 4.13. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso y su vigencia, se adjunta al presente informe los términos y condiciones del Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente. Cabe resaltar que dicho proyecto también contiene los acuerdos a los que arribaron las partes en la etapa de negociaciones, los cuales no fueron incluidos en el proyecto remitido para comentarios, conforme fue señalado por las Aerolíneas en sus comentarios.

IV.2. Sustento de la situación de emergencia.

- 4.14. La función normativa del Ositrán comprende, entre otros, la facultad de dictar mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios, de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332 y sus modificatorias. Asimismo, de conformidad con el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF), corresponde al Consejo Directivo ejercer las funciones normativa y reguladora.
- 4.15. Siendo así, corresponde a dicho órgano colegiado dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; no obstante, a la fecha, este Organismo Regulador no cuenta con el quorum⁸ exigido para que el Consejo Directivo sesione; por lo que, conforme a lo señalado en el artículo 6 del ROF, no resulta posible que el presente Informe Conjunto pueda ser objeto de debate, ni aprobación por el Consejo Directivo de Ositrán.
- 4.16. Sobre el particular, el numeral 10 del artículo 9 del ROF dispone 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 que sustentan 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”*.
- 4.17. Cabe indicar que, a través de la carta N° C-LAP-GALG-2024-0484 de fecha 24 de diciembre de 2024, LAP solicitó a este Regulador que los Mandatos de Acceso solicitados por los Usuarios Intermedios del AIJC sean tratados como medida de emergencia para que la Presidencia Ejecutiva emita los respectivos mandatos, de conformidad con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9° del ROF de la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN.
- 4.18. Al respecto, teniendo en cuenta que se encuentra próximo el inicio de las operaciones en el nuevo terminal de pasajeros del AIJC, es necesario que los Usuarios Intermedios cuenten con los Mandatos de Acceso con las condiciones y cargos de acceso a aplicar, y que estos sean aprobados por el Regulador a fin de tener seguridad jurídica sobre las áreas a arrendar y los servicios que se brindarán en el aeropuerto. Si bien actualmente los Usuarios Intermedios y el Concesionario están suscribiendo contratos de acceso, estos son de carácter temporal manteniendo las condiciones de los mandatos, lo cual podría generar un perjuicio para los Usuarios Intermedios o el Concesionario.

⁸ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, el señor 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.

Asimismo, el 10 de mayo de 2024 –a la renuncia al cargo de miembro del Consejo Directivo presentada por el señor Alex Díaz Guevara– se sumó la renuncia presentada por el señor Julio Vidal Villanueva.

- 4.19. Atendiendo a dicha consideración, se advierte que existe una situación de emergencia, por lo que se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva el presente informe.

V.- CONCLUSIONES

- 5.1. Ositrán ha cumplido con el procedimiento fijado en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.
- 5.2. Las condiciones de Acceso que integran en su conjunto el Proyecto de Mandato de Acceso se presentan en el Anexo I, y consideran todos los puntos sobre los cuales las partes no expresaron desacuerdo en su oportunidad y la posición del Ositrán sobre aquellas cláusulas en que las partes manifestaron su desacuerdo.
- 5.3. El cargo de acceso por la Facilidad Esencial de **Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS** para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN se plantea en USD 1,25 por pasajero que facture equipaje (sin IGV) y que tendrá una vigencia de cinco (5) años
- 5.4. De acuerdo con el procedimiento establecido en el REMA, corresponde que el Consejo Directivo dicte el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS**), en los términos descritos en el Anexo 1 adjunto, que recogen las consideraciones contenidas en el presente informe.
- 5.5. 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 proyecto de Mandato de Acceso, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

VI.- RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva el presente informe para que, de estimarlo pertinente, apruebe el proyecto de Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS**) en el AIJC, en los términos descritos en el Anexo adjunto, que recoge las consideraciones contenidas en el presente informe.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
CRISTIAN ORTIZ VARIAS
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

N.T.: 2025049159.

INFORME N° 00064-2025-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025
06:48:55 -0500



Para : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, del 23.01.2025.

Fecha : 07 de abril de 2025.

I. OBJETO

- Analizar los comentarios recibidos respecto del informe de la referencia, a fin de formular y proponer el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), en atención a las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por diversas aerolíneas, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán.

II. ANTECEDENTES

- Entre el 05 de setiembre y el 01 de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Plus Ultra, Latam Airlines, Sky Airline, Air Europa y United Airlines solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 1 Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2024110981 / 2024111433	Carta S/N / Carta S/N	05.09.2024 / 06.09.2024	Plus Ultra Líneas Aéreas
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines Perú
2024113472 / 2024113622	Carta S/N / Carta S/N	11.09.2024 / 11.09.2024	Sky Airline Perú
2024118242	Carta S/N	20.09.2024	Air Europa Líneas Aéreas
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- El 5 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 01645-2024-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario); con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
- Mediante la Carta S/N (NT: 2024146899), recibida el 18 de noviembre de 2024, la empresa American Airlines solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC.

Visado por: CALDAS CABRERA,
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/04/2025 19:51:03 -0500

Visado por: MORILLO BLAS Manuel
Martín FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/04/2025 18:14:51 -0500

5. Mediante el Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso.
6. Mediante el Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo solicitada por la GSF hasta por un periodo de quince (15) días hábiles.
7. El 27 de noviembre de 2024 se llevó a cabo una visita a las obras del nuevo Terminal del AIJC por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura y mobiliario que formarán parte de la Facilidad Esencial.
8. Mediante la Carta S/N (NT: 2024153454), recibida el 02 de diciembre de 2024, la empresa Aerovías de México S.A de C.V. solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC.
9. El 5 de diciembre de 2024, mediante el Memorando N° 01815-2024-GSF-OSITRAN, la GSF remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las líneas aéreas American Airlines (Carta S/N, NT: 2024146899), KLM (Carta S/N, NT: 2024150480) y Aerovías de México (Carta S/N, NT: 2024153454), con la finalidad de que esta Gerencia formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente. Cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado por la GSF, dicha solicitud se integra al procedimiento de mandato de acceso que se encuentra en trámite.
10. Mediante el Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de diciembre de 2024, se solicitó a la GSF que disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de mandato de acceso. Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN, de fecha 12 de diciembre de 2024, la GSF y la Gerencia de Asesoría Jurídica recomendaron, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para la notificación del proyecto de mandato de acceso que se encuentran en trámite.
11. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dispuso, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite.
12. El 23 de enero de 2025, mediante el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC.
13. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0011-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el AIJC (en adelante, el Proyecto de Mandato de Acceso) a favor de las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0017-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN.
14. Entre el 28 y 29 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a las líneas aéreas la Resolución de Presidencia N° 0011-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 2 Notificación del Proyecto de Mandato de Acceso a las partes involucradas

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025011352	0053-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	LAP
2025011386	0055-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025011401	0057-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Latam Airlines Perú
2025011425	0059-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Sky Airline Perú
2025011435	0061-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025011450	0063-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	United Airlines
2025011486	0065-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	American Airlines
2025011500	0067-2025-PD-OSITRAN	29.01.2025	Aerovías de México S.A de C.V.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

15. Mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02, recibido el 31 de enero de 2025, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) remitió al Ositrán el Acta de Acuerdo suscrita entre el MTC y el Concesionario, de fecha 30 de enero de 2025, en la que se establece que las operaciones del Nuevo Terminal Pasajeros del AIJC iniciarán, a más tardar, el 30 de marzo de 2025.
16. Entre el 05 y 10 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, LAP y las líneas aéreas Air Europa, Latam Airlines, Plus Ultra, American Airlines, Sky Airline, Aerovías de México y United Airlines solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 3 Solicitudes de prórroga presentadas por las partes involucradas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025016729	N° C-LAP-GSC-2025-0190	05.02.2025	LAP
2025016621	S/N	05.02.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025017427	S/N	06.02.2025	Latam Airlines Perú
2025018013	S/N	07.02.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025018100	S/N	07.02.2025	American Airlines
2025018900	S/N	10.02.2025	Sky Airline Perú
2025019157	S/N	10.02.2025	Aerovías de México S.A de C.V.
2025019320	S/N	10.02.2025	United Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

17. Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261, recibida el 24 de febrero de 2025, LAP remitió el Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0006 con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
18. Entre el 24 y 25 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Air Europa Líneas Aéreas (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025026942), Sky Airline Perú (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025027053), Latam Airlines Perú (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025027138) y Aerovías de México S.A de C.V. (Carta S/N del 25.02.25, NT: 2025027296) remitieron el Informe "Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso para la revisión de equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025" de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
19. Mediante el Oficio N° 0130-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó a LAP la remisión de información relacionada a los conceptos que forman parte de los montos de inversión de los equipos de inspección HBS a implementarse en el AIJC.
20. Mediante el Memorando N° 0071-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 19 de marzo de 2025, se efectuaron diversas consultas a la GSF relacionadas con inversiones en infraestructura y equipamiento que son materia de comentarios en el procedimiento.

21. Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0306, recibida el 19 de marzo de 2025, LAP solicitó una extensión de plazo para presentar la información solicitada mediante el Oficio N° 0130-2025-GRE-OSITRAN. Asimismo, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, LAP remitió la información solicitada respecto de los conceptos que forman parte de los montos de inversión de los equipos de inspección HBS a implementarse en el AIJC.
22. Mediante el Memorando N° 00089-2025-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de abril de 2025, la GSF dio respuesta a las consultas efectuadas por esta Gerencias, relacionadas con inversiones en infraestructura y equipamiento que son materia de comentarios en el procedimiento.

III. PROPUESTA DE LAS PARTES

III.1. PROCESO DE NEGOCIACIÓN

23. De acuerdo con lo informado por las líneas aéreas (en adelante, los Usuarios Intermedios) en las solicitudes presentadas, mediante comunicación de fecha 21 de diciembre de 2023 LAP puso en su conocimiento el inicio del proceso de acceso a las Facilidades Esenciales en el AIJC, a razón del inicio de operaciones del nuevo Terminal en el 2025.
24. Al respecto, en el marco de dicho proceso, mediante comunicación de fecha 06 de marzo de 2024, LAP efectuó la invitación a las reuniones de negociación del proyecto de contrato correspondiente a la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS, las cuales se llevaron a cabo el 14 de marzo de 2024 (primera reunión), el 18 de abril de 2024 (segunda reunión), y el 13 de junio de 2024 (tercera reunión). No obstante, los Usuarios Intermedios señalan que, a través de carta notarial de fecha 26 de julio de 2024, se comunicó a LAP su disconformidad, entre otros, con el Cargo de Acceso propuesto, dando por concluidas las negociaciones.
25. Al respecto, de acuerdo con solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios, en el proceso de negociación, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 2,15 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV); no obstante, mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, LAP sustenta ante el Regulador una propuesta de Cargo de Acceso de USD 2,22 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV)¹. Por su parte, en el proceso de negociación, según constan en las respectivas actas, los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso; sin embargo, en las solicitudes presentadas ante el Ositrán, los Usuarios Intermedios consideran que dicho cargo debe fijarse en USD 0,37 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV).

Tabla 4 Cargos propuestos por las partes para el Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS

	Proceso de Negociación	Solicitud de Mandato de Acceso	
Unidad de cobro	Propuesta LAP	Propuesta LAP	Propuesta Usuarios Intermedios
USD por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV)	2,15	2,22	0,37

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. SUSTENTO DEL CONCESIONARIO

26. De acuerdo con lo señalado previamente, en el proceso de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 2,15 por pasajero que

¹ En dicha comunicación, LAP señala que el cálculo del Cargo de Acceso remitido cuenta con información actualizada por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2023 en la estimación de los costos operativos del cargo, la actualización del WACC de LAP y la última información disponible relacionada a las inversiones.

factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV). Sin embargo, en atención a lo solicitado por la GSF, LAP remitió la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, a través de la cual adjunta el Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056 y el modelo económico en formato Excel® (en adelante, la Propuesta de LAP), el cual contiene el sustento correspondiente al cálculo del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS), cuyo monto asciende a USD 2,22 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV).

27. Al respecto, en la referida Carta, LAP manifiesta que el cálculo del Cargo de Acceso remitido cuenta con información actualizada por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2023 en la estimación de los costos operativos del cargo, la actualización del WACC de la empresa y la última información disponible relacionada a las inversiones.

28. A continuación, se presentan los principales supuestos del cálculo del cargo de acceso propuesto por LAP.

a) Horizonte de evaluación

29. En cuanto al horizonte de evaluación para los flujos futuros, LAP señala que se empleó un horizonte de cinco (5) años, sobre la base de lo acordado con los Usuarios Intermedios durante el proceso de negociación. El Concesionario menciona, además, que el horizonte de evaluación empleado contempla como fecha de inicio de operaciones del nuevo Terminal el 18 de diciembre de 2024, con lo cual considera 14 días de operación para el 2024; asimismo, LAP indica que, para completar el horizonte de cinco años, asumió 351 días para el año 2029.

b) Demanda e ingresos del servicio

30. Respecto a la demanda del servicio, LAP indica que la unidad de cobro a los Usuarios Intermedios es USD por pasajero con maleta facturada; así, define la demanda como la cantidad de pasajeros con maleta facturada.
31. Con relación a la proyección de la demanda, el Concesionario indica que las proyecciones del número de pasajeros con maleta facturada se basan en el promedio del ratio de pasajeros con maleta facturada respecto del total de pasajeros de salida y transferencia correspondiente al periodo 2022–2023. Según la Propuesta de LAP, dicho ratio se calcula como el promedio aritmético de los valores anuales del indicador “Porcentaje de salidas con equipaje facturado” durante el periodo mencionado. Este indicador, a su vez, se determina anualmente dividiendo el número de pasajeros con maleta facturada entre la suma del número de pasajeros de salida y el número de pasajeros de transferencia. Aplicando este método, LAP estima un ratio promedio de 42,63% para el periodo 2022–2023.
32. Además, LAP informa que las proyecciones de demanda se basaron en las estimaciones de tráfico de pasajeros de salida y transferencia para el periodo 2024-2029, elaboradas por el consultor *Leadin Aviation Consulting*. Según lo señalado por LAP, estas proyecciones también sirvieron como insumo para la elaboración del Plan Maestro del AIJC.
33. LAP explica que, tras calcular el ratio promedio de pasajeros con maleta facturada respecto del total de pasajeros de salida y transferencia, la proyección del número de pasajeros con maleta facturada se obtiene multiplicando dicho ratio promedio por la estimación del número de pasajeros de salida y transferencia. De acuerdo con LAP, este procedimiento se detalla en la siguiente tabla. Cabe destacar que, para los años 2024 y 2029, las proyecciones incluyen un prorrateo de los valores en función de los días de operación dentro del horizonte de evaluación.

Tabla 5 LAP: Proyección de pasajeros con maleta facturada, 2022-2029

Facturación Nac. e Int.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Pasajeros con maleta facturada	4,129,988	4,570,140						
Total de pasajeros en salida + transferencia	9,482,641	10,959,296	14,106,609	15,437,248	16,660,059	17,639,226	18,605,030	19,658,440
% de salidas con equipaje facturado	43.6%	41.7%	-	-	-	-	-	-
% promedio (2022-2023)	42.63%							
Pasajeros con maleta facturada	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
PAX con maleta facturada	4,129,988	4,570,140	6,013,237	6,580,449	7,101,698	7,519,088	7,930,783	8,379,821

Fuente: Propuesta de LAP.

34. Por otro lado, respecto a los ingresos del servicio, LAP señala que estos resultan de multiplicar el cargo propuesto de USD 2,22 y la proyección anual del número de pasajeros con maleta facturada. Cabe indicar que, de acuerdo con lo manifestado por LAP, para el año 2024 se asume que el inicio de operaciones del nuevo Terminal se produce el 18 de diciembre y, por tanto, considera únicamente 14 días de operación para dicho año, en tanto que, para el año 2029, se asume 351 días de operación para completar los 5 años de vigencia del cargo. En la siguiente tabla se presentan los ingresos proyectados por LAP.

Tabla 6 LAP: Proyección de Ingresos Brutos, 2024-2029

	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Inicio: 18 dic 2024							
Fin: 17 dic 2029							
Días del año	días	366	365	365	365	366	365
Días de operación	días	14	365	365	365	366	351
PAX con Maleta Facturada		157,978	4,570,140	6,013,237	6,580,449	7,101,698	7,230,685
Cargo de acceso mensual, USD	2.22						
Ingresos Brutos	USD	13,406	10,138,718	13,340,185	14,598,529	15,754,904	15,425,784
Ingresos Brutos Total	USD	13,406	10,138,718	13,340,185	14,598,529	15,754,904	15,425,784

Fuente: Propuesta de LAP.

c) Costos de operación y mantenimiento (OPEX)

35. Para la estimación del OPEX, LAP señala que ha seguido los criterios tomados por el Ositrán en el último mandato de acceso, además de emplear la Contabilidad Regulatoria de la empresa del periodo 2020-2023 como fuente de información. Así, LAP proyecta el OPEX del servicio bajo tres categorías: Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables.
36. Respecto a los Costos Directos, los conceptos considerados por LAP son los siguientes: Mantenimiento de Activos, Repuestos, Servicios de Terceros, Gasto de personal y Seguros. Sobre el particular, el Concesionario indica que dichos conceptos se estiman sobre la base del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria de la empresa correspondiente al periodo 2020-2023, indexado por inflación². Asimismo, en su propuesta menciona que, debido a que se tiene proyectado un mayor número de máquinas de rayos X en el nuevo Terminal (7 máquinas para la Fase 1A en 2024 y 2 máquinas adicionales para la Fase 1B en 2025), se realizó un prorrateo sobre la base de dicho número respecto del número de máquinas con las que se cuenta en el actual Terminal (esto es, 5 máquinas).
37. Por otro lado, respecto a los Costos Indirectos, LAP menciona que ha seguido los criterios del último mandato de acceso determinado por el Ositrán, estimando dichos costos sobre la base del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria de la empresa correspondiente al periodo 2020-2023, excluyendo el concepto de "Participación de trabajadores", e indexando por inflación³.
38. Finalmente, respecto a los Costos No Imputables, LAP señala que ha estimado dichos costos en función de los Costos Directos e Indirectos estimados previamente y del promedio del ratio anual de Costos No Imputables sobre la suma de Costos Directos e

² En el Modelo Excel que sustenta la Propuesta de LAP, se observa que, para indexar los costos en USD, LAP emplea las proyecciones de inflación del CPI-USA, tomado del *World Economic Outlook*, Abril 2024 del Fondo Monetario Internacional – FMI.

³ *Ídem*.

Indirectos correspondiente al periodo 2020–2023. Según la Propuesta de LAP, dicho ratio, calculado como el promedio aritmético de los ratios anuales del periodo 2020–2023, asciende a 25,48%. Al respecto, LAP indica que, para la determinación de dicha participación anual, se excluyó de los Costos Indirectos y No Imputables al concepto “Participación de trabajadores”.

39. En la siguiente tabla se presenta el OPEX total proyectado por LAP, considerando las tres categorías antes señaladas. Cabe precisar que, de acuerdo con lo manifestado por LAP, dicha estimación asume que para el año 2024 se dispondrá de 14 días de operación y, para el año 2029, 351 días de operación, por lo cual LAP efectuó un prorrateo del costo anual estimado para 2024 y 2029 con base en el número de días operativos.

Tabla 7 LAP: OPEX proyectado, 2024-2029 (USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tasa de crecimiento (Inflación USA)	2.39%	1.96%	2.10%	2.37%	2.14%	2.15%
Costo Directo (a)	634,565	831,892	849,370	869,509	888,073	907,184
Mantenimiento de Activos	482,387	632,393	645,680	660,989	675,101	689,629
Repuestos	88,127	115,531	117,958	120,755	123,333	125,987
Servicios Terceros	34,822	45,651	46,610	47,715	48,734	49,782
Gasto de personal	14,534	19,053	19,453	19,915	20,340	20,778
Seguros	14,695	19,265	19,670	20,136	20,566	21,009
Costo Indirecto (b)	20,148	20,543	20,975	21,472	21,931	22,403
5 Máquinas T1: 3 EDS L1 + 1 L3 + 1 OOG	5	5	5	5	5	5
9 Máquinas T2: 4 EDS L1 + 2 L3 + 2 OOG + 1 OOG Transf	7	9	9	9	9	9
Ratio de costos no imputables (c)	25.48%	25.48%	25.48%	25.48%	25.48%	25.48%
Costo no imputable (a+b)*c	166,853	217,242	221,806	227,065	231,913	236,904
Costos Operativos Total	821,565	1,069,678	1,092,152	1,118,047	1,141,917	1,166,491
Días del año	366	365	365	365	366	365
Días de operación	14	365	365	365	366	351
Costos totales	31,426	1,069,678	1,092,152	1,118,047	1,141,917	1,121,749

Fuente: Propuesta de LAP.

d) Inversiones (CAPEX)

40. LAP estima el CAPEX total del servicio bajo dos categorías: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas.
41. Respecto a las **Inversiones Directas**, LAP menciona que estas se dividen en dos grupos:
- Inversión relacionada al área (infraestructura) de inspección HBS.
 - Inversión relacionada a los equipos de inspección HBS.
42. En el caso de la Inversión relacionada al área (infraestructura) de inspección HBS, LAP indica que fue estimada en función a la valorización de las áreas de la Fase 1A y la Fase 1B, las cuales tendrán lugar en los años 2024 y 2025, respectivamente, señalando además que se han identificado dos subgrupos: Cuartos de Inspección y Sistema de fajas HBS.
43. Respecto al subgrupo “Cuartos de Inspección”, LAP señala que esta infraestructura es necesaria para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado. Este proceso consta de cuatro niveles de inspección y se encuentra integrado al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X, utilizando las estaciones de trabajo (Workstation) instaladas en dichos cuartos. Sobre el particular, LAP menciona que el procedimiento efectuado para la valoración de dichas áreas consiste en determinar el número de metros cuadrados construidos de cada nivel y multiplicarlo por el costo (en USD) por metro cuadrado construido dentro del nuevo Terminal, el cual asciende a 1 812 USD/m².⁴
44. Por otro lado, respecto al subgrupo “Sistema de fajas HBS”, LAP manifiesta que dicha infraestructura se diseñó exclusivamente para establecer el recorrido de las maletas que son inspeccionadas. Sobre el particular, LAP indica que, para estimar el nivel de

⁴ En el Anexo II del presente informe se detalla la explicación remitida por LAP en su propuesta respecto del cálculo del costo (en USD) por metro cuadrado construido dentro del nuevo Terminal.

inversiones, se ha identificado el porcentaje de participación que le correspondería al Sistema de fajas HBS respecto del Sistema de fajas Total.

45. En la siguiente tabla se presentan las estimaciones realizadas por LAP respecto de la Inversión relacionada al área (infraestructura) de inspección HBS.

Tabla 8 LAP: Proyección de la Inversión relacionada al área de inspección HBS

Denominación	Fase	Cantidad	Unidad	Ratio (USD/und)	Total (USD)
Infraestructura					18,242,000
Cuarto de inspección Nivel 1	Fase I-A	2,030	m2	1,812	3,678,545
Cuarto de inspección Nivel 2	Fase I-A	157	m2	1,812	284,935
Cuarto de inspección Nivel 3	Fase I-A	293	m2	1,812	530,855
Cuarto de inspección Nivel 4	Fase I-A	116	m2	1,812	209,388
Sistema HBS (Salidas)	Fase I-A	21.34%	Glb	61,499,705	13,120,976
Sistema HBS (Transferencia) - EPC	Fase I-A	0.85%	Glb	40,410,539	343,490
Sistema HBS (Transferencia) - ADENDA	Fase I-B	0.35%	Glb	21,089,165	73,812

Fuente: Propuesta de LAP.

46. Por su parte, en el caso de la Inversión relacionada a los equipos de inspección HBS, LAP menciona que la valorización comprende los siguientes equipos⁵:
- Cuatro (4) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3
 - Dos (2) máquinas de rayos X Orion 927DX
 - Tres (3) máquinas de rayos X Orion 928DX
 - Dos (2) detectores de trazas de explosivos - ETD
47. Respecto a las máquinas de rayos X, LAP indica que se pondrán a disposición siete (7) máquinas para la Fase 1A en 2024 y dos (2) máquinas adicionales para la Fase 1B en 2025. En particular, LAP manifiesta que las dos (2) máquinas adicionales procederán del actual Terminal: una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX, por lo que los costos unitarios de ambos equipos fueron tomados de las ordenes de servicio N° 4400002380 y N° 4400044358, respectivamente. Entre tanto, respecto a los costos unitarios de las siete (7) máquinas adquiridas para la Fase 1A, LAP indica que estos fueron determinados sobre la base de las valorizaciones obtenidas del contrato EPC (y su adenda N° 2) firmado con la empresa Inti Punku.
48. Al respecto, LAP manifiesta que el costo unitario presentado por cada máquina incluye diversos conceptos, siendo el principal el valor del propio equipo (máquina de rayos X), que representa alrededor del 30% del costo unitario total, además de otros conceptos como Workstation o estaciones de trabajo, servidores y licencias, canalizado, cableado de fuerza y control, cableado UTP, cableado de fibra óptica, tableros de fuerza y control, sistema de respaldo UPS, instalación e integración, los cuales son necesarios para el correcto funcionamiento del equipo.
49. LAP señala que la instalación e integración de los equipos han sido valorizadas en el contrato EPC (y su adenda N° 2) firmado con la empresa Inti Punku, e indica, además, que dentro de la inversión en equipos de inspección HBS se incluyen los equipos ETD (detectores de trazas de explosivos).
50. En la siguiente tabla se presentan las estimaciones realizadas por LAP respecto de la Inversión relacionada a los equipos de inspección HBS.

⁵ Al respecto, LAP señala que dicho listado de máquinas que encuentra en el Anexo 2 del nuevo contrato de acceso.

Tabla 9 LAP: Proyección de la Inversión relacionada a los equipos de inspección HBS

Equipos	Denominación	Fase	Nivel de Inspección	Cantidad	Unidad	Ratio (USD/und)	Total (USD)
							9,051,685
Listado de Equipos							
Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3		Fase I-A	Nivel 1 de Inspección	3	und	2,491,981	7,475,943
Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)		Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	12	und	-	-
Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)		Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	1	und	-	-
Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)		Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	2	und	-	-
Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)		Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	1	und	-	-
Máquina de rayos X Orion 927DX		Fase I-A	Nivel 3 de Inspección	2	und	166,769	333,537
Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)		Fase I-A	Nivel 3 de Inspección	2	und	-	-
Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)		Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1	und	-	-
Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)		Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1	und	-	-
Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)		Fase I-A	Nivel 4 de Inspección Redundante	1	und	-	-
Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)		Fase I-A	Nivel 4 de Inspección Redundante	1	und	-	-
Máquina de rayos X Orion 928DX		Fase I-A	Para equipamiento sobredimensionado Este	1	und	166,769	166,769
Máquina de rayos X Orion 928DX		Fase I-A	Para equipamiento transferencia	1	und	166,769	166,769
Detector de trazas de explosivos - ETD		Fase I-A	Para equipamiento sobredimensionado Este	1	und	16,093	16,093
Detector de trazas de explosivos - ETD		Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1	und	16,093	16,093
Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3		Fase I-B	Nivel 1 de Inspección	1	und	650,234	650,234
Máquina de rayos X Orion 928DX		Fase I-B	Para equipamiento sobredimensionado Oeste	1	und	58,602	58,602
Instalación de Equipos							
Máquina de rayos X Orion 928DX (Instalación)		Fase I-B		1	und	24,398	24,398
Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (Instalación)		Fase I-B		1	und	143,247	143,247

Fuente: Propuesta de LAP.

51. Respecto a las **Inversiones Indirectas**, el procedimiento señalado por LAP es el siguiente:

- i) Primero, se estimó el “porcentaje de incidencia del CAPEX Directo”, calculado como la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros sobre el CAPEX Total Directo correspondiente al proyecto de ampliación del AIJC. Este última incluye no solo el Terminal de Pasajeros, sino también conceptos como el *Airside* (Lado Aire) y el *Landside* (Lado Tierra).

Tabla 10 LAP: Cálculo del porcentaje de incidencia del CAPEX Directo

Capex Directo (USD)	1,539,762,037
Airside	349,927,657
Landside	1,085,867,884
Contingency	103,966,496
Monto de inversión Terminal (USD)	434,429,418
Inversión Oficinas del Terminal	434,429,418
Edificios Auxiliares	-
Incidencia Capex Directo (%)	28.21%

Fuente: Propuesta de LAP.

- ii) A continuación, se determinaron los “porcentajes de incidencia” de la inversión específica en inspección de equipaje HBS, que comprenden las áreas y equipos.

Tabla 11 LAP: Cálculo del porcentaje de incidencia de la inversión relacionada al área (infraestructura) de inspección HBS

	Fase 1A	Fase 1B
Inspección de Equipaje HBS (USD)	18,168,188	73,812
Inversión Oficinas del Terminal (USD)	434,429,418	434,429,418
Incidencia de Infraestructura (%)	4.18%	0.02%

Fuente: Propuesta de LAP.

Tabla 12 LAP: Cálculo del porcentaje de incidencia de la inversión relacionada a los equipos de inspección HBS

	Fase 1A
Inversión Equipos Inspección Equipaje HBS (USD)	8,143,017
Inversión Oficinas del Terminal (USD)	434,429,418
Incidencia de Equipos (%)	1.87%

Fuente: Propuesta de LAP.

- iii) Finalmente, los “porcentajes de incidencia” obtenidos en el paso ii) se aplicaron sobre el resultado de multiplicar el “porcentaje de incidencia del CAPEX Directo”, obtenido en el paso i), con el importe total del CAPEX Indirecto. Al respecto, LAP indica que dicho importe está compuesto por los conceptos de “*Project Management Office (PMO)*”, “*Corporate & Others*” y “*Master Planning*”⁶, de acuerdo con el siguiente detalle:

⁶ En el Anexo II del presente informe se encuentra la explicación remitida por LAP respecto a dichos conceptos.

Tabla 13 LAP: Importe total del CAPEX Indirecto

Capex Total Indirecto (USD)	246,737,596
Project Management Office (PMO) (USD)	151,705,455
Corporate & Others (USD)	93,956,133
Master Planning (USD)	1,076,008

Fuente: Propuesta de LAP.

52. Así, sobre la base de dicho procedimiento, LAP presenta sus estimaciones, las cuales pueden observarse en la siguiente tabla.

Tabla 14 LAP: Estimación de las Inversiones Indirectas, 2024-2025

Año	2024	2025	Total
Incidencia Capex Directo (%)	28.21%		-
Capex Directo (USD)	69,614,699		
Inversión indirecta: Infraestructura Inspección Equipaje HBS (USD)	2,911,343	11,828	2,923,171
Inversión indirecta: Equipos Inspección Equipaje HBS (USD)	1,304,869	-	1,304,869
Inversiones indirectas: Inspección Equipaje HBS (USD)	4,216,212	11,828	4,228,040

Fuente: Propuesta de LAP.

53. En la siguiente tabla se presenta el CAPEX total proyectado por LAP, considerando las dos categorías antes señaladas.

Tabla 15 LAP: CAPEX proyectado, 2024-2025 (USD)

Tipo de Activo	Descripción	2024	2025
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 1	3,678,545	
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	284,935	
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 3	530,855	
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	209,388	
Infraestructura	Sistema HBS (Salidas)	13,120,976	
Infraestructura	Sistema HBS (Transferencia) - EPC	343,490	
Infraestructura	Sistema HBS (Transferencia) - ADENDA		73,812
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	7,475,943	
Equipos	Máquina de rayos X Orion 927DX	333,537	
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX	166,769	
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX	166,769	
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	16,093	
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	16,093	
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX		58,602
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX (Instalación)		24,398
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3		650,234
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (Instalación)		143,247
Infraestructura	Inversión indirecta: Infraestructura Inspección Equipaje HBS	2,911,343	11,828
Infraestructura	Inversión indirecta: Equipos Inspección Equipaje HBS	1,304,869	0
Total Activo, Base de capital		30,559,604	962,122

Fuente: Propuesta de LAP.

e) Pagos al Estado y régimen tributario

54. Respecto a los Pagos al Estado, estos se componen de la Retribución al Estado y el Aporte por Regulación. En el caso de la Retribución al Estado, LAP considera un porcentaje de 46,511% sobre los Ingresos Brutos, en tanto que, en el caso del Aporte por Regulación, LAP aplica un porcentaje de 1,0% sobre los Ingresos Brutos. Cabe indicar que ambos porcentajes son incorporados en el flujo de caja construido por LAP.
55. Por su parte, en cuanto al régimen tributario, en el caso del Impuesto General a las Ventas (IGV), LAP considera como base aplicable para el IGV al 100% de los Costos Directos y al 75% de los Costos Indirectos y No Imputables (señala que ello excluye los conceptos vinculados al personal y otros conceptos no gravados con IGV). Asimismo, la base aplicable para el IGV toma en cuenta al 100% de las Inversiones efectuadas. En la siguiente tabla se presentan las estimaciones realizadas por LAP.

Tabla 16 LAP: Estimación del Pago del IGV, 2024-2029

Pago IGV	18%	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Crédito Fiscal Inicial		USD	-	-2,922	-	-	-	-
Net IGV		USD	-2,922	1,469,946	2,215,571	2,437,671	2,641,761	6,161,338
IGV Ingresos		USD	2,413	1,824,969	2,401,233	2,627,735	2,835,883	2,776,641
IGV Egresos - OPEX		USD	-5,335	-181,842	-185,662	-190,064	-194,122	-190,694
IGV Egresos - CAPEX		USD	-	-173,182	-	-	-	3,575,391
Crédito Fiscal Final		USD	-2,922	-	-	-	-	-
Pago IGV		USD	-	1,467,024	2,215,571	2,437,671	2,641,761	6,161,338

Fuente: Propuesta de LAP.

56. En el caso del Impuesto a la Renta (IR), LAP considera una tasa de impuesto efectiva de 25,9%, la cual incluye el concepto de Participación de los Trabajadores, y es aplicada sobre las proyecciones anuales de Utilidad Neta para el periodo 2024-2029. En la siguiente tabla se presentan las estimaciones realizadas por LAP.

Tabla 17 LAP: Estimación del Pago por IR, 2024-2029

Pago de IR		und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos Brutos		USD	13,406	10,138,718	13,340,185	14,598,529	15,754,904	15,425,784
Gastos Operativos + Retribución		USD	-37,795	-5,886,684	-7,430,207	-8,053,954	-8,627,229	-8,450,693
Depreciación y Amortización		USD	-187,658	-2,257,221	-2,344,869	-2,344,869	-2,344,869	-2,178,958
Utilidad neta		USD	-212,047	1,994,814	3,565,109	4,199,706	4,782,806	4,796,133
Pago de IR	25.9%	USD	-	516,657	923,363	1,087,724	1,238,747	1,242,198

Fuente: Propuesta de LAP.

f) Costo de capital

57. LAP considera un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC por sus siglas en inglés) de 10,07%. Al respecto, para su estimación se consideraron los siguientes supuestos

- Tasa libre de riesgo: 4,86%, calculada como el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2023.
- Prima por riesgo de mercado: 6,80%, calculada como el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 correspondientes al período 1928-2023, menos la Tasa libre de riesgo.
- Prima por riesgo país: 1,96%, calculada como el promedio del *Emerging Market Bond Index* (EMBI+) Perú para el periodo enero de 2022 – diciembre de 2023.
- Estructura deuda-patrimonio: Ratio objetivo de 56,39/43,61. Al respecto, LAP señala que dicho ratio objetivo se basa en el promedio obtenido del ratio Deuda Financiera/Patrimonio Total estimado para el período 2025-2030, tal como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 18 LAP: Proyección de deuda y patrimonio de LAP, 2025-2030

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Promedio 2025-2030
Deuda Financiera (D)	1,240	1,250	1,235	1,250	1,210	1,169	
Patrimonio Total (E)	1,064	1,063	1,029	895	839	823	
D/(D+E)	54%	54%	55%	58%	59%	59%	56.39%

Fuente: Propuesta de LAP.

- **Beta:** 0,69, calculado como el promedio aritmético de los betas desapalancados de una muestra de ocho (8) empresas aeroportuarias⁷. Para cada empresa, se obtuvo la beta apalancada en un horizonte de evaluación de cinco años (entre el 1 de enero del año 2019 y el 31 de diciembre del año 2023), con periodicidad semanal, y tomando como índice de referencia a la bolsa local representativa del país y la moneda local.
- **Costo de deuda:** 7,38%, estimado como el costo de deuda (*all in cost*) del flujo de caja de la deuda que LAP tiene programado para el periodo 2020-2028. Cabe señalar que dicha deuda comprende un préstamo “Puente” y un préstamo “Mini perm”.
- **Tasa de impuestos:** 25,9%, que incluye la participación de los trabajadores.

g) Flujo de caja económico

58. LAP considera un flujo de caja expresado en dólares, con un periodo de evaluación que va hasta el 2029, teniendo como año base al 2024, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe indicar que, de acuerdo con lo expresado por LAP anteriormente, para el año 2024 se asume el inicio de operaciones del nuevo Terminal el 18 de diciembre y, por tanto, únicamente 14 días de operación para dicho año, en tanto que, para el año 2029, se asume 351 días de operación para completar los 5 años de vigencia del cargo.

Tabla 19 LAP: Flujo de Caja del Servicio de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS

	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Inicio: 18 dic 2024</i>							
<i>Fin: 17 dic 2029</i>							
Días del año	días	366	365	365	365	366	365
Días de operación	días	14	365	365	365	366	351
PAX con Maleta Facturada		157,978	4,570,140	6,013,237	6,580,449	7,101,698	7,230,685
Cargo de acceso mensual, USD	2.22						
Ingresos Brutos	USD	13,406	10,138,718	13,340,185	14,598,529	15,754,904	15,425,784
Ingresos Brutos Total	USD	13,406	10,138,718	13,340,185	14,598,529	15,754,904	15,425,784
Retribución al Estado	46.511% USD	-6,235	-4,715,619	-6,204,653	-6,789,922	-7,327,763	-7,174,687
Aporte por Regulación	1.00% USD	-134	-101,387	-133,402	-145,985	-157,549	-154,258
Ingresos netos	USD	7,037	5,321,712	7,002,130	7,662,622	8,269,592	8,096,840
Costos Directos	USD	-24,273	-831,892	-849,370	-869,509	-888,073	-872,388
Mantenimiento de Activos	USD	-18,452	-632,393	-645,680	-660,989	-675,101	-663,177
Repuestos	USD	-3,371	-115,531	-117,958	-120,755	-123,333	-121,155
Servicios Terceros	USD	-1,332	-45,651	-46,610	-47,715	-48,734	-47,873
Gasto de personal	USD	-556	-19,053	-19,453	-19,915	-20,340	-19,981
Seguros	USD	-562	-19,265	-19,670	-20,136	-20,566	-20,203
Costo Indirecto	USD	-771	-20,543	-20,975	-21,472	-21,931	-21,543
Costo No Imputable	USD	-6,382	-217,242	-221,806	-227,065	-231,913	-227,817
Total Costos de Operación	USD	-31,426	-1,069,678	-1,092,152	-1,118,047	-1,141,917	-1,121,749
Net IGV	USD	-2,922	1,469,946	2,215,571	2,437,671	2,641,761	6,161,338
Pago de IGV	USD	-	-1,467,024	-2,215,571	-2,437,671	-2,641,761	-6,161,338
Pago de IR	USD	-	-516,657	-923,363	-1,087,724	-1,238,747	-1,242,198
Flujo de Caja Operativo	USD	-27,311	3,738,299	4,986,615	5,456,851	5,888,928	5,732,893
Inversión realizada	USD	-30,559,604	-	-	-	-	-
Plan de Inversiones	USD	-	-962,122	-	-	-	-
Recuperación de la Inversión	USD	-	-	-	-	-	19,863,283
Flujo de Caja Económico	USD	(30,586,915)	2,776,177	4,986,615	5,456,851	5,888,928	25,596,175
WACC \$	10.07%						
NPV \$	-						

Fuente: Propuesta de LAP.

⁷ Al respecto, las empresas consideradas en la muestra fueron: Auckland Internacional (Nueva Zelanda), Flughafen Wien AG (Austria), Grupo Aeroportuario del Pacífico (México), Kobenhavns Lufthavne (Dinamarca), Grupo aeroportuario del Sureste (México), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (México), Malta Internacional Airport (Malta) y Aeroporto di Bologna (Italia).

h) Propuesta de Cargo de Acceso

59. De acuerdo con la información contenida en el Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, el Concesionario señala que el Cargo de Acceso de equilibrio propuesto asciende a USD 2,22 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV), precisando que su vigencia será hasta el mes de diciembre del año 2029.
60. No obstante, cabe remarcar que, durante la etapa de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 2,15 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV), según consta en el documento Excel® “Anexo cuadro resumen con los acuerdos y no acuerdos (HBS)_VF”, remitido por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024.

III.3. SUSTENTO DE LOS SOLICITANTES

61. De acuerdo con las solicitudes de emisión de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios, estos proponen que el Cargo de Acceso se fije en USD 0,37 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia (sin IGV), sustentado en el documento “Propuesta de Cargos de Acceso para el Servicio Esencial de Inspección de Equipaje (sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), cuyo contenido hacen suyo (en adelante, la Propuesta de los Usuarios Intermedios).
62. A continuación, se resumen las principales consideraciones para el cálculo del cargo de acceso propuesto por los Usuarios Intermedios.

a) Horizonte de evaluación

63. Los Usuarios Intermedios emplean un horizonte de cinco (5) años, sobre la base de lo acordado con LAP durante el proceso de negociación. En esa línea, los Usuarios Intermedios señalan que el flujo de caja descontado inicia en el año 2024 (considerándolo como año 0) y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio iría desde el 30 de enero de 2025 y hasta el 30 de enero de 2030.

b) Demanda e ingresos del servicio

64. Respecto a la demanda del servicio, la Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que las proyecciones del número de pasajeros de salidas internacionales y nacionales coinciden con lo remitido por LAP a las aerolíneas. Así, los Usuarios Intermedios indican que, para el periodo 2025-2030, se asume un crecimiento de 3% para pasajeros de salida nacional y de 9% para pasajeros de salida internacional. En la siguiente tabla se muestran las proyecciones del tráfico de pasajeros en el AIJC presentadas en la Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Tabla 20 Usuarios Intermedios: Proyecciones de crecimiento de pasajeros en el AIJC, 2019-2030

Internacional	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Llegadas	4,163,899	1,011,633	1,463,345	3,185,812	3,791,420	4,016,897	4,467,521	5,077,686	5,493,912	5,944,257	6,431,517	6,958,719
Salidas	4,163,899	1,011,633	1,463,345	3,185,812	3,791,420	4,016,897	4,467,521	5,077,686	5,493,912	5,944,257	6,431,517	6,958,719
Transferencia	2,072,349	400,273	215,958	518,508	795,989	1,307,827	1,701,913	2,080,016	2,411,961	2,609,673	2,823,592	3,055,047
Sub Total	10,400,146	2,423,538	3,142,647	6,890,131	8,378,829	9,341,620	10,636,955	12,235,388	13,399,785	14,498,187	15,686,626	16,972,484

Nacional	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Llegadas	6,611,000	2,310,094	3,839,893	5,866,725	7,535,211	8,430,300	8,905,026	9,138,982	9,368,362	9,603,500	9,844,539	10,091,629
Salidas	6,611,000	2,310,094	3,839,893	5,866,725	7,535,211	8,430,300	8,905,026	9,138,982	9,368,362	9,603,500	9,844,539	10,091,629
Sub Total	13,222,000	4,620,188	7,679,785	11,733,450	15,070,422	16,860,599	17,810,051	18,277,963	18,736,724	19,207,000	19,689,079	20,183,257

Total	23,622,146	7,043,726	10,822,432	18,623,581	23,449,251	26,202,219	28,447,006	30,513,351	32,136,509	33,705,186	35,375,705	37,155,741
-------	------------	-----------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

65. Asimismo, los Usuarios Intermedios mencionan que, en el periodo 2021-2023, han facturado equipaje, en promedio, alrededor de 4 millones de pasajeros, y señalan que ello se traduce en un porcentaje de utilización del servicio de inspección de equipaje de 40,33%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 21 Usuarios Intermedios: Porcentaje de facturación del Servicio de inspección de equipaje, 2019-2030

Facturación Nacional e Internacional	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros con maleta facturada		807,289	2,222,510	4,129,607	4,553,884							
Total de pasajeros en salida + transferencia	12,847,248	3,722,000	5,519,195	9,571,045	12,122,620	13,755,023	15,074,480	16,296,684	17,274,235	18,157,430	19,099,648	20,105,394
% de salidas con equipaje facturado	0	22%	40%	43%	38%	-	-	-	-	-	-	-
% promedio 2021-2022				40.33%								

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

66. Finalmente, los Usuarios Intermedios señalan que, multiplicando el porcentaje de equipaje facturado con el número total de pasajeros de salida más transferencia, proyectan el número de pasajeros que requerirán del servicio de inspección de equipaje para el período 2025-2030, de acuerdo con lo presentado en la siguiente tabla. Cabe indicar que, en dicha tabla, los Usuarios Intermedios también presentan los ingresos brutos proyectados del servicio, observándose que, de acuerdo con lo manifestado anteriormente por los Usuarios Intermedios, para el año 2025 asumen el inicio de cobro del cargo de acceso el 30 de enero y, por tanto, consideran 11 meses de operación para dicho año, mientras que, para el año 2030, asumen que el fin del periodo de vigencia del cargo es el 30 de enero, considerando la operación del servicio en dicho año por un mes.

Tabla 22 Usuarios Intermedios: Proyecciones del número de pasajeros que facturan equipaje y los Ingresos Brutos del servicio, 2019-2030

Pasajeros con maleta facturada	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAX con maleta facturada		807,289	2,222,510	4,129,607	4,553,884	5,546,579	6,079,067	6,571,952	6,965,169	7,322,334	7,702,302	8,107,888
Ingresos Brutos						0	2,047,015	2,414,165	2,558,978	2,689,813	2,829,392	248,198

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

c) Costos de operación y mantenimiento (OPEX)

67. Respecto a la metodología empleada para la determinación del OPEX, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se menciona que se seguirá la de Costos Distribuidos. No obstante, los Usuarios Intermedios sugieren que el Ositrán realice una revisión detallada de la metodología que empleará, alegando que en la experiencia internacional lo usual es que las agencias regulatorias revisen las metodologías cada cierto tiempo con la finalidad de evitar que la firma regulada se adapte y ajuste sus costos para evitar que las ganancias de eficiencia se transfieran a los usuarios intermedios. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que dicha situación ya estaría sucediendo en el caso de LAP y que, por esa razón, es importante que el Regulador evalúe la metodología sin que esto implique ir contra el principio de "predictibilidad".
68. Por otro lado, respecto a la estimación del OPEX, la Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que la estructura de costos del servicio está conformada por: Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables. Al respecto, los Usuarios Intermedios indican que, en la Contabilidad Regulatoria de LAP, se encuentran registrados los conceptos de Gastos de personal, Mantenimiento de activos, Servicios prestados por terceros, Otros costos y Seguros. Asimismo, mencionan que, en el caso de los Costos Indirectos, se sustraerá las partidas de Participación de trabajadores, Donaciones, Impuesto General a las Ventas, Sanciones administrativas, Suscripción de revistas, Premios y obsequios, así como Programas de ayuda social.
69. En el caso de los Costos No Imputables, los Usuarios Intermedios manifiestan que, en el año 2021, existe un error en la Contabilidad Regulatoria de LAP al consignarse un valor de USD 486 150,59 por concepto de Mantenimiento de Equipos y Sistemas. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que reajustarán dicho valor de acuerdo con la información histórica reportada por LAP entre los años 2020 y 2022, obteniendo un valor corregido de USD 486,15. A partir de ello, los Usuarios Intermedios calculan el porcentaje de Costos No Imputables sobre Costos Directos e Indirectos, el cual asciende a 26,27%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 23 Usuarios Intermedios: Ratio de Costos No Imputables (USD)

	2020	2021	2022	PROMEDIO
Costos Directos	311,629	630,637	444,356	445,460
Gastos de Personal	6,306	14,138	11,517	10,654
Mantenimiento de Activos	241,191	503,223	268,084	337,499
Servicios prestados por terceros	8,196	1,311	72,776	27,428
Outsourcing	0	0	0	0
Otros Costos	55,936	111,966	91,980	86,627
Seguros	7,752	8,471	9,797	8,673
Costos Indirectos	31,750	25,375	11,088	22,738
Costo No Imputable	79,770	171,434	134,572	128,592

	2020	2021	2022	PROMEDIO
Costos Directos	311,629	630,637	444,356	462,207
Costos Indirectos	32,026	26,461	11,647	23,378
Costo No Imputable	79,770	171,434	134,572	128,592
Proporción de Costo No Imputables/Costo Directo e Indirecto	23%	26%	30%	26.27%

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

70. La Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que, en los Costos Directos, se está considerando el mantenimiento de los equipos y los seguros, debido a que dichos costos están vinculados directamente con la operación de los equipos de rayos X.
71. Respecto al concepto de Seguros, los Usuarios Intermedios estiman el costo del seguro a partir de un ratio calculado sobre la base de la estimación de la póliza del seguro multirriesgo adquirido por LAP y de la inversión acumulada total de LAP del periodo 2020-2022, el cual asciende a 0,229%, tal como se muestra en la siguiente tabla. Cabe indicar que, luego de calcular el ratio de Seguros, los Usuarios Intermedios estiman el costo del seguro multiplicando dicho ratio por el valor de la inversión acumulada correspondiente al servicio.

Tabla 24 Usuarios Intermedios: Cálculo del ratio de Seguros

Año	Inversión Ejecutada por LAP (en USD)	Inversión Acumulada (en USD)	Prima de Seguro pagado por LAP (en USD)	% Seguros
2001	10,908,000			
2002	11,313,000			
2003	58,357,000			
2004	72,771,000			
2005	17,896,257			
2006	24,862,229			
2007	17,512,500			
2008	43,823,856			
2009	8,727,385			
2010	6,326,270			
2011	18,525,442			
2012	14,443,972			
2013	18,852,831			
2014	13,252,067			
2015	16,538,627			
2016	22,081,103			
2017	23,047,350			
2018	55,308,073			
2019	105,823,037			
2020	114,615,430	674,985,429	1,756,780	0.260%
2021	227,855,529	902,840,958	1,708,670	0.189%
2022	330,842,345	1,233,683,303	1,975,321	0.160%
2023	545,694,795	1,779,378,098	5,458,000	0.307%
Promedio				0.229%

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

72. Respecto a los Costos Indirectos, los Usuarios Intermedios indican que excluyen las partidas de Participación de trabajadores, Programas de ayuda social, Impuesto General a las Ventas, Sanciones administrativas, Suscripción de revistas y diarios, y Premios y obsequios. Sobre el particular, los Usuarios Intermedios señalan que, en el caso de Participación de trabajadores, dicha partida se encuentra en el Costo Promedio Ponderado de Capital, mientras que, en el caso de las demás partidas excluidas, estas no influyen en la provisión del servicio.

73. Por otro lado, los Usuarios Intermedios mencionan que, para el año 2025, se considera que LAP operará con 9 máquinas según la información remitida por el Concesionario, además de que, para proyectar los costos, se está considerando el promedio del periodo 2020-2022 reportado en la Contabilidad Regulatoria de LAP y la inflación publicada por el Fondo Monetario Internacional, correspondiente al período 2025-2030. En la siguiente tabla se muestran las proyecciones del OPEX presentadas en la Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Tabla 25 Usuarios Intermedios: Proyección del OPEX del servicio, 2025-2030 (USD)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos		0	436,434	379,468	388,267	394,436	400,705	33,923
Mantenimiento de Activos	337,499	0	429,805	372,236	381,036	387,205	393,473	33,320
Seguros	0,2291%	0	6,629	7,232	7,232	7,232	7,232	603
Costos Indirectos	22,738	0	22,522	25,078	25,671	26,086	26,509	2,245
Costos No Imputables	26,27%	0	118,831	104,378	106,846	108,576	110,334	9,343
5 Máquinas T1: 3 EDS L1 + 2 L3		5	7					
9 Máquinas T2: 4 EDS L1 + 3 L3 + 1 OOG + 1 OOG Transf		7	9					

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

d) Inversiones (CAPEX)

74. Los Usuarios Intermedios señalan que el mecanismo “Fast Track” empleado en la construcción del nuevo Terminal del AIJC, si bien es un esquema que acelera el proceso constructivo, no permite que los montos de la inversión sean regulados por precios unitarios debido a que no existirían Estudios Definitivos de Ingeniería – EDI. Asimismo, los Usuarios Intermedios mencionan que, debido a que el Ositrán supervisa a LAP por niveles de calidad, acorde a lo establecido en el Contrato de Concesión, no regula los montos de inversión del Concesionario ya que solo se verifica que la infraestructura construida alcance los niveles de servicio establecidos contractualmente.
75. Los Usuarios Intermedios también manifiestan que, bajo dicho escenario, aplicar un modelo de regulación por costos para la determinación de los cargos de acceso resultaría contradictorio, ya que el Regulador no va a disponer de información que le permita verificar o validar los ratios que han sido reportados en la Propuesta de LAP, además de que los costos unitarios tampoco son relevantes para el Concesionario, toda vez que este pacta un precio global por la obra con su contratista, el cual se compromete en culminar el proyecto al precio (suma alzada) y en los términos establecidos.
76. Por todo ello, la Propuesta de los Usuarios Intermedios plantea que, al no existir precios unitarios reportados por LAP al Ositrán, existirían dos alternativas para establecer los montos de inversión del servicio esencial: la primera consiste en la contratación, por parte del Regulador, de peritos externos para valorizar las inversiones, y la segunda consiste en el cálculo del valor de los nuevos activos mediante la metodología de *benchmarking*. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que emplearán esta segunda alternativa para el cálculo de su propuesta de cargo.
77. Asimismo, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se detallan los siguientes comentarios respecto de las inversiones consideradas en la propuesta presentada por LAP a las aerolíneas:
- LAP está considerando los costos de instalación de las máquinas ORION 928DX y la RT 110, las cuales se encuentran ubicadas en el Terminal 1. Al respecto, ambas instalaciones se realizarían en el año 2025, por lo que para dicho año el AIJC dispondría de 04 máquinas RT100 nuevas.
 - En la información provista por LAP se están considerando costos directos y los costos indirectos equivalen al 15,6% de los directos, sin embargo dicho porcentaje no ha sido justificado por LAP. Asimismo, el valor de los equipos que está proponiendo LAP para el servicio de HBS están muy por encima de los valores de mercado.
 - Respecto a los presupuestos presentados por LAP, estos ascienden a USD 27 millones de inversión para el servicio en inspección de equipaje, de acuerdo con el detalle que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 26 Usuarios Intermedios: Presupuesto remitido por LAP a las aerolíneas (USD)

Facility	Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD	CI	Total
04					24,060,764	3,753,479	27,814,243
2111	Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Nivel 1)	3	und	2,491,981	7,475,943	1,166,247	8,642,190
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Nivel 3)	2	und	166,769	333,537	52,032	385,569
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Equipaje Sobredimensionado)	1	und	166,769	166,769	26,016	192,785
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Transferencia)	1	und	166,769	166,769	26,016	192,785
2111	Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Solo Instalación)	1	und	143,247	143,247	22,347	165,594
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Solo Instalación)	1	und	24,398	24,398	3,806	28,205
2111	Sistema HBS (Salidas)	0	Glb	61,499,705	13,120,976	2,046,872	15,167,849
2111	Sistema HBS (Transferencia) - EPC	0	Glb	40,410,539	343,490	53,584	397,074
2111	Sistema HBS (Transferencia) - ADENDA	0	Glb	21,089,165	73,812	11,515	85,327
2111	Cuarto de inspección Nivel 1	2,030	m2	852	1,729,755	269,842	1,999,597
2111	Cuarto de inspección Nivel 2	157	m2	852	133,984	20,902	154,886
2111	Cuarto de inspección Nivel 3	293	m2	852	249,623	38,941	288,564
2111	Cuarto de inspección Nivel 4	116	m2	852	98,460	15,360	113,820

CD: Costos directos, CI: Costos indirectos.

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Al respecto, los Usuarios Intermedios manifiestan que, a solicitud, LAP les remitió la marca y el modelo del equipo que iba ser adquirido, conforme al detalle que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 27 Usuarios Intermedios: Detalle de los equipos adquiridos por LAP para la prestación del servicio

Denomination	Quantity	Model	Make	Origen	Phase
Xray Machine Type EDS Tomographic Std 3 (Level 1)	3	RTT 110	Rapiscan	Project	Phase 1A
Xray Machine Type Dual View (Level 3)	2	Orion 927DX	Rapiscan	Project	Phase 1A
Xray Machine Type Dual View (Oversized Equipment)	1	Orion 928DX	Rapiscan	Project	Phase 1A
Xray Machine Type Dual View (Transfer line)	1	Orion 928DX	Rapiscan	Project	Phase 1A
Xray Machine Type EDS Tomographic Std 3 (Level 1)	1	RTT 110	Rapiscan	From Terminal 1	Phase 1B
Xray Machine Type Dual View (Oversized Equipment)	1	Orion 928DX	Rapiscan	From Terminal 1	Phase 1B

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Los Usuarios Intermedios señalan que, dado que LAP no ha sustentado los montos de las inversiones consideradas en el flujo, para evaluar los montos presupuestados por el Concesionario se ha recurrido a la información publicada por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)⁸. Al respecto, los Usuarios Intermedios manifiestan que, para determinar el costo de las máquinas de rayos X, se revisó la información publicada por SUNAT correspondiente al período 2018-2024, detectándose que, en los años 2018 y 2019 se encontraron equipos de rayos X que fueron importados directamente por LAP, mientras que, para los años 2023 y 2024 no existen registros de LAP.

En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se detallan las siguientes características técnicas y los valores CIF⁹ de las máquinas de rayos X que entrarán en operación en el AIJC según la información remitida por LAP:

- **RAPISCAN modelo RTT110:** Los Usuarios Intermedios mencionan que, en el año 2023, la empresa ULIMITED SYSTEMS S.A.C importó tres máquinas de este tipo, e indican que la descripción que se detalla en la ficha técnica de este modelo coincide con la propuesta de LAP pues se trata de “Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Nivel 1). Asimismo, los Usuarios Intermedios señalan que el valor CIF de dichas máquinas (USD 682 851) es significativamente menor al “ratio” considerado LAP en su propuesta.

⁸ En particular, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se indica que la partida arancelaria N° 90.22.19.00.00, descrita como “Aparatos Rayos X para otros usos”, es la que se corresponde con los equipos de rayos X que son utilizados para la inspección de equipaje en los aeropuertos de Perú.

⁹ Siglas de “Cost, insurance and freight”, o “Costo, seguro y flete” en su traducción al español.

- **RAPISCAN modelo ORION 927DX:** Los Usuarios Intermedios mencionan que, según la ficha técnica, este equipo es un modelo de alto rendimiento de 1010 mm por 1010 mm, que cuenta con un sistema de detección de doble vista en túnel con excelente imagen, y que su rendimiento cumple con el Reglamento de obligado cumplimiento (CE) N° 300/2008, (CE) Reglamento de Ejecución N° 1998/2015 y actualización N° 815/2017, Decisión de Ejecución CE N° 8005/2015 y Actualización N° 3030/2017 para la seguridad de la aviación en la Unión Europea. Asimismo, los Usuarios Intermedios señalan que, de acuerdo con información de SUNAT, el valor CIF de dicho equipo es USD 53 160.
- **RAPISCAN modelo ORION 928DX:** Los Usuarios Intermedios manifiestan que, según su ficha técnica, este modelo es un 1010 mm de alto rendimiento de doble vista con transportador bajo de túnel de 1010 mm sistema con excelente calidad de imagen y excelente capacidad de alerta de detección de amenazas, y que su rendimiento cumple plenamente con los Reglamentos de obligado cumplimiento N° 300/2008, Reglamento de Ejecución N° 1998/2015 y actualización N° 815/2017, Decisión de Ejecución N° 8005/2015 y Actualización N° 3030/2017 para la seguridad de la aviación en la Unión Europea. Asimismo, indican que este equipo sería utilizado para equipaje sobredimensionado. Los Usuarios Intermedios señalan que, de acuerdo con información de SUNAT, el valor CIF de este modelo se encuentra entre los USD 62 955 y USD 87 539, pero que la principal diferencia entre ambas cotizaciones es que en la última se están incluyendo accesorios del BHS, los cuales son recuperados mediante la TUUA; así, los Usuarios Intermedios concluyen que el valor CIF de este equipo sería de USD 62 955.

En la siguiente tabla se muestra la información de los valores CIF de las máquinas de rayos X presentados por en la Propuesta de los Usuarios Intermedios. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que, además de las máquinas RAPISCAN, se consigna la importación de una maquina Smith, la cual emplearán para realizar el *benchmarking* del valor de mercado de estos equipos. Adicionalmente, los Usuarios Intermedios manifiestan que, de acuerdo con los registros de aduanas, las máquinas de rayos X de marca RAPISCAN han sido adquiridas por la empresa UNLIMITED SYSTEMS S.A.C, empresa representante de dicho artículo en el Perú, y alegan que, a diferencia de lo que sucedió en años anteriores, LAP está adquiriendo sus equipos a través de intermediarios y no de forma directa.

Tabla 28 Usuarios Intermedios: Activo total del Servicio de alquiler de mostradores, 2024-2025 (en USD)

CINAB	DESCRIPCION	AÑO	AGUA_DESC	POR_DOLAR	FILE_DOLAR	REG_DOLAR	CIF_DOLAR	UNID	PRO	DESC_COM	NOME_CO	SECT_DESC	IMPORTADOR	PAIS_PROG	PRECIO CIF (USD)
9022190000	APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2023	MARITIMA DEL CALLAO	2,018,779	22,833	7,143	2,048,554	3	U	EQUIPO RAYOS X GF ACCESORIOS,RAPISCAN,RTT110, RTT110.LINUX BASED SYSTEM 412W/4000/50W/2000HZ CONDITION NEW MANUFACTURING 2022 BAGGAGE SCREENING MACHINE AND ACCESSORIES SERIAL: 1M11211152,1M11220103,1M11211008 PARA INSPECCION DE CARGA NO INTRUSIVA DE B	383051	NUEVO SEMI-ARMADO	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	UNITED KINGDOM	682,851
9022190000	APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2024	MARITIMA DEL CALLAO	103,741	2,215	363	106,319	2	U	EQUIPO DE INSPECCION NO INTRUSIVO, RAPISCAN, 9270R LHS RAPISCAN 9270R, LHS, 150KV, 0.2/0.35/0.5 MVA, A/C, PART N°: 2010027 N/5 6231930/6231931 MANUFACTURING 2023 CONDITION NEW PARA INSPECCION NO INTRUSIVA DE EQUIPAJES	181168	NUEVO/BUENO	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	MALAYSIA	53,160
9022190000	APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2023	MARITIMA DEL CALLAO	170,930	3,537	611	175,077	2	U	EQUIPO RAYOS X /ACCESORIOS,RAPISCAN,928DX,2022 RAPISCAN 928DX, MULTIVOLTAGE 150KV, WITH ACCESSORIES, BHS KIT & WORKSTATION SERIAL NUMBER: N/5 6234902/6234903 MANUFACTURING 2022 PARA INSPECCION DE CARGA NO INTRUSIVA DE BULTOS	387056	NUEVO/BUENO	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	MALAYSIA	87,539
9022190000	APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2023	MARITIMA DEL CALLAO	58,477	4,205	273	62,955	1	U	EQUIPO RAYOS X /ACCESORIOS,RAPISCAN,928DX, RAPISCAN 928DX, LHS 150KV, 0.2/0.35/0.5 MVA,A/C, WITH ACCESSORIES SERIAL NUMBER: 6234901 MANUFACTURING 2022 PARA INSPECCION DE CARGA NO INTRUSIVA DE BULTOS	377934	NUEVO/BUENO	UNLIMITED SYSTEMS S.A.C.	MALAYSIA	62,955
9022190000	APARATO RAYOS X PARA OTROS USOS	2024	MARITIMA DEL CALLAO	67,993	8,800	1,790	78,493	1	U	MAQUINA DE RAYOS X, SMITHS DETECTION INC., HS 100100V-205 PARA INSPECCION DE CARGA POR RAYOS X MAQUINA DE RAYOS X HS 100100V-205 (Standard N°) PARTE: 11129742	170333	NUEVO/BUENO	DHL EXPRESS PERU S.A.C.	UNITED STATES	78,493

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

78. A partir de lo descrito, los Usuarios Intermedios señalan que para estimar el precio final de los equipos de rayos X, utilizan la información referenciada por un proveedor del equipo

de rayos X de marca Smith de 100 por 100, cuyo costo de venta del equipo del equipo de rayo X se compone de: Precio de venta del equipo (USD 85 000), Costos de instalación (USD 5 000), Costo de Maletín de prueba (USD 2 000), y Costo de software de entrenamiento (USD 15 000); asimismo, mencionan que, según el registro de SUNAT, el valor CIF de este tipo de equipo es de USD 78 493.

79. Los Usuarios Intermedios indican que, a partir de dicho presupuesto, los costos de los equipos son calculados mediante la estimación de los márgenes o proporciones para cada uno de los componentes, señalando que, entre el precio CIF y el valor de venta, el margen es de 115%, mientras que los otros costos (instalación, maletín de prueba, y software de entretenimiento) son calculados como una proporción del precio de venta. En la siguiente tabla se muestra la estimación del costo de los equipos de rayos X presentada por los Usuarios Intermedios.

Tabla 29 Usuarios Intermedios: Estimación del costo de los equipos de rayos X (USD)

Criterio	Equipo de Rayos X Smith Smith de 100x100	Margenes %	RT 110	ORION 927DX	ORION 928DX
Precio CIF SUNAT	78,493		682,851	53,160	62,955
Precio de Venta del Equipo	85,000	108%	739,461	57,567	68,174
Costo de Instalación	5,000	6%	43,498	3,386	4,010
Maletín de Prueba	2,000	2%	17,399	1,355	1,604
Software de Entretenimiento	15,000	18%	130,493	10,159	12,031
Costo Unitario de Equipos (en USD)	107,000		930,851	72,466	85,819
Número de Maquinas			3	2	2
Presupuesto Total (en USD)			2,792,552	144,932	171,638

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

80. Al respecto, los Usuarios Intermedios alegan que, en contraste con sus estimaciones, LAP estaría incrementando en más de 100% el valor de la inversión debido a que, mientras las inversiones de LAP ascienden a USD 27 millones, el análisis de los Usuarios Intermedios basado en la revisión de la información de aduanas y en los precios de mercado señala que las inversiones no deberían superar los USD 3,16 millones, de acuerdo con el detalle presentado en la siguiente tabla. Cabe indicar que los Usuarios Intermedios señalan que los componentes de infraestructura, como el Sistema HBS (Salida-Transferencia) o Cuarto de Inspección (Nivel 1, 2, 3 y 4), son activos que pertenecen al sistema BHS y que, en consecuencia, se encuentran retribuidos con el pago del TUUA. Así, los Usuarios Intermedios señalan que el servicio HBS únicamente involucra la “inspección de equipaje” y por ello solo utiliza las máquinas de Rayos X en sus diferentes versiones.

Tabla 30 Usuarios Intermedios: Activo Base para el Servicio de Inspección de Equipaje (USD)

Facility	Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD	CI	Total
04					3,156,630	0	3,156,630
2111	Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Nivel 1) - RTT 110	3	und	930,851	2,792,552	0	2,792,552
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Nivel 3)- RAPISCAN 927	2	und	72,466	144,932	0	144,932
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Equipaje Sobredimensionado)- RAPISCAN 928	1	und	85,819	85,819	0	85,819
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Transferencia)	1	und	85,819	85,819	0	85,819
2111	Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Solo Instalación)	1	und	43,498	43,498	0	43,498
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Solo Instalación)	1	und	4,010	4,010	0	4,010
2111	Sistema HBS (Salidas)	0.00	Glb	61,499,705	0	0	0
2111	Sistema HBS (Transferencia) - EPC	0.00	Glb	40,410,539	0	0	0
2111	Sistema HBS (Transferencia) - ADENDA	0.00	Glb	21,089,165	0	0	0
2111	Cuarto de inspección Nivel 1	2,030	m2	0	0	0	0
2111	Cuarto de inspección Nivel 2	157	m2	0	0	0	0
2111	Cuarto de inspección Nivel 3	293	m2	0	0	0	0
2111	Cuarto de inspección Nivel 4	116	m2	0	0	0	0

CI: Costos Indirectos
CD: Costos de Construcción
No incluye Ordenes de Cambio

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

81. Por otro lado, respecto a la depreciación, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera una vida útil de 10 años para equipos y una vida útil de 30 años para los activos de infraestructura, señalando que estos últimos no serán dados de baja sino que continuarán operando con otro operador que gestione el AIJC. Los Usuarios Intermedios señalan que este caso se trataría de una depreciación económica ya que lo que importa

es que el activo continúe en uso y no que se encuentre supeditado al periodo de vigencia de la concesión de LAP¹⁰. Asimismo, los Usuarios Intermedios alegan que en la determinación de los cargos se está utilizando un modelo económico financiero, que replica lo que sucede cuando los costos marginales y medios se igualan al monto de los cargos, lo cual mide el valor económico del uso de los activos dedicados al servicio.

82. En la siguiente tabla se presentan los montos de depreciación y el CAPEX neto considerado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Tabla 31 Usuarios Intermedios: CAPEX neto del Servicio de Inspección de Equipaje, 2024-2041 (USD)

Descripción	Vida útil	versión final	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Infraestructura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipos	1	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			3,156,630	0	310,912	315,663	315,663	315,663	315,663	26,305	315,663	315,663	315,663	315,663	4,751	0	0	0	0	0
	1	10	3,106,123	0	310,912	310,912	310,912	310,912	310,912	25,909	310,912	310,912	310,912	310,912	4,751	0	0	0	0	0
	2	10	47,508	0	4,751	4,751	4,751	4,751	395	4,751	4,751	4,751	4,751	4,751	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fluctuaciones	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Depreciación, Base de capital			0	310,912	315,663	315,663	315,663	315,663	26,305	315,663	315,663	315,663	315,663	315,663	4,751	0	0	0	0	0
Total Depreciación Acumulada, Base de capital			0	310,912	626,575	942,238	1,257,901	1,573,564	1,599,870	1,915,533	2,231,196	2,546,859	2,862,522	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273
Año			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Valor de activos, Base de capital			3,106,123	47,508	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAPEX Total			3,106,123	47,508	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Depreciación, Base de capital			0	310,912	315,663	315,663	315,663	315,663	26,305	315,663	315,663	315,663	315,663	315,663	4,751	0	0	0	0	0
Depreciación Total			0	310,912	315,663	315,663	315,663	315,663	26,305	315,663	315,663	315,663	315,663	315,663	4,751	0	0	0	0	0
CAPEX Acumulados			3,106,123	3,153,630	3,156,630	3,159,630	3,162,630	3,165,630	3,168,630	3,171,630	3,174,630	3,177,630	3,180,630	3,183,630	3,186,630	3,189,630	3,192,630	3,195,630	3,198,630	3,201,630
Depreciación Acumulada			0	310,912	626,575	942,238	1,257,901	1,573,564	1,599,870	1,915,533	2,231,196	2,546,859	2,862,522	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273	2,867,273
CAPEX Neto			3,106,123	2,842,718	2,530,967	2,214,392	1,889,729	1,563,066	1,568,761	1,241,098	925,425	609,772	294,109	289,358	289,358	289,358	289,358	289,358	289,358	289,358

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

e) Costo de capital

83. Los Usuarios Intermedios consideran un WACC de 8,07%. Al respecto, para su estimación se consideraron los siguientes supuestos

- Tasa libre de riesgo: 4,86%, calculada como el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2023.
- Prima por riesgo de mercado: 6,80%, calculada como la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 correspondientes al período 1928-2023 y el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2023.
- Prima por riesgo país: 1,83%, calculada como el promedio del *Emerging Market Bond Index* (EMBI+) Perú para el periodo agosto de 2022 – julio de 2024.
- Beta: 0,488, calculado como el promedio aritmético de los betas desapalancados de una muestra de ocho (8) empresas aeroportuarias¹¹. Para cada empresa, se obtuvo la beta ajustada apalancada, la estructura deuda-capital y la tasa impositiva para el periodo comprendido entre el 11 de abril del año 2019 y el 11 de abril del año 2024, con periodicidad semanal, y tomando como índice de referencia al índice S&P 500. Cabe indicar que, en el caso de la estructura deuda-capital, se emplea el ratio Deuda neta de Efectivo y Equivalentes sobre Capital¹².

¹⁰ Los Usuarios Intermedios manifiestan, además, que los flujos deben de considerar el período de vida útil de los diferentes activos que se utilizan en el servicio, ya que aceptar los años de la vida útil propuesto por LAP implicaría asumir que el terminal cierra cuando finaliza la concesión, lo cual no resulta correcto debido a que el servicio aeroportuario es continuo e independiente de quien lo brinde.

¹¹ Al respecto, las empresas consideradas en la muestra fueron: Auckland Internacional (Nueva Zelanda), Flughafen Wien AG (Austria), Grupo Aeroportuario del Pacífico (México), Kobenhavns Lufthavne (Dinamarca), Grupo aeroportuario del Sureste (México), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (México), Malta Internacional Airport (Malta) y Aeroporto di Bologna (Italia).

¹² Sobre el particular, con base en documentos citados, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:
i) "Cost of debt estimation methodology" (2014) de Queensland Competition Authority: La metodología de "benchmarking" para proyectar el costo de la deuda es preferida a utilizar el costo actual de la deuda de la empresa debido a que los consumidores están protegidos en caso de que la empresa sea ineficiente al decidir

- Estructura deuda-patrimonio: Ratio objetivo de 75/25. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que dicho ratio objetivo fue obtenido a partir de los Estados Financieros Auditados 2022 de LAP.
- Costo de deuda: 6,69%, el cual fue estimado por los Usuarios Intermedios como la suma de la tasa libre de riesgo (4,86%) y la prima de riesgo país (1,83%). Al respecto, los Usuarios Intermedios manifiestan que su propuesta de cálculo responde al hecho de que la metodología de tasa interna de retorno (TIR) empleada por el Ositrán, si bien reconoce el 100% de los costos en los que incurre LAP, no garantiza la utilización de costos eficientes. Ante ello, los Usuarios Intermedios alegan que, en la literatura consultada, se recomienda aproximar el costo de la deuda como la tasa libre de riesgo más un “spread” como, por ejemplo, el riesgo específico del país.
- Tasa de impuestos: 25,9%, que incluye la participación de los trabajadores.

f) Flujo de caja económico

84. Los Usuarios Intermedios consideran un flujo de caja expresado en dólares, con un periodo de evaluación que va hasta el 2030, teniendo como año base al 2024, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe indicar que, de acuerdo con lo expresado por los Usuarios Intermedios, para el año 2025 asumen el inicio de cobro del cargo de acceso el 30 de enero y, por tanto, consideran 11 meses de operación para dicho año, mientras que, para el año 2030, asumen que el fin del periodo de vigencia del cargo es el 30 de enero, considerando la operación del servicio en dicho año por 1 mes.

su esquema de financiamiento, las empresas retienen los beneficios de adoptar acuerdos de financiamiento más eficientes, se simplifica el trabajo del regulador al no tener que examinar y comprender a profundidad los acuerdos de financiamiento, y se refleja el “principio de neutralidad competitiva” (las empresas deben competir en sus méritos y no beneficiarse de ventajas indebidas entregadas por el Estado).

- ii) “Practitioner’s guide to cost of capital & WACC calculation. EY Switzerland valuation best practice titulado “(agosto 2022): El costo de la deuda debe ser calculada como la suma de la tasa libre de riesgo más un “spread”.
- iii) Estache, Rodríguez et.al. “Introducción a la Creación de Modelos Económicos Financieros para Autoridades Reguladoras de Servicios de Infraestructura del Transporte”. March 2004: Cuando las grandes empresas de Servicios Públicos tienen buena graduación del crédito, el costo de la deuda puede ser aproximado por el rendimiento de los bonos públicos del país, o lo que es lo mismo que el costo de la deuda es igual a la tasa libre de riesgo más el riesgo específico del país. De esta forma, como lo señala este documento del Banco Mundial, una buena aproximación al costo de la deuda es el rendimiento de los bonos soberanos.

Tabla 32 Usuarios Intermedios: Flujo de Caja del Servicio de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS

Cargo de Acceso (PaxFP)		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INGRESOS BRUTOS	0.37	0	2,047,015	2,414,165	2,558,978	2,689,813	2,829,392	248,198
RETRIBUCIÓN AL ESTADO	46.511%	0	952,087	1,122,852	1,190,206	1,251,059	1,315,978	115,440
TASA REGULATORIA	1.00%	0	20,470	24,142	25,590	26,898	28,294	2,482
OPEX DIRECTO		0	436,434	379,468	388,267	394,436	400,705	33,923
OPEX INDIRECTO		0	22,522	25,078	25,671	26,086	26,509	2,245
OPEX NO IMPUTABLE		0	118,831	104,378	106,846	108,576	110,334	9,343
Net IGV		-559,642	-95,606	37,605	54,459	71,551	90,112	9,188
Pago de IGV		0	0	0	0	0	0	0
Pago de IR		0	48,111	114,629	131,244	146,878	163,664	15,141
FLUJO CAJA OPERATIVO		-559,642	352,953	681,223	745,613	807,431	874,020	78,813
Plan de Inversiones		3,109,123	47,508					
Valor residual								1,556,761
DCF		-3,668,765	305,445	681,223	745,613	807,431	874,020	1,635,574
WACC		8.07%						
VAN		0						

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IGV	18%							
Crédito Fiscal Inicial		0	-559,642	-655,248	-617,642	-563,183	-491,633	-401,521
Net IGV		-559,642	-95,606	37,605	54,459	71,551	90,112	9,188
IGV Ingresos		0	368,463	434,550	460,616	484,166	509,291	44,676
IGV Egresos - OPEX		0	-455,517	-396,944	-406,157	-412,616	-419,179	-35,487
IGV Egresos - CAPEX		-559,642	-8,551	0	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final		-559,642	-655,248	-617,642	-563,183	-491,633	-401,521	-392,333
Pago IGV		0	0	0	0	0	0	0

Pérdidas y Ganancias	25.90%	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos		0	2,047,015	2,414,165	2,558,978	2,689,813	2,829,392	248,198
Gastos Operativos		0	1,550,344	1,655,918	1,736,580	1,807,055	1,881,820	163,433
Depreciación y Amortización		0	310,912	315,663	315,663	315,663	315,663	26,305
Utilidad Neta		-0	185,758	442,584	506,735	567,095	631,909	58,461
Pago de IR		0	48,111	114,629	131,244	146,878	163,664	15,141

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

g) Propuesta de Cargo de Acceso

85. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el Cargo de Acceso propuesto para el servicio es de USD 0,37 por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia, cuyo periodo de vigencia iría desde el 30 de enero de 2025 hasta el 30 de enero de 2030.

IV. PROPUESTA DEL OSITRÁN

IV.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

86. De acuerdo con el artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso¹³.

¹³ REMA.-

“Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.

Las disposiciones de este Capítulo son aplicables a cualquier pago que efectúe un Usuario Intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza.

El Contrato de Acceso especificará el pago de un Cargo de Acceso, el cual adoptará la forma o modalidad que corresponda según el tipo contractual que haya adoptado el Contrato de Acceso, sea éste un precio, una renta, una tarifa, o cualquier otra modalidad, o combinación de modalidades. Dicho cargo no deberá constituir una barrera al Acceso.

No se consideran Cargos de Acceso aquellos pagos que un usuario efectúa por la prestación de servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público.”

87. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
88. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe *“permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)”*. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).
89. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.

IV.2. FORMULACIÓN DEL CARGO DE ACCESO

90. Dada la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos¹⁴ mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años¹⁵.

¹⁴ De acuerdo con el segundo numeral del Anexo 3 del REMA, la metodología consiste en *“La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)”*.

¹⁵ Tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios se emplea la metodología de costos completamente distribuidos. Sin embargo, los Usuarios Intermedios proponen que, para futuras revisiones, se realice una revisión detallada de la metodología que empleará, alegando que en la experiencia internacional lo usual es que las agencias regulatorias revisen las metodologías cada cierto tiempo con la finalidad de evitar que la firma regulada se adapte y ajuste sus costos para evitar que las ganancias de eficiencia se transfieran a los usuarios intermedios.

En este contexto, es importante señalar que la metodología aplicada por Ositrán tiene como objetivo garantizar que, mediante el cobro del Cargo de Acceso, la Entidad Prestadora pueda cubrir los costos económicos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para ofrecer un servicio adecuado. Por otro lado, la preocupación planteada por los Usuarios Intermedios parece estar relacionada principalmente con la asignación y el tratamiento de los costos por parte de la empresa regulada. Este aspecto se vincula más con la contabilidad de costos de la empresa que con la metodología empleada por el Regulador para determinar el Cargo de Acceso. Por lo tanto, no se considera que un cambio en la metodología resuelva necesariamente la problemática señalada, toda vez que existen otros mecanismos a través de los cuales se pueden mitigar las conductas mencionadas por los Usuarios Intermedios.

91. No obstante, es necesario señalar que, debido a que la Facilidad Esencial que es materia de análisis presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, los criterios aplicados para efectos de proyectar la demanda y los costos asociados a la prestación del servicio tomarán como base la información y las características presentadas en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

a) Horizonte de evaluación

92. Con relación a este punto, las partes señalan haber acordado, durante el proceso de negociación, un periodo de vigencia del Cargo de Acceso de cinco (5) años. Sin embargo, en las propuestas presentadas, se observan diferentes criterios respecto a la definición del horizonte de evaluación. Así, en la Propuesta de LAP se contempla como fecha de inicio de operaciones el 18.12.2024, en cuyo caso su horizonte de evaluación abarca 14 días de operación en 2024 y, para efectos de completar un periodo de cinco años, asume 351 días para el año 2029. Por su parte, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el horizonte de evaluación inicia en el año 2024 como año 0 y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio abarcaría desde el 30 de enero de 2025 hasta el 30 de enero de 2030, con la finalidad de completar el periodo de cinco años.
93. Al respecto, con base en lo observado en las propuestas de las partes, para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente Propuesta se considerará que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco (5) años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal¹⁶) hasta el 29 de marzo de 2029; no obstante, para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.
94. Cabe indicar que, con la finalidad de guardar consistencia con las fechas estimadas para el inicio y fin de la vigencia del Cargo de Acceso, los flujos de ingresos y egresos de los años 2025 y 2030 serán ajustados en función al número de días en los que estará vigente dicha contraprestación. En particular, para el año 2025, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(365-31-28-29)/365$, en tanto que, para el año 2030, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(31+28+29)/365$.

b) Demanda del servicio

b.1) Unidad de cobro

95. En la presente Propuesta se considera que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) será cobrado en USD por pasajero que factura equipaje, considerando pasajeros en salidas (nacional e internacional) y transferencia, ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

b.2) Proyecciones de demanda

96. Considerando que el cobro del Cargo de Acceso propuesto será por pasajero que factura equipaje, la proyección de demanda por el uso del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS se encontrará expresada en dicha unidad de cobro, esto es, en número de pasajeros que facturan equipaje.

¹⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-año> (última revisión: 18.01.2025).

97. Al respecto, debemos indicar que el número de pasajeros que facturan equipaje depende esencialmente de la cantidad de pasajeros embarcados que decidieron realizar su viaje llevando equipaje en la bodega del avión. Sin embargo, dichos pasajeros no representan la totalidad de los pasajeros embarcados, debido a que existirían pasajeros que deciden realizar su viaje portando únicamente un equipaje de mano o algún artículo pequeño como mochilas, maletines, carteras, etc.
98. Sobre el particular, en la siguiente tabla se presenta la evolución histórica del número de pasajeros que facturaron equipaje en el AIJC (y por tanto hicieron uso del sistema HBS) y el número total de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), así como también el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, calculado a partir del total de pasajeros que facturaron equipaje y el total de pasajeros embarcados, el cual reflejaría el porcentaje de pasajeros embarcados que facturaron equipaje en el AIJC.

Tabla 33 Pasajeros que facturan equipaje y tráfico de pasajeros embarcados en el AIJC, 2020-2024

Año	Pasajeros que facturan equipaje	Pasajeros en Salidas y Transferencia	Part.% de Pasajeros que facturan equipaje
2020 ^{al}	653 975	930 768	70,26%
2021	2 332 663	5 425 943	42,99%
2022	4 178 573	9 482 641	44,07%
2023	4 553 884	10 959 296	41,55%
2024	5 203 184	12 755 490	40,79%

^{al} Comprende la información del periodo setiembre-diciembre de 2020, debido a que a partir de setiembre de dicho año se remitió la información respecto de la prestación del servicio de inspección de Equipaje en Bodega.

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. Como se puede observar, con excepción de los años 2020 y 2021, la tendencia del tráfico de pasajeros con equipaje facturado se ha mantenido creciente, al igual que la del tráfico agregado de pasajeros en Salidas y en Transferencia; no obstante, este último presentando un crecimiento relativamente superior al del tráfico de pasajeros con equipaje facturado. Por ello, como puede apreciarse, la participación de pasajeros con equipaje facturado ha presentado una ligera tendencia decreciente en los últimos, situándose en torno al 41% del tráfico total de pasajeros en Salidas y en Transferencia, es decir, menos de la mitad de los pasajeros embarcados decidieron realizar su viaje llevando equipaje en la bodega del avión.
100. Cabe indicar que, en el año 2020, el flujo de pasajeros se vio afectado como consecuencia de las medidas impuestas a nivel mundial en el sector aeronáutico por la pandemia de la COVID-19¹⁷, observándose una recuperación gradual del tráfico de pasajeros en el año 2021; por tal motivo, en la Tabla 33 se aprecia un valor inferior el tráfico de pasajeros, tanto de los facturaron equipaje como del total de Salidas y Transferencia, debido a las medidas de distanciamiento y restricción de aforos existentes durante dicho año en el AIJC. Por tal motivo, el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, tanto del 2020 como del 2021 presentarían valores atípicos que nos harían comparables con la tendencia histórica de dicho ratio observada para el periodo 2022-2024.
101. Así, sobre la base de lo descrito y en línea con los criterios aplicados en el anterior procedimiento, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en número de pasajeros), se tomarán en cuenta dos variables: el ratio de participación porcentual de

¹⁷ En efecto, en el caso del AIJC, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú, las operaciones regulares se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio de 2020. Así, como parte de la reactivación de los vuelos aéreos en el país, el 15 de julio de 2020 se reiniciaron las operaciones nacionales, en tanto que a partir del 5 de octubre de 2020 se retomaron las operaciones internacionales.

pasajeros que facturaron equipaje y el número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), de manera tal que¹⁸:

$$PEF_t = \theta_t * Pax_t$$

Donde:

- PEF_t : Número de pasajeros con equipaje facturado en el año t .
 θ_t : Ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje correspondiente al año t .
 Pax_t : Número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) en el aeropuerto en el año t .

102. Para llevar a cabo la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030, se deberá contar, en primer lugar, con estimaciones de las variables “ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje” y “número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia)” para cada uno de los años de dicho periodo. Al respecto, debe indicarse que, en la medida que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones de demanda, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura¹⁹.
103. Con relación al ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, como se indicó, en el caso del AIJC este se obtiene a partir del número de pasajeros que facturaron equipaje y el número de pasajeros embarcados. Así, para efectos de la estimación de dicho ratio, se considerará la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán, tanto del número de pasajeros que facturaron equipaje²⁰ como del número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), ambos para el periodo comprendido entre enero de 2022 y diciembre de 2024, ello con la finalidad de poder contar con un periodo representativo que permita observar la evolución de dichas variables.
104. Cabe mencionar que, como se evidenció anteriormente, para la estimación del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje no se toman en cuenta los datos correspondientes a los años 2020 y 2021 debido a que los ratios obtenidos en esos años presentan valores atípicos, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19 (tales como la suspensión de operaciones aéreas regulares en el país, la obligatoriedad del distanciamiento físico en los aeropuertos, entre otros), siendo que dichos valores introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones realizadas del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje.
105. En la siguiente tabla se presenta el cálculo del ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje para cada uno de los meses del periodo 2022-2024, con la finalidad de apreciar la evolución de dicha variable en el tiempo. Al respecto, los ratios presentados se obtuvieron a partir de la información mensual del número de

¹⁸ Cabe indicar que una metodología similar es empleada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹⁹ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

²⁰ Cabe indicar que el número de pasajeros que facturan equipaje tomado de la Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán coincide, agregado en términos anuales, con las cantidades del servicio de HBS reportado por LAP en su Contabilidad Regulatoria (con excepción del año 2024 debido a que aún no ha sido presentada al Regulador). Sin embargo, para efectos de la estimación, se empleará la información de la Declaración Estadística de LAP al Ositrán debido a que presenta un mayor nivel de desagregación.

pasajeros que facturan equipaje y el número agregado de pasajeros embarcados tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia, registrados en el AIJC entre enero de 2022 y diciembre de 2024, los cuales también son detallados en dicha tabla.

Tabla 34 Ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje, 2022-2024

Mes	Número de pasajeros que facturan equipaje			Número de pasajeros en Salidas y Transferencia			Ratio Part.% de Pasajeros que facturan equipaje		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	304 276	365 795	415 127	639 220	816 595	1 043 079	47,60%	44,80%	39,80%
Febrero	295 119	355 711	441 856	632 090	776 832	979 695	46,69%	45,79%	45,10%
Marzo	267 168	316 556	384 219	690 587	827 396	993 362	38,69%	38,26%	38,68%
Abril	302 926	347 704	396 798	706 348	812 917	979 879	42,89%	42,77%	40,49%
Mayo	337 936	328 408	394 830	751 704	865 092	1 049 550	44,96%	37,96%	37,62%
Junio	370 823	370 129	437 874	746 684	845 965	1 006 143	49,66%	43,75%	43,52%
Julio	349 762	359 191	416 276	878 387	1 002 943	1 149 222	39,82%	35,81%	36,22%
Agosto	426 780	466 354	507 154	904 567	1 025 859	1 142 724	47,18%	45,46%	44,38%
Setiembre	413 235	443 368	480 095	857 187	968 362	1 089 730	48,21%	45,79%	44,06%
Octubre	386 197	414 112	466 960	929 178	1 016 281	1 144 325	41,56%	40,75%	40,81%
Noviembre	399 485	412 036	463 924	850 284	962 865	1 074 076	46,98%	42,79%	43,19%
Diciembre	324 866	374 521	398 071	896 405	1 038 189	1 103 705	36,24%	36,07%	36,07%
Total	4 178 573	4 553 884	5 203 184	9 482 641	10 959 296	12 755 490	44,21%	41,67%	40,83%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Como puede observarse, el valor promedio de los ratios mensuales entre los años 2022 y 2024 fluctúa entre 40,83% y 44,21%. Por tanto, para efectos de la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030 se asumirá un ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje constante, el cual se estima a partir del promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2022-2024, el cual asciende a 42,23%.
107. Al respecto, debe señalarse que en la Propuesta de LAP se considera el empleo de un ratio de 42,63%, obtenido a partir del promedio de los años 2022 y 2023, en tanto que la propuesta de los Usuarios Intermedios considera el empleo de un ratio de 40,33%, obtenido a partir del promedio de los años 2021 y 2022; no obstante, de la revisión de los cálculos presentados, en ambos casos se observan diferencias en la información estadística empleada para los años 2021, 2022 y 2023 respecto la información consignada en la Declaración Estadística del Ositrán. Sin perjuicio de ello, en la presente Propuesta se considera únicamente el promedio del periodo 2022-2024 debido a que, como se señaló anteriormente, tomar el promedio de un periodo que involucre a los años 2020 y 2021 podría introducir sesgos en razón de los valores atípicos observados en dichos años. Así, dado que lo que se busca es aproximarse al escenario que podría suceder en la operación de nueva infraestructura, el empleo de información más próxima a la fecha de inicio de operaciones reflejaría mejor el comportamiento actual del tráfico en el AIJC.
108. Con relación al número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) que se prevé para el periodo 2025-2030, de la revisión efectuada a las propuestas de las partes se observa que LAP señala que las proyecciones de demanda se basan en las estimaciones de tráfico de pasajeros en salida y transferencia para el periodo 2024-2029, elaboradas por el consultor *Leadin Aviation Consulting*; en tanto que los Usuarios Intermedios mencionan que las proyecciones de demanda para el año 2030 consideran un crecimiento de 3% para pasajeros nacionales y de 9% para pasajeros internacionales, indicando que dichas variaciones de pasajeros provienen de la tasa utilizada en la Propuesta de LAP.
109. Así, considerando que ambas partes coinciden en el uso de las tasas de crecimiento propuestas por LAP, para proyectar el número de pasajeros embarcados (en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia), se emplearán dichas tasas correspondientes al periodo 2025-2029, en tanto que, para las proyecciones del año 2030, se mantendrá constante la tasa de crecimiento del año 2029. Sin embargo, dado que la Propuesta de LAP presenta proyecciones individuales para los pasajeros en Transferencia

Nacional (DOM-DOM) e Internacional (INT-INT), se sumarán estas proyecciones anuales para obtener las tasas de crecimiento del tráfico total de pasajeros en Transferencia. Esto se debe a que, para el actual Terminal, la información reportada por el Concesionario en la Declaración Estadística del Ositrán agrupa el tráfico de pasajeros en Transferencia de manera agregada. En este contexto, dicha información se considerará como una proxy del número de pasajeros en Transferencia que utilizan la Facilidad Esencial.

110. Por otro lado, respecto a la información base del número de pasajeros embarcados, sobre la cual se aplicarán las tasas de crecimiento esperado, se tomará el número de pasajeros en Salida, tanto Nacional como Internacional, y en Transferencia correspondiente al año 2024. De este modo, en la siguiente tabla se presenta el detalle de las estimaciones del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia para el periodo 2025-2030.

Tabla 35 Estimación del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia en el AIJC, 2025-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Variación % esperada del tráfico:							
Pasajeros en Salidas - Nacional		5,6%	2,6%	2,5%	2,4%	4,0%	4,0%
Pasajeros en Salidas - Internacional		11,2%	13,7%	8,2%	9,3%	7,7%	7,7%
Pasajeros en Transferencia		20,9%	15,7%	12,0%	7,4%	6,7%	6,7%
Pasajeros embarcados:	12 755 490	13 913 086	15 009 718	15 868 098	16 755 570	17 714 984	18 734 445
Pasajeros en Salidas - Nacional	7 184 040	7 588 587	7 787 956	7 983 427	8 178 898	8 503 042	8 840 033
Pasajeros en Salidas - Internacional	4 245 238	4 721 479	5 366 328	5 806 214	6 343 729	6 829 179	7 351 778
Pasajeros en Transferencia	1 326 212	1 603 021	1 855 433	2 078 457	2 232 942	2 382 762	2 542 635

Fuente: Propuesta de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

111. Con todo ello, una vez que se dispone de las estimaciones del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje y del número de pasajeros embarcados (en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia), se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en número de pasajeros), de acuerdo con la formulación detallada anteriormente. En la siguiente tabla se presenta la estimación del número de pasajeros que facturaron equipaje para el periodo 2025-2030. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección del número de pasajeros que facturaron equipaje para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año²¹. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del número de pasajeros que facturaron equipaje para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación²².

Tabla 36 Proyección del número de pasajeros que facturan equipaje en el AIJC, 2025-2030

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros en Salidas y Transferencia	13 913 086	15 009 718	15 868 098	16 755 570	17 714 984	18 734 445
Part. % de Pasajeros que facturan equipaje estimada	42,23%	42,23%	42,23%	42,23%	42,23%	42,23%
Número de pasajeros que facturan equipaje	4 459 349	6 339 187	6 701 714	7 076 528	7 481 726	1 907 619

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²¹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (365-31-28-29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio estimado de 42,23%.

²² En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (31+28+29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio estimado de 42,23%.

c) Costos de operación y mantenimiento

112. Para la presente Propuesta, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores, se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2025-2030 son detalladas a continuación.
113. Sobre el particular, en procedimientos anteriores sobre cargos de acceso, las proyecciones de costos de operación y mantenimiento incluidos en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso, con excepción de los procedimientos que tuvieron lugar en el año 2022.
114. En efecto, en dicha oportunidad se señaló que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) correspondía a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos en ese periodo, se consideró pertinente recurrir a información histórica que permita establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja. En esa línea, el criterio utilizado por el Regulador fue establecer un año base a partir de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria del periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del cargo de acceso previo.
115. En esa línea, siguiendo con el criterio aplicado en los procedimientos del año 2022, corresponde que, en el presente procedimiento, se utilice la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023 (dado que a la fecha del presente informe solo se dispone de información de la Contabilidad Regulatoria de LAP hasta el año 2023), en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.
116. Cabe señalar que, si bien la determinación del cargo vigente del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS tuvo lugar en el año 2020, y por tanto, en base al criterio mencionado, correspondería emplear además la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2020 y 2021, se debe indicar que, tal como también fue advertido en los procedimientos del año 2022, los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19 y, por ende, su empleo para efectos de la determinación del promedio histórico de costos conllevaría a introducir sesgos en el cálculo.
117. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
118. Cabe indicar que, si bien en las propuestas de las partes también se hace uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso de la Propuesta de LAP se considera el periodo 2020-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo 2020-2022.
119. Un aspecto adicional que mencionar está referido a lo señalado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios con relación a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP. Los Usuarios Intermedios manifiestan que, en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, existe un error al consignarse un valor de USD 486 150,59 por concepto de Mantenimiento de Equipos y Sistemas y, por ello, plantean un reajuste de dicho valor con la información histórica reportada por LAP entre los años 2020 y 2022.

120. Sobre el particular, debemos mencionar que los Usuarios Intermedios no brindan mayores alcances respecto del error que advierten en la información. Por otro lado, considerando que la observación planteada está referida al año 2021, y que para efectos de las proyecciones del OPEX en la presente Propuesta se empleará la información del periodo 2022-2023, se descarta el ajuste señalado, y se emplea la información reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.
121. Sobre este punto, debe indicarse que, en el marco del monitoreo de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio 2023, mediante el Informe N° 0093-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 2 de setiembre de 2024, esta Gerencia analizó la información de subsanación de observaciones sobre la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023. En dicho informe se indicó, respecto a los ejercicios 2022 y 2023, que los auditores emitieron el Informe S/N de procedimientos previamente acordados, mediante el cual comunican haber tomado conocimiento y analizado las observaciones formuladas por el Regulador y las respuestas proporcionadas por LAP, así como haber efectuado cálculos para validar lo señalado por LAP en lo referido a los Anexos actualizados N° 2, 9 y 11, sin encontrar hallazgos como resultado de su inspección.
122. Así, dado que los Anexos N° 2, 9 y 11 fueron actualizados en atención a la subsanación de observaciones, mediante el Oficio N° 00273-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 25 de noviembre de 2024, se solicitó a LAP la remisión de los archivos electrónicos de los reportes de contabilidad regulatoria actualizados, para los años 2022 y 2023, específicamente, el “Anexo N° 4 – Reportes de Contabilidad Regulatoria” correspondiente a los años 2022 y 2023. En respuesta a dicha solicitud, mediante la Carta N° C-LAP-GCF-2024-0249, recibida el 27 de noviembre de 2024, LAP remitió los archivos electrónicos solicitados. Por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos actualizados de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
123. Finalmente, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Subscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe, e
 - “Impuesto General a las Ventas”, debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.²³

c.1) Costos Directos

124. En línea con los criterios empleados en el anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas:
- Mantenimiento de equipos,
 - Seguros.
125. Cabe mencionar que similar criterio es considerado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, mientras que en el caso de la Propuesta de LAP se plantea la adición de las

²³ Cabe señalar que en la Propuesta de LAP solo se menciona la exclusión del concepto de “Participación de Trabajadores”, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, no se hace mención explícita de alguna exclusión de conceptos. No obstante, como se indicó, la exclusión efectuada se debe a que algunos de dichos conceptos o bien ya son reconocidos mediante otros mecanismos, o bien no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe.

partidas de Repuestos, Servicios de Terceros y Gastos de personal, indicando que dichas cuentas han sido identificadas como costos directos para “Inspección de Equipaje de Bodega” en la Contabilidad Regulatoria de la empresa.

126. Al respecto, de acuerdo con el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN, mediante el cual se determina el Cargo de Acceso vigente, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden los costos de mantenimiento de los equipos HBS y los costos de seguros²⁴. En particular, en el caso de los costos de mantenimiento, tal como se detalló en el referido Informe Conjunto, los montos por dicho concepto contemplan, entre otros, una partida por repuestos, razón por la cual no se considera válida de la adición de una partida adicional de Repuestos al encontrarse ya incluida en el concepto de mantenimiento de los equipos.
127. Por otro lado, si se tienen en consideración las características económicas del servicio que es materia del presente procedimiento, el cual consiste en el arrendamiento del equipamiento necesario para la prestación del servicio de inspección de equipaje en bodega, y cuya operación será efectuada por una empresa seleccionada por los Usuarios Intermedios, a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje, tanto la partida de Servicios de Terceros como la de Gastos de personal estarían asociadas a actividades indirectas de la prestación del servicio por parte del Concesionario.
128. En efecto, considerando que el alquiler de los equipos HBS no incluye la asignación de personal de LAP de uso exclusivo para los Usuarios Intermedios, toda vez que la operación del sistema la realiza una empresa seleccionada por dichos usuarios, y teniendo en cuenta que, de acuerdo con el detalle observado en la Contabilidad Regulatoria de LAP, la partida de Servicios de Terceros involucra rubros tales como “Asesoría y Consultoría”, “Servicios de Administración en la Nube”, “Fee del Operador”, entre otros, los cuales no guardan relación directa con el equipamiento destinado a la inspección de equipaje en bodega (como sí lo son el costo de mantenimiento de equipos y el costo de seguro), las partidas de Servicios de Terceros y Gastos de personal no corresponderían ser incluidas dentro de los Costos Directos para efectos del cálculo del Cargo de Acceso. En tal sentido, en la presente Propuesta se considerarán los gastos asociados a servicios de terceros y gastos de personal dentro de las estimaciones de Costos Indirectos y Costos No Imputables.
129. Considerando ello, y como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del *Consumer Price Index* (CPI) de Estados Unidos, publicadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: October 2024*²⁵, las cuales se detallan en la siguiente tabla²⁶.

²⁴ Cabe indicar que en dicho procedimiento la propuesta presentada por LAP señaló que dentro de los costos directos del servicio se considera: i) el mantenimiento de los equipos que forman parte del sistema de inspección de equipaje en bodega; y, ii) el seguro de propiedad (multirriesgo).

²⁵ Disponible en: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 6 de enero de 2025).

²⁶ Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso; no obstante, la información considerada en la presente Propuesta corresponde a las proyecciones más recientes que se encuentran disponibles a la fecha de elaboración del presente informe.

Tabla 37 Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Consumer Price Index (CPI)	313,69	319,62	326,18	333,04	340,11	347,40	
Var. % anual		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%

Nota: La información del año 2024 corresponde al promedio mensual del CPI publicado por el U.S. Bureau of Labor Statistics. Para el resto de año, corresponde a las proyecciones del FMI. Asimismo, para el año 2030 se asume la misma tasa de variación del año 2029.

Fuente: U.S. Bureau of Labor Statistics (BLS), Fondo Monetario Internacional (FMI).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(i) Costo de Mantenimiento de equipos

130. Como se indicó previamente, en la medida que la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, para la estimación del costo de Mantenimiento de equipos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos²⁷.
131. Con relación al monto base de Mantenimiento de equipos, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de Mantenimiento de Activos asignado a Inspección de Equipaje en Bodega en la Contabilidad Regulatoria de LAP, el cual comprende las partidas de "Mantenimiento de Equipos y Sistemas" y "Mantenimiento correctivo equipos y sistemas". Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 para dicha información asciende a USD 300 832. Sin embargo, considerando que, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección "d) Base de capital e inversiones" del presente informe, la nueva infraestructura comprende un total de siete (7) equipos HBS, y teniendo en cuenta que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de mantenimiento de los cinco (5) equipos que operan en el antiguo Terminal, corresponde determinar el monto base de Mantenimiento de equipos considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
132. Así, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, se obtendrá el costo unitario base por equipo dividiendo el costo promedio (USD 300 832) entre el número de equipos asociados (5), el cual asciende a USD 60 166. Luego, multiplicando dicho costo unitario por el número de equipos del nuevo Terminal (7), se obtiene finalmente el monto base de Mantenimiento de equipos a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se aprecia en la siguiente tabla²⁸.

Tabla 38 Estimación del monto base de Mantenimiento de equipos en el nuevo Terminal

Concepto	2022	2023
Mantenimiento de Activos (USD)	268 084	333 581
Costo total base, prom. 2022-2023 (USD)	300 832	
N° de equipos asociados, antiguo Terminal	5	
Costo unitario base (USD)	60 166	
N° de equipos asociados, nuevo Terminal	7	
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	421 165	

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

133. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de equipos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

²⁷ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

²⁸ Cabe indicar que una lógica similar es mencionada tanto por el Concesionario como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso, al considerar que, a partir del año 2025, LAP operará con 9 equipos HBS.

Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Mantenimiento de equipos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año²⁹. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del costo de Mantenimiento de equipos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación³⁰.

Tabla 39 Proyección del costo de Mantenimiento de equipos, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%
Mantenimiento de equipos	421 165	325 663	437 930	447 146	456 640	466 425	114 863

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(ii) Costo de Seguros

134. Al igual que en el caso del costo de Mantenimiento de equipos, para la estimación del costo de Seguros se considerará la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación del costo de Seguros se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos. Asimismo, considerando que, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección “d) Base de capital e inversiones” del presente informe, la nueva infraestructura comprende un total de siete (7) equipos HBS, y teniendo en cuenta que el promedio histórico reflejaría el gasto de los cinco (5) equipos que operan en el antiguo Terminal, se determinará el monto base de Seguros considerando dichas condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
135. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman el costo de Seguros a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria del periodo 2020-2023, y efectúan un prorrateo en función al número de equipos tanto en el antiguo como en el nuevo Terminal. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229% sobre el monto de inversión de HBS, señalando que dicho porcentaje fue obtenido sobre la base de la estimación de la póliza del seguro multirriesgo adquirido por LAP y de la inversión acumulada total de LAP del periodo 2020-2022; sin embargo, en la propuesta presentada no se brinda mayor sustento respecto de las fuentes de información consideradas para dicho cálculo que permitan su verificación. Por tanto, la mejor información disponible, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.
136. De este modo, sobre la base del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, se tiene que el costo unitario base por equipo asciende a USD 2 478, el cual resulta de dividir el costo promedio de Seguros (USD 12 392) entre el número de equipos asociados (5). Luego, multiplicando dicho costo unitario por el número de equipos del nuevo Terminal (7), se obtiene el monto base de Seguros a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se detalla en la siguiente tabla.

²⁹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2025 por $(365-31-28-29)/365$.

³⁰ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2030 por año por $(31+28+29)/365$.

Tabla 40 Estimación del monto base de Seguros en el nuevo Terminal

Concepto	2022	2023
Seguros (USD)	9 797	14 986
Costo total base, prom. 2022-2023 (USD)	12 392	
N° de equipos asociados, antiguo Terminal	5	
Costo unitario base (USD)	2 478	
N° de equipos asociados, nuevo Terminal	7	
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	17 348	

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

137. Considerando dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Seguros para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Seguros para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del costo de Seguros para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

Tabla 41 Proyección del costo de Seguros, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%
Seguros	17 348	13 415	18 039	18 419	18 810	19 213	4 731

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. A partir de los cálculos efectuados previamente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial correspondientes al periodo 2025-2030.

Tabla 42 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mantenimiento de equipos	325 663	437 930	447 146	456 640	466 425	114 863
Seguros	13 415	18 039	18 419	18 810	19 213	4 731
Costos Directos totales	339 078	455 969	465 565	475 450	485 638	119 594

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.2) Costos Indirectos

139. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de los Costos Indirectos se efectuará, por un lado, la estimación de un valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
140. Cabe indicar que, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de "Participación de Trabajadores", "Consumo de Electricidad", "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Subscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
141. Considerando lo anterior, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Indirectos en el periodo 2022-2023 asciende a USD 10 387. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la

estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 43 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%
Costos Indirectos	10 387	8 032	10 801	11 028	11 262	11 503	2 833

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

142. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de los Costos Indirectos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

c.3) Costos No Imputables

143. Respecto a la proyección de los Costos No Imputables, esta se efectuará a partir de los Costos Directos e Indirectos del servicio que fueron estimados previamente. Sobre el particular, en línea con los criterios aplicados en anteriores procedimientos, se propone que la proyección de dichos costos se realice mediante el uso de un ratio objetivo de "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)".
144. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)", y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 26,1%, tal como se presenta en la siguiente tabla³¹.

Tabla 44 Ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)" promedio (USD)

Concepto	2022	2023	Promedio
Costos Directos (CD)	443 071	388 273	
Costos Indirectos (CI)	11 050	9 724	
Costos No Imputables (CNI)	127 218	96 014	
Costo Total	581 338	494 012	
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>28,0%</i>	<i>24,1%</i>	<i>26,1%</i>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

145. Así, considerando los Costos Directos e Indirectos del servicio estimados previamente, se obtienen los Costos No Imputables estimados que se presentan en la siguiente tabla, correspondientes al periodo 2025-2030.

³¹ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios. Al respecto, el ratio considerado por LAP asciende a 25,48%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 26,27%; siendo que la diferencia entre dichos ratios y el calculado en la presente Propuesta se debe a la información empleada para su construcción así como el periodo empleado para el promedio.

Tabla 45 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos (CD)	339 078	455 969	465 565	475 450	485 638	119 594
Costos Indirectos (CI)	8 032	10 801	11 028	11 262	11 503	2 833
Ratio: CNI / (CD + CI)	26,1%	26,1%	26,1%	26,1%	26,1%	26,1%
Costos No Imputables (CNI)	90 489	121 683	124 244	126 882	129 601	31 916

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

146. Sobre la base lo desarrollado anteriormente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de costos de operación y mantenimiento por la prestación del servicio para el periodo 2025-2030.

Tabla 46 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos	339 078	455 969	465 565	475 450	485 638	119 594
Costos Indirectos	8 032	10 801	11 028	11 262	11 503	2 833
Costos No Imputables	90 489	121 683	124 244	126 882	129 601	31 916
Costos totales	437 598	588 453	600 837	613 593	626 742	154 343

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Base de capital e inversiones

147. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura³². En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.
148. En el caso de las inversiones realizadas, estas corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos), y por ende son considerados, netos de depreciación, en el año 0 del flujo de caja descontado. Por su parte, en el caso de las inversiones proyectadas, estas hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
149. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos³³, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión³⁴. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo

³² REMA.-

"Artículo 27.- Valorización de costos.

El criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación, debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluye un margen de utilidad razonable."

³³ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

³⁴ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra

Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.

150. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos³⁵, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de determinación del Cargo de Acceso. Sin embargo, previo a su consideración para el cálculo del cargo, el Regulador puede requerir al Concesionario, de considerarlo, la documentación de sustento de los montos que proyecta realizar como parte de su plan de inversiones. Ello, con el fin de que el Cargo de Acceso calculado refleje los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA.
151. Para la determinación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, es necesario señalar que, debido a que dicha Facilidad Esencial presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, no se contaría con una base de activos de capital existente para el año 0 del flujo de caja descontado, toda vez que nos encontramos ante una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.
152. Asimismo, considerando que, a la fecha de presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025³⁶, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.
153. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un

en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Cabe precisar que esto no aplica para aquellos proyectos que representen montos de inversión menores de USD 50 000, toda vez que la "Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, establece con relación a las Etapas de Desarrollo lo siguiente:

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán aquellos cuyos montos de ejecución sean iguales o mayores a US\$ 50 000.00 (Cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).

³⁵ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0090-2022-GRE-OSITRAN, que sustenta el cargo de acceso formulado en el marco del Mandato de Acceso para la utilización de mostradores check in en el AIJC, dictado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

³⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (última revisión: 18.01.2025).

compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.

154. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de la presente Propuesta, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
155. En ese sentido, en la presente Propuesta se tomará como referencia la proyección de inversiones incluida en la Propuesta de LAP, remitida mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, en la medida que contiene información más actualizada respecto de las inversiones que se planean incorporar al servicio³⁷, en comparación a la información que estuvo disponible en el marco de la negociación y sobre la cual los Usuarios Intermedios elaboraron su propuesta.
156. Sobre el particular, en la Propuesta de LAP se menciona que las inversiones (CAPEX) vinculadas al servicio se componen de dos tipos: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas; no obstante, en el caso de las Inversiones Directas, estas se dividen, a su vez, en dos grupos: Inversión relacionada al área de inspección HBS e Inversión relacionada los equipos de inspección HBS.
157. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas área (infraestructura) de inspección HBS, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 18 242 000, el cual se determinó en función a la valorización de las áreas de la Fase 1A y la Fase 1B, las cuales tendrán lugar en los años 2024 y 2025, respectivamente. Sobre el particular, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios³⁸.
158. En cuanto a su composición, LAP señala que dicha inversión comprende dos subgrupos: "Cuartos de Inspección" (desde el nivel 1 hasta el nivel 4) y "Sistema de fajas HBS". Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que ambos subgrupos son activos que pertenecen al sistema BHS y que, en consecuencia, se encuentran retribuidos con el pago de la TUUA. Así, los Usuarios Intermedios señalan que el servicio HBS involucra únicamente la inspección de equipaje, y por ello sólo utiliza las máquinas de Rayos X.
159. Sobre el particular, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN³⁹, de fecha 6 de julio de 2020, el sistema HBS instalado en el AIJC consta de cinco (5) niveles y representa un sistema distinto al Sistema de Despacho de Equipaje

³⁷ En efecto, en su comunicación, LAP señala que el cálculo del Cargo de Acceso remitido cuenta con información actualizada por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2023 en la estimación de los costos operativos del cargo, la actualización del WACC de LAP y la última información disponible relacionada a las inversiones.

³⁸ Al respecto, en la Propuesta de LAP se consideró que la entrada en operación de la Facilidad Esencial tendría lugar en diciembre de 2024; por tal motivo, para la proyección de su inversión realiza la distinción de Fase 1A para el 2024 y una Fase 1B para el 2025. Sin embargo, como se indicó, para efectos de la determinación del cargo de acceso se tratará dicha inversión de manera agregada, considerándola en el año 0 del flujo de caja descontado.

³⁹ Informe mediante el cual el Regulador se pronunció sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A. con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo las condiciones y Cargo de Acceso correspondientes.

(BHS), si bien ambos sistemas funcionan de manera integrada. En efecto, en el referido Informe Conjunto se concluye, entre otros aspectos, lo siguiente:

“Respecto a la definición del alcance técnico del Sistema de Inspección de Equipaje (Sistema HBS), el Regulador se ratifica en su análisis a través del cual concluye que el Sistema de Despacho de Equipaje (Sistema BHS) y el Sistema HBS son dos sistemas diferentes, cada uno con sus propias características; destacándose que, el Sistema HBS instalado en el AIJCh consta de cinco (05) niveles, de conformidad con las obligaciones del Concesionario establecidas en el numeral 1 del Anexo 4 (SEGURIDAD INTEGRAL) y el numeral 1.18 del Anexo 14 (REQUISITOS TECNICOS MÍNIMOS) del Contrato de Concesión. Asimismo, teniendo presente que dichos sistemas funcionan de manera integrada, los Usuarios Intermedios requieren del acceso a ambos sistemas para poder prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (despecho e inspección del equipaje en bodega). Sin perjuicio de ello, de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, el Cargo de Acceso no considera los costos de inversión, mantenimiento y seguros correspondientes al Sistema de Despacho de Equipaje, por cuanto estos se encuentran cubiertos por la TUUA.”

[El subrayado es nuestro.]

160. Asimismo, en el referido Informe Conjunto, se señala que, “de acuerdo con la normativa técnica internacional definida por la OACI⁴⁰, el **Sistema de despacho de equipaje** comprendido en los servicios aeroportuarios cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros en el AIJCh, está referido a las **rutras de circulación que sigue el equipaje a través de las fajas transportadoras, desde que este se separa del pasajero en los mostradores de check in hasta el punto de su entrega a las aeronaves**; destacándose que, durante dicho recorrido, el **equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos de seguridad que exige la regulación aeronáutica, como es la inspección a través del Sistema HBS**”.
161. En ese sentido, con base en lo señalado y de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, las inversiones propuestas por LAP respecto del subgrupo “Sistema de fajas HBS” no corresponderían ser incorporadas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, toda vez que, al formar parte del Sistema de Despacho de Equipaje en el AIJC, sus costos asociados se encuentran cubiertos por la TUUA.
162. Por otro lado, en el caso de las inversiones propuestas por LAP respecto del subgrupo “Cuartos de Inspección”, debe señalarse que, en tanto estas corresponden a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección⁴¹, que van desde el nivel 1 al nivel 4, formaría parte del sistema HBS, y por tanto sí corresponderían ser incorporadas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso. En particular, respecto al procedimiento efectuado por LAP para la proyección de esta inversión, se observa que se empleó un costo estimado de 1 812 USD/m² de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal⁴², el cual es multiplicado por el número de metros cuadrados construidos de cada nivel de inspección del sistema HBS, el cual asciende a 2 596 m².
163. Al respecto, con relación a las proyecciones señaladas, y en particular el costo estimado de las áreas ascendente a 1 812 USD/m², para la presente Propuesta se tomará el monto planteado por LAP, en tanto que, a la fecha de elaboración del presente informe, no se dispone de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto del nuevo Terminal como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*, por encontrarse dicho proyecto en curso. Asimismo, para efectos de estimar la

⁴⁰ Siglas de Organización de Aviación Civil Internacional.

⁴¹ LAP señala que dicha infraestructura es necesaria para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado. Al respecto, LAP manifiesta que dicho proceso consta de cuatro niveles de inspección y se encuentra integrado al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X, utilizando las estaciones de trabajo (Workstation) instaladas en dichos cuartos.

⁴² En el Anexo II del presente informe se detalla la explicación remitida por LAP en su propuesta respecto del cálculo del costo (en USD) por metro cuadrado por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal.

depreciación anual, se considerará dicha inversión bajo la categoría de Infraestructura. En la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas al área de inspección HBS.

Tabla 47 Inversiones directas relacionadas al área de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Fase	Área (m ²)	Costo (USD/m ²)	Total (USD)
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 1	Fase I-A	2 029,99	1812,10	3 678 545
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	Fase I-A	157,24	1812,10	284 935
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 3	Fase I-A	292,95	1812,10	530 855
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	Fase I-A	115,55	1812,10	209 388
Total					4 703 722

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

164. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas a los equipos de inspección HBS, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 9 051 685, el cual se determinó en función de las Fases 1A y 1B para los años 2024 y 2025, contemplando un total de 9 máquinas: siete (7) máquinas para la Fase 1A en 2024 y dos (2) máquinas adicionales para la Fase 1B en 2025. Sin embargo, al igual que en el caso de la inversión en áreas de inspección HBS, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
165. Asimismo, LAP menciona que la inversión proyectada comprende los siguientes equipos:
 - Cuatro (4) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3.
 - Dos (2) máquinas de rayos X Orion 927DX.
 - Tres (3) máquinas de rayos X Orion 928DX.
 - Dos (2) detectores de trazas de explosivos – ETD.
166. Respecto a las máquinas de rayos X, como mencionó previamente, LAP indica que se pondrán a disposición siete (7) máquinas para la Fase 1A y dos (2) máquinas adicionales para la Fase 1B. Sobre el particular, en cuanto al procedimiento efectuado por el Concesionario para la proyección de la inversión, de acuerdo a lo manifestado por LAP, los costos unitarios de las siete (7) máquinas adquiridas para la Fase 1A fueron determinados sobre la base de las valorizaciones obtenidas del contrato EPC y su adenda N° 2, suscrita con la empresa Inti Punku. Por otro lado, respecto a las dos (2) de las máquinas comprendidas en la Fase 1B, específicamente, una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX, LAP señala que estas procederán del actual Terminal e indica que, en tal caso, los costos unitarios de ambos equipos corresponden a las órdenes de servicio N° 4400002380 y N° 4400044358, respectivamente.
167. Al respecto, para el caso de las siete (7) máquinas que LAP proyecta adquirir, debemos señalar que, como parte de la Propuesta de LAP, no se ha presentado la documentación de sustento respecto de dichos costos unitarios. Sin perjuicio de ello, en la Propuesta de LAP se indica que dicho costo incluye diversos conceptos, siendo el principal el valor del propio equipo (máquina de rayos X), que representa alrededor del 30% del costo unitario total, además de otros conceptos como Workstation o estaciones de trabajo, servidores y licencias, canalizado, cableado de fuerza y control, cableado UTP, cableado de fibra óptica, tableros de fuerza y control, sistema de respaldo UPS, instalación e integración, los cuales son necesarios para el correcto funcionamiento del equipo⁴³.
168. Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que el valor de los equipos que está proponiendo LAP para el servicio de HBS no han sido sustentados y se encuentran muy

⁴³ Asimismo, LAP señala que la instalación e integración de los equipos han sido valorizadas en el contrato EPC y su adenda N° 2, suscrita con la empresa Inti Punku, e indica, además, que dentro de la inversión en equipos de inspección HBS se incluyen los equipos ETD (detectores de trazas de explosivos).

por encima de los valores de mercado. Así, los Usuarios Intermedios proponen determinar el costo de las máquinas a partir de la información de aduanas y precios de mercado, indicando que, a solicitud, LAP les remitió la marca y el modelo del equipo que iba ser adquirido. Al respecto, de revisión efectuada a lo propuesto por los Usuarios Intermedios, no se observa la remisión de documentación de sustento que permita efectuar la trazabilidad respecto de los valores estimados. Adicionalmente, para la estimación de los costos, los Usuarios Intermedios alegan similitudes entre los equipos que propone LAP (los cuales no solo incluyen el costo del equipo, sino también otros conceptos detallados anteriormente) y los que han sido adquiridos por diversas empresas importadoras entre los años 2023 y 2024, además de que emplean supuestos para asignación proporcional de algunos componentes (instalación, software de prueba, etc.). Así, los costos que plantean no serían comparables con los que LAP propone implementar como parte de la Facilidad Esencial. En tal sentido, para efectos de cálculo del Cargo de Acceso, se tomará el costo unitario proyectado por LAP.

169. Por otro lado, para el caso de las dos (2) máquinas que LAP manifiesta que procederán del actual Terminal⁴⁴, debemos señalar que, mediante el Oficio N° 16018-2024-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 19 de diciembre de 2024, la GSF remitió a LAP el Informe N° 04655-2024-GSF-OSITRAN, mediante el cual se emite opinión respecto del cumplimiento de la cláusula 5.16 del Contrato de Concesión del AIJC, en relación con la utilización de equipos rehabilitados y reubicados planteado por parte del Concesionario. Al respecto, en el referido informe, la GSF concluye lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

22. *Del análisis desarrollado previamente, podemos concluir en lo siguiente:*

- (i) La pretendida rehabilitación y reubicación de equipos del terminal actual en el nuevo terminal del AIJC contraviene la cláusula 5.16, que establece la obligación de instalar equipos nuevos y de tecnología de punta.
- (ii) La interpretación sistemática e integral del Contrato no permite considerar equipos previamente utilizados como "nuevos", aun cuando sean reubicados dentro del área de la Concesión del Aeropuerto, a cargo del Concesionario.
- (iii) El incumplimiento de la exigencia de equipos nuevos contravendría la finalidad del Contrato de Concesión, así como la modernización del aeropuerto, y afectaría la observancia de los Requisitos Técnicos Mínimos.”

[El subrayado es nuestro.]

170. En tal sentido, la propuesta presentada por LAP respecto de la incorporación de dos (2) máquinas, cuya procedencia es el actual Terminal, como parte de la Facilidad Esencial (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) contravendría lo dispuesto en el Contrato de Concesión del AIJC, toda vez que el referido contrato establece la obligación de instalar equipos nuevos y de tecnología de punta. Por tanto, se excluyen dichos montos de inversión del plan de inversiones propuesto por LAP, además de los montos proyectados por concepto de la instalación de dichas máquinas en el nuevo Terminal.
171. Finalmente, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará a la inversión en equipos de inspección HBS bajo la categoría de Equipos. En la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos de inspección HBS.

⁴⁴ Específicamente, una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX.

Tabla 48 Inversiones directas relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Fase	Nivel de inspección	Cantidad	Costo unitario (USD)	Total (USD)
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Fase I-A	Nivel 1	3	2 491 981	7 475 943
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	12		
	Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	1		
	Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	2		
	Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	1		
Equipos	Máquina de rayos X Orion 927DX	Fase I-A	Nivel 3	2	166 769	333 537
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 3 de Inspección	2		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección Redundante	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección Redundante	1		
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX	Fase I-A	Equipaje Sobredimensionado (Este)	1	166 769	166 769
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX	Fase I-A	Para equipamiento transferencia	1	166 769	166 769
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Fase I-A	Equipaje Sobredimensionado (Este)	1	16 093	16 093
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Fase I-A	Nivel 4	1	16 093	16 093
Total						8 175 203

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

172. En el caso de las Inversiones Indirectas, el monto de inversión proyectado por LAP, al igual que en el caso de las Inversiones Directas, fue determinado en función de las Fases 1A y 1B para los años 2024 y 2025⁴⁵. Sin embargo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
173. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que, en primer lugar, se estimó un porcentaje de incidencia del CAPEX Directo a partir de la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros sobre el CAPEX Total Directo del proyecto de ampliación del AIJC, el cual incluye el Terminal de Pasajeros, el *Airside* (Lado Aire) y el *Landside* (Lado Tierra). A partir de ello, se procedió a determinar un porcentaje de incidencia de la inversión específica en inspección de equipaje HBS aplicable a cada grupo de Inversión Directa (áreas y equipos). Finalmente, se aplicaron tanto los porcentajes de incidencia específica en inspección de equipaje HBS como el porcentaje de incidencia del CAPEX Directo sobre el importe total del CAPEX Indirecto, el cual está compuesto por los conceptos de “*Project Management Office (PMO)*”, “*Corporate & Others*” y “*Master Planning*”⁴⁶. Cabe indicar que, debido a la aplicación de los porcentajes de incidencia de la inversión específica sobre cada grupo de Inversión Directa (áreas y equipos), la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas y equipos.
174. Sobre el particular, con relación a dicho monto de inversión, en la presente Propuesta se tomará el monto proyectado por LAP, previo ajuste en los porcentajes de incidencia específica en inspección de equipaje HBS sobre la base de las inversiones directas determinadas anteriormente, en tanto que, a la fecha de elaboración del presente informe, no se dispone de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*, por encontrarse dicho proyecto en curso. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, dado que la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas y equipos, se considerará la misma categorización que fue asignada a dichos grupos en el caso de las Inversiones Directas. En la siguiente tabla se detallan las inversiones indirectas proyectadas.

⁴⁵ En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se cuestiona que, en la propuesta presentada por LAP en la etapa de negociaciones, el Concesionario propuso un factor de 15,6% por costos indirectos en las inversiones. Al respecto, dado que en la Propuesta presentada por LAP en el marco del procedimiento de Emisión de Mandato de Acceso no se observa la aplicación de dicho criterio, no es posible verificar lo señalado por los Usuarios Intermedios.

⁴⁶ En el Anexo II del presente informe se encuentra la explicación remitida por LAP respecto a dichos conceptos.

Tabla 49 Inversiones Indirectas vinculadas al servicio en el nuevo Terminal (USD)

Concepto	% Incidencia	Total (USD)
Capex Total Indirecto (USD)		246 737 596
Project Management Office (PMO) (USD)		151 705 455
Corporate & Others (USD)		93 956 133
Master Planning (USD)		1 076 008
Capex Directo (USD)		1 539 762 037
Airside		349 927 657
Landside		1 085 867 884
Contingency		103 966 496
Monto de inversión Terminal (Inversión Oficinas del Terminal) (USD)		434 429 418
Incidencia Capex Directo (%)	28,21%	
Capex Directo (USD)		69 614 699
Inversión indirecta:		
Infraestructura Inspección Equipaje HBS - Cuarto de Inspección Fase 1A	1,08%	753 743
Equipos Inspección Equipaje HBS - Máquinas Rayos X Fase 1A	1,87%	1 304 869
Inversiones indirectas vinculadas al servicio		2 058 613

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

175. Finalmente, respecto al cálculo de la depreciación, LAP ha considerado que las inversiones clasificadas como Equipos deben depreciarse considerando una vida útil de diez (10) años, en tanto las inversiones clasificadas como Infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de diez (10) años para equipos y una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura. Al respecto, los Usuarios Intermedios alegan que, al ser una depreciación económica lo relevante es que el activo continúe en uso, toda vez que la infraestructura que es materia de análisis continuará operando más allá de la terminación del plazo de la concesión, por lo que los equipos e infraestructura continuarán siendo utilizadas por cualquier otro operador que gestione el AIJC. En consecuencia, a criterio de los Usuarios Intermedios, el período de vida útil de los diferentes activos que se forman parte del servicio no debe limitarse al periodo de la concesión, porque ello implicaría asumir que el terminal cierra cuando finaliza la concesión.
176. Sobre el particular, respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.
177. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362⁴⁷, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del Aeropuerto. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de

⁴⁷ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

“Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un periodo no mayor a los tres (03) años calendario.

61.2. Sin perjuicio de la normativa aplicable, los contratos de Asociación Público Privada pueden contener cláusulas que estipulen la indemnización a la cual tiene derecho el inversionista, en caso que el Estado suspenda o deje sin efecto el contrato de manera unilateral o por su propio incumplimiento.”

depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión⁴⁸.

178. Si bien, como señalan los Usuarios Intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo⁴⁹ y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
179. En ese sentido, en la presente Propuesta, para el caso de las inversiones clasificadas como Infraestructura, se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones⁵⁰. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones consideradas en el año 0 del flujo de caja descontado tendrán una vida útil de 15,88 años⁵¹.
180. Por su parte, en el caso de las inversiones clasificadas como Equipos se les considera una vida útil de diez (10) años, lo cual coincide con la vida útil propuesta por las partes.
181. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 8 479 097, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

Tabla 50 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	14 937 538	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	8 479 097
Depreciación y amortización		980 267	1 291 688	1 291 688	1 291 688	1 291 688	311 421

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴⁸ Contrato de Concesión. -

"CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

(...)

14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.

(...)"

⁴⁹ En el siguiente enlace se puede consultar la Cuenta General de la República al 31/12/2023. En la página 157 se aprecia que la infraestructura del AIJC forma parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión: 17 de enero de 2025).

⁵⁰ Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que "[El concesionario,] alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal."

⁵¹ Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

182. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de la depreciación y amortización para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año⁵². Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de la depreciación y amortización para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación⁵³.

e) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

183. Para calcular la salida de caja correspondiente al impuesto a la renta, se calcula la tasa impositiva efectiva de 25,90%, a partir de la tasa de impuesto a la renta para LAP (22%) y la participación de los trabajadores en las utilidades (5%), y se aplica a las utilidades antes de impuestos. Esta última se obtiene considerando los ingresos brutos, la retribución al Estado y la tasa regulatoria, los costos operativos, y la depreciación y amortización de los activos.

Tabla 51 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	4 363 012	6 202 240	6 556 936	6 923 652	7 320 096	1 866 408
Gastos Operativos	-2 072 911	-2 946 746	-3 115 266	-3 289 496	-3 477 851	-886 749
Depreciación y Amortización	-678 155	-911 939	-931 130	-950 899	-971 275	-239 188
Utilidad Neta	-980 267	-1 291 688	-1 291 688	-1 291 688	-1 291 688	-311 421
Pago de IR	631 679	1 051 867	1 218 852	1 391 569	1 579 282	429 050

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

184. En la presente Propuesta se considera una tasa de Impuesto General a las Ventas (IGV) de 18%. Así, para calcular el saldo neto del IGV se considera la diferencia entre el IGV recaudado (el 18% del ingreso bruto total) y el IGV pagado (el 18% del total de costos directos, del 75% de los costos indirectos y no imputables, y del total de inversiones programadas), ello siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores.
185. Por otro lado, para determinar el pago neto del IGV se considera la suma del saldo neto del IGV más el crédito fiscal existente al inicio del ejercicio, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe señalar que, si al cierre del ejercicio se genera un crédito fiscal, esto es, el IGV recaudado es menor al IGV pagado, el monto del pago neto del IGV para dicho ejercicio resultará equivalente a cero.

Tabla 52 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	0	-2 688 757	-2 009 620	-1 036 036	-1 612	0	0
IGV Neto	-2 688 757	679 136	973 585	1 034 424	1 097 337	1 165 506	298 494
IGV Ingresos	0	785 342	1 116 403	1 180 248	1 246 257	1 317 617	335 954
IGV Egresos - OPEX	-2 688 757	0	0	0	0	0	0
IGV Egresos - CAPEX	0	-106 206	-142 819	-145 824	-148 920	-152 111	-37 459
Crédito Fiscal Final	-2 688 757	-2 009 620	-1 036 036	-1 612	0	0	0
Pago IGV	0	0	0	0	1 095 726	1 165 506	298 494

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵² En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2025 por $(365-31-28-29)/365$.

⁵³ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2030 por año por $(31+28+29)/365$.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

186. Para descontar el flujo de caja económico se ha considerado la aplicación de una tasa WACC en dólares de 10,37%, cuya estimación se detalla en el Anexo I del presente informe.

g) Flujo de caja económico

187. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, el flujo de caja operativo se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los costos de operación e impuestos, siendo que los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos del servicio menos la retribución al Estado y el aporte por regulación al Ositrán. Por su parte, el flujo de inversiones considera el valor residual de los activos no depreciados durante el horizonte de evaluación considerado.

Tabla 53 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de pasajeros que facturan equipaje		4 459 349	6 339 187	6 701 714	7 076 528	7 481 726	1 907 619
<i>Cargo de acceso por pasajero que factura equipaje</i>		<i>0,98</i>	<i>0,98</i>	<i>0,98</i>	<i>0,98</i>	<i>0,98</i>	<i>0,98</i>
Ingresos Brutos Total		4 363 012	6 202 240	6 556 936	6 923 652	7 320 096	1 866 408
Retribución al Estado	46,511%	-2 029 281	-2 884 724	-3 049 696	-3 220 260	-3 404 650	-868 085
Aporte por Regulación	1,00%	-43 630	-62 022	-65 569	-69 237	-73 201	-18 664
Ingresos Netos		2 290 101	3 255 494	3 441 670	3 634 156	3 842 245	979 659
Costo Directo		-325 663	-437 930	-447 146	-456 640	-466 425	-114 863
Costo Indirecto		-13 415	-18 039	-18 419	-18 810	-19 213	-4 731
Costo No Imputable		-339 078	-455 969	-465 565	-475 450	-485 638	-119 594
Total Costos de Operación		-678 155	-911 939	-931 130	-950 899	-971 275	-239 188
Net IGV		679 136	973 585	1 034 424	1 097 337	1 165 506	298 494
Pago de IGV		-	-	-	-1 095 726	-1 165 506	-298 494
Pago de IR		-163 605	-272 433	-315 683	-360 416	-409 034	-111 124
Flujo de Caja Operativo	-	2 127 478	3 044 706	3 229 282	2 324 452	2 461 936	629 347
Base de activos existentes	-	-	-	-	-	-	-
Plan de inversiones	-14 937 538	-	-	-	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-	-	-	8 479 097
Flujo de Caja Económico	-14 937 538	2 127 478	3 044 706	3 229 282	2 324 452	2 461 936	9 108 444

WACC	10,37%
VAN	-

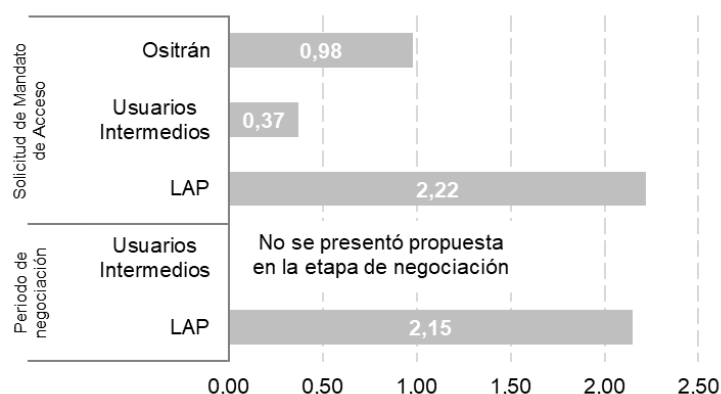
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

188. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descuenta con una tasa WACC de 10,37% a efectos de establecer el Cargo de Acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea cero.

h) Cargo propuesto

189. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 0,98 por pasajero que factura equipaje (sin IGV), el cual se encontrará vigente por cinco (5) años.
190. Sobre ello, y tal como se indicó previamente, a diferencia del Concesionario, los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación entre las partes, tal como se aprecia a continuación.

Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

191. Al respecto, cabe traer a colación lo establecido en el artículo 99 del REMA, respecto al cargo de acceso que debe fijar el Ositrán:

“El cargo de acceso que fije OSITRAN, se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación”.

192. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior, o cuanto menos no supere, al propuesto por LAP en las negociaciones.
193. Por tanto, considerando ello, la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC asciende a USD 0,98 por pasajero que factura equipaje (sin IGV), valor que no supera el límite propuesto por LAP como parte de las negociaciones.

V. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

194. El artículo 100 del REMA dispone que, luego de notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, estas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días hábiles⁵⁴; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para el Ositrán, y que en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto.
195. En el presente caso, el Concesionario, a través del Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0006 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261 recibida el 24 de febrero de 2025, remitió sus comentarios a la propuesta del Regulador contenida en el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso, los cuales se circunscriben a: i) los Costos Directos de las partidas “Gastos de Personal” y “Servicios de Terceros”; ii) la inversión en fajas transportadoras destinadas a HBS; iii) la inversión en máquinas de rayos X provenientes del Terminal actual; y iv) el IGV generado por la inversión del año 0.
196. Por otro lado, entre el 24 y 25 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Air Europa, Sky Airline, Latam Airlines y Aerovías de México, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntado además el documento

⁵⁴ Dicho plazo podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

“Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso para la revisión de equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025”, el cual contiene los comentarios de los Usuarios Intermedios respecto al Cargo de Acceso propuesto por el Regulador, los cuales se circunscriben a los diferentes componentes del modelo, además de la tasa de descuento (WACC).

197. A continuación, se analiza cada uno de los comentarios recibidos de las partes.

a) Comentarios del Concesionario

a.1) Sobre los Costos Directos de las partidas “Gastos de Personal” y “Servicios de Terceros”

198. LAP señala que deben incluirse los costos directos asociados a las partidas “Gastos de Personal” y “Servicios de Terceros” dentro del flujo de OPEX, considerándolos como costos indirectos en el flujo de caja del Cargo de Acceso. Al respecto, el Concesionario manifiesta lo siguiente:

“El OSITRAN menciona en el informe N°00011-2025-GRE-OSITRAN que sustenta el modelo económico, específicamente en los párrafos 115 y 116, que las partidas correspondientes a “Gastos de Personal” y “Servicios de Terceros” deben incluirse como costos indirectos mas no como costos directos. En el párrafo 115, OSITRAN señala lo siguiente:

*“(…) tanto la partida de Servicios de Terceros como la de Gastos de personal **estarían asociadas a actividades indirectas** de la prestación del servicio por parte del Concesionario (…).”*

En el párrafo 116, OSITRAN señala lo siguiente:

*“(…) Servicios de Terceros y Gastos de personal no corresponderían ser incluidas dentro de los Costos Directos para efectos del cálculo del Cargo de Acceso. En tal sentido, **en la presente Propuesta se considerarán los gastos asociados a servicios de terceros y gastos de personal dentro de las estimaciones de Costos Indirectos y Costos No Imputables** (…).”*

No obstante, al revisar el modelo económico en el archivo Excel de la propuesta de OSITRAN, no se encontró que dichas partidas hayan sido incluidas como costos indirectos ni como costos no imputables a pesar de haber sido retiradas de los costos directos. OSITRAN propone una reclasificación de estos costos, por lo que deberían ser retirados de la categoría de costos directos e incorporados en las partidas de costos indirectos y no imputables. Sin embargo, ello no se ha realizado. Los montos correspondientes ascienden a los promedios de 2022 y 2023, siendo US\$ 9,338 para Gastos de Personal y US\$ 40,482 para Servicios Prestados por Terceros, cifras que se encuentran en las celdas E11 y E13 respectivamente de la pestaña “2. OPEX” del archivo Excel “Modelo_HBS Propuesta VF”.

[El énfasis es de origen.]

199. Como puede observarse, la cuestión planteada por LAP en el comentario es la supuesta inconsistencia entre el criterio señalado en el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN y su implementación en el modelo económico. El Concesionario manifiesta que en la Propuesta del Ositrán se establece que los “Gastos de Personal” y “Servicios de Terceros” deben reclasificarse como costos indirectos o no imputables y, por lo tanto, excluirse de los costos directos para el cálculo del Cargo de Acceso, pero que, al revisar el archivo Excel del modelo económico, se observa que estos costos fueron eliminados de los costos directos, pero no fueron incorporados en la categoría de costos indirectos o no imputables. El Concesionario señala que dicha omisión implica que los costos en cuestión no están reflejados en ninguna categoría dentro del modelo, y en consecuencia, solicita que, de acuerdo con el criterio expresado en la Propuesta del Ositrán, se incorporen dichos montos en las partidas correspondientes de costos indirectos y no imputables.

200. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, en línea con los criterios empleados en el anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, los Costos Directos asociados a la provisión de la

Facilidad Esencial comprenden las partidas de Mantenimiento de equipos y Seguros. Asimismo, en el referido Informe, también se señaló que, a diferencia de la Propuesta de LAP, las partidas de “Servicios de Terceros” y “Gastos de personal” no correspondían ser consideradas como Costos Directos del servicio toda vez que estarían asociadas a actividades indirectas de la prestación del servicio por parte del Concesionario.

201. En esa línea, cabe precisar que, en la Propuesta del Ositrán, no se incluyeron como parte de los Costos Directos a las partidas de Gastos de personal y Servicios de Terceros debido a que, por un lado, el alquiler de los equipos HBS no incluye la asignación de personal de LAP de uso exclusivo para los Usuarios Intermedios (ya que la operación del sistema la realiza una empresa seleccionada por dichos usuarios) y, por otro lado, la partida de Servicios de Terceros, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, no involucra rubros que guarden relación directa con el equipamiento destinado a la inspección de equipaje en bodega. Por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se indicó que los gastos asociados a servicios de terceros y gastos de personal están considerados dentro de las estimaciones de Costos Indirectos y Costos No Imputables.
202. En efecto, de acuerdo con el modelo económico (Archivo Excel®) de la Propuesta del Ositrán, la información de Costos Indirectos y Costos No Imputables que sirvió de base para obtener las proyecciones del periodo 2025-2030 contempla entre sus rubros de gasto a las partidas de Gastos de personal y Servicios de Terceros, tal como se puede observar en la siguiente tabla, lo cual se alinea con lo expresado en el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN respecto a que los gastos asociados a servicios de terceros y gastos de personal están considerados dentro de las estimaciones de Costos Indirectos y Costos No Imputables.

Tabla 54 Información de Costos Indirectos y Costos No Imputables del servicio, por rubros

1. Información Contabilidad Regulatoria de LAP, en USD ¹			
Concepto	2022	2023	Promedio
1. Costos Directos	443 071	388 273	403 280
2. Costos Indirectos	11 050	9 724	10 387
a. Gasto de personal	5 801	5 774	5 788
b. Servicios prestados por terceros	2 673	2 691	2 682
c. Mantenimiento de Activos	440	259	350
d. Outsourcing	168	332	250
e. Otros costos	1 967	668	1 317
3. Costos No imputables	127 218	96 014	111 616
a. Gasto de personal	52 092	37 361	44 727
b. Servicios prestados por terceros	48 567	36 276	42 422
c. Mantenimiento de Activos	17 260	11 170	14 215
d. Outsourcing	871	516	693
e. Otros costos	8 427	10 691	9 559
Costo total	581 338	494 012	525 283
<i>Ratio No imputables / (Directos + Indirectos)</i>	<i>28,0%</i>	<i>24,1%</i>	<i>26,1%</i>

¹ Se excluyen: Participación de Trabajadores, Consumo de Electricidad, Programas de ayuda social, Donaciones, Impuesto General a las Ventas, Sanciones Administrativas, Subscripciones a Revistas y Diario, Premios y obsequios.

Fuente: Modelo económico de la propuesta del cargo de acceso para el servicio de alquiler del sistema de inspección de equipaje en bodega (HBS) en el AIJC

203. Por tanto, **se desestima el comentario presentado por LAP.**
 - a.2) Sobre la inversión en fajas transportadoras destinadas a HBS
204. LAP indica que es necesario incluir las fajas del sistema de manejo de equipajes (*Baggage Handling System* - BHS) dentro de la inversión correspondiente al Cargo de Acceso de HBS. Al respecto, el Concesionario señala lo siguiente:

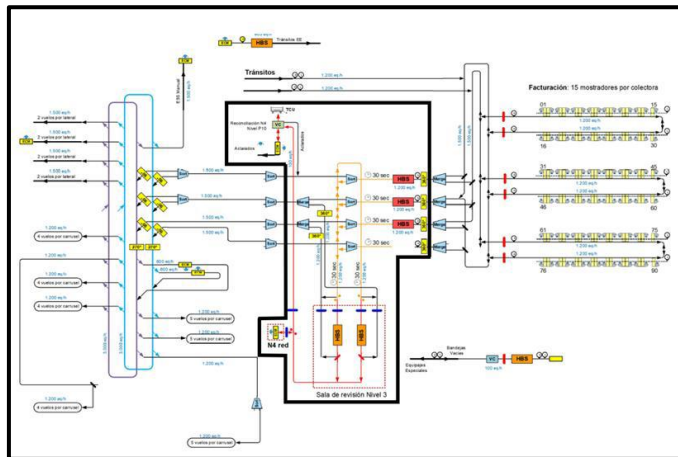
“En relación con la observación del OSITRAN sobre la diferenciación entre el Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) y el Sistema de Inspección de Equipaje (HBS), se considera

que la inversión en las fajas transportadoras destinadas exclusivamente al sistema HBS debe ser incorporada en el modelo de flujo de caja del Cargo de Acceso debido a lo siguiente:

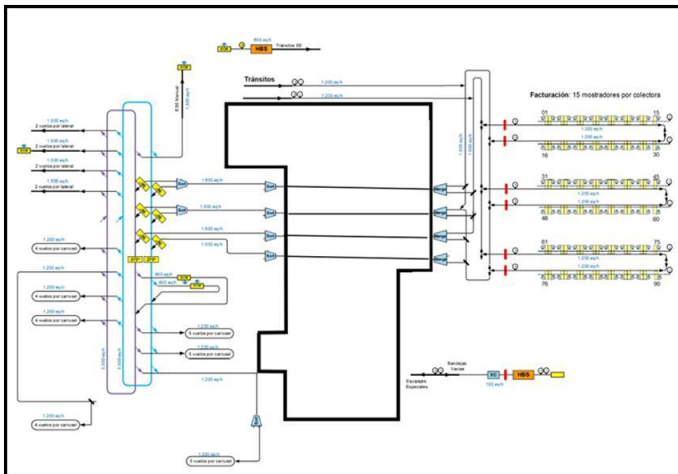
1. El sistema BHS correspondiente al HBS no se encuentra cubierto por la TUUA

El OSITRAN señala que el Cargo de Acceso no debe considerar inversiones del sistema BHS, dado que estos costos están cubiertos por la TUUA; sin embargo, la inversión de dichas fajas en cuestión no corresponde a la propia funcionalidad del sistema BHS, ya que estas han sido implementadas como parte de la infraestructura necesaria para la correcta operación del Sistema HBS. De hecho, estas fajas fueron diseñadas y construidas con el propósito específico de establecer un circuito adicional para la inspección del equipaje en bodega. La inversión, por lo tanto, no está destinada al despacho de equipaje, que es el servicio que cubre la TUUA, sino al Servicio Esencial de Inspección de Equipaje (HBS). Específicamente en la pestaña “Detalle áreas” del archivo Excel “2024.10.29 FC HBS” que fue compartido al regulador como parte de la propuesta LAP, se puede observar que se presentan dos diagramas que detallan el flujo de fajas. A continuación, algunas precisiones:

- Diagrama completo de fajas: En el cual se puede apreciar las fajas que específicamente son utilizadas para el servicio de inspección de equipaje HBS (señalizadas con un borde de línea negro en la parte central del sistema). Si las maletas tienen un recorrido en el sentido de derecha a izquierda, se puede apreciar claramente que estas pueden ser desviadas hacia la parte inferior si el nivel 3 o nivel 4 de inspección es requerido, caso contrario, dichas maletas continuarían su recorrido sin desvío alguno.



- Diagrama de fajas que excluye las fajas del sistema de inspección HBS: En el cual es posible apreciar el recorrido de una maleta si el sistema de inspección HBS no existiera. Como se puede apreciar, no sería necesaria la implementación de fajas adicionales de no brindar dicho servicio. Por lo tanto, dichas inversiones no son parte de la TUUA sino del Servicio Esencial de Inspección de Equipaje (HBS) y, por lo tanto, las inversiones de las fajas adicionales deben formar parte del cargo de acceso.



2. Cumplimiento normativo y mejora en operatividad del Sistema HBS

La normativa internacional establecida por la OACI exige que el equipaje facturado sea sometido a controles de seguridad específicos antes de ser cargado en la aeronave. La implementación de estas fajas transportadoras responde directamente a dicha obligación, asegurando que el equipaje pueda ser inspeccionado de manera eficiente y conforme a la regulación vigente para garantizar la seguridad de los pasajeros conforme a la norma 4.5.2. del Anexo 17 de la OACI. Sin esta infraestructura, el proceso de inspección se vería afectado, y ello generaría indudablemente impactos en la seguridad y la operación del aeropuerto y, por ende, la salvaguardia del pasajero."

[El subrayado es de origen.]

205. Como puede observarse, LAP plantea que la inversión en las fajas transportadoras destinadas al Sistema de Inspección de Equipaje (HBS) debe ser incluida en el cálculo del Cargo de Acceso, argumentando que estas no forman parte del Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) financiado por la TUUA. El Concesionario sostiene que dichas fajas fueron diseñadas específicamente para la inspección de equipaje en bodega, lo que las convierte en infraestructura esencial para el HBS y, por tanto, en una inversión que debe ser considerada dentro del Cargo de Acceso. Además, LAP resalta que la implementación de estas fajas responde a una exigencia normativa de la OACI (norma 4.5.2 del Anexo 17), que requiere controles de seguridad en el equipaje facturado antes de ser cargado en la aeronave, y manifiesta que la ausencia de esta infraestructura afectaría el proceso de inspección, comprometiendo la seguridad operativa del aeropuerto. Por ello, el Concesionario argumenta que estas inversiones deben ser tratadas como parte del servicio esencial de inspección y no como parte del sistema de despacho de equipaje cubierto por la TUUA.
206. Sobre el particular, tal como se señaló en la Propuesta del Ositrán, en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN⁵⁵, de fecha 6 de julio de 2020, se indicó que el sistema HBS instalado en el AIJC representa un sistema distinto al Sistema de Despacho de Equipaje (BHS), si bien ambos sistemas funcionan de manera integrada. Asimismo, considerando dicha integración de sistemas, en el citado Informe Conjunto se señaló que los Usuarios Intermedios requieren del acceso a ambos sistemas para poder prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (despacho e inspección del equipaje en bodega). En efecto, en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN, el Ositrán indicó lo siguiente:

"Respecto a la definición del alcance técnico del Sistema de Inspección de Equipaje (Sistema HBS), el Regulador se ratifica en su análisis a través del cual concluye que el Sistema de Despacho de Equipaje (Sistema BHS) y el Sistema HBS son dos sistemas diferentes, cada uno con sus propias características; destacándose que, el Sistema HBS instalado en el AIJC consta de cinco (05) niveles, de conformidad con las obligaciones del Concesionario establecidas en el numeral 1 del Anexo 4 (SEGURIDAD INTEGRAL) y el numeral 1.18 del Anexo 14 (REQUISITOS TECNICOS MÍNIMOS) del Contrato de Concesión. Asimismo, teniendo presente que dichos sistemas funcionan de manera integrada, los Usuarios Intermedios requieren del acceso a ambos sistemas para poder prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (despacho (sic) e inspección del equipaje en bodega). Sin perjuicio de ello, de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, el Cargo de Acceso no considera los costos de inversión, mantenimiento y seguros correspondientes al Sistema de Despacho de Equipaje, por cuanto estos se encuentran cubiertos por la TUUA."

[El subrayado es nuestro.]

⁵⁵ Informe mediante el cual el Regulador se pronunció sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A. con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo las condiciones y Cargo de Acceso correspondientes.

207. En ese marco, y en línea con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA⁵⁶, el Cargo de Acceso por el uso del sistema HBS no considera los costos de inversión, mantenimiento y seguros correspondientes al BHS, por cuanto estos se encuentran cubiertos por la TUUA pagada por los pasajeros.
208. Asimismo, como también fue advertido en la Propuesta del Ositrán, en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN se indicó que, *“de acuerdo con la normativa técnica internacional definida por la OACI, el Sistema de despacho de equipaje comprendido en los servicios aeroportuarios cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros en el AIJCh, está referido a las rutas de circulación que sigue el equipaje a través de las fajas transportadoras, desde que este se separa del pasajero en los mostradores de check in hasta el punto de su entrega a las aeronaves; destacándose que, durante dicho recorrido, el equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos de seguridad que exige la regulación aeronáutica, como es la inspección a través del Sistema HBS”*.
209. Así, sobre la base de dichos argumentos, en la Propuesta del Ositrán se sustentó que las inversiones propuestas por el Concesionario respecto al sistema de fajas transportadoras no corresponderían ser incorporadas en el Cargo de Acceso, debido a que forman parte del sistema BHS del AIJC, cuyos costos asociados se encuentran cubiertos por la TUUA.
210. Sin embargo, en los comentarios presentados, LAP solicita que se incorpore la inversión en las fajas del sistema BHS dentro del cálculo del Cargo de Acceso por las siguientes razones:
- Las fajas fueron diseñadas específicamente para la inspección de equipaje en bodega, lo cual las convierte en infraestructura esencial para el sistema HBS, y por tanto no se encuentran cubiertas por la TUUA.
 - La implementación de las fajas responde directamente al cumplimiento de la normativa internacional establecida por la OACI, ya que su ausencia afectaría el proceso de inspección y la seguridad del AIJC.
211. Con relación al punto i), esta Gerencia se reafirma en los argumentos señalados en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN, respecto a la distinción entre el sistema HBS y el sistema BHS. Al respecto, como se indicó en el referido Informe Conjunto, si bien ambos sistemas funcionan de manera integrada, cada sistema les permite a los Usuarios Intermedios la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, tanto en lo referente al despacho (sistema BHS) como la inspección (sistema HBS) del equipaje en bodega.
212. Lo anterior, tal como fue expuesto en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN, se respalda en lo descrito en el numeral 9.5 del Doc. 9184 de la OACI (Manual de Planificación de Aeropuertos), el mismo que forma parte del marco normativo del Manual del Aeródromo del AIJC. En efecto, en dicho documento se detalla el concepto de Despacho del Equipaje bajo los siguientes términos:

“9.5 DESPACHO DEL EQUIPAJE

Concepto del despacho del equipaje

9.5.1 Para aquellas partes de las rutas de circulación de pasajeros en las que el equipaje acompaña a estos, los principios de circulación de pasajeros se aplican también al equipaje. Las rutas de circulación de equipaje son aquellas partes del sistema dedicadas específicamente al manejo de equipaje, cuando se separa de los pasajeros. (...) Los factores que han de tener en cuenta son:

⁵⁶ REMA.-

“Artículo 26.- Principios económicos para determinar el Cargo de Acceso.

Los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
(...)

g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.”

- a) La circulación de equipaje y la de pasajeros deberían equiparse en cuanto a la velocidad y capacidad;
- b) Las rutas de circulación no deberían ser incompatibles con las circulaciones de pasajeros o de vehículos;
- c) Deberían disponerse de rutas de circulación que permitan recuperar el equipaje en una fase cualquiera;
- d) El sistema de circulación debería implicar un número mínimo de operaciones individuales de manejo, por ejemplo, transferencias entre diferentes tipos de vehículos, etc., y la circulación debería ser uniforme e ininterrumpida;
- e) Las rutas de circulación deberían disponerse de manera que los pasajeros tengan oportunidad de desembarazarse de su equipaje en el punto más cercano posible;
- f) Los sistemas de recogida del equipaje deberían proporcionar una presentación continua a los pasajeros y la posibilidad de recuperar personalmente su equipaje;
- g) Las rutas de circulación pueden verse influidas por el tipo de sistema de manejo adoptado, por ejemplo, carretillas manuales o propulsadas mecánicamente, cintas transportadoras, etc.; y
- h) Los sistemas de paletización deberían ser compatibles con las bodegas de equipaje de las aeronaves y los sistemas de carga de las mismas.

9.5.2 (...) Las inspecciones de seguridad del equipaje deben efectuarse antes de la presentación para el vuelo. Independientemente del sistema adoptado, el circuito que siga el equipaje debería disponerse de forma que todo él esté sujeto a la misma inspección, incluido el equipaje de transbordo."

(...)

Circulación de equipaje a la salida

9.5.7 Las instalaciones para equipaje deberían analizarse como un plan de circulación, y todos los sistemas deberían tener la máxima flexibilidad. De igual manera, todas las zonas de equipaje deberían planearse de forma que proporcionen el espacio máximo despejado libre de obstáculos, para facilitar su adaptación a nuevos sistemas y procedimientos.

(...)

Sistemas

9.5.9 La elección de los sistemas de manejo de equipaje dependerá del tamaño y naturaleza del tráfico, y de consideraciones locales tales como el coste y la disponibilidad de mano de obra, así como de la habilidad de la mano de obra local para la operación y mantenimiento del equipo mecánico. El régimen de movimiento de tráfico y el volumen de equipaje pueden exceder pronto la capacidad de los sistemas manuales, y, con frecuencia, se necesitan sistemas mecánicos o automáticos para la selección del equipaje. Estos últimos pueden ofrecer la ventaja de necesitar menos espacio que los sistemas manuales.

(...)

Trazado

9.5.13 No existe ningún trazado único que ofrezca un número de ventajas tan enormes que pueda recomendarse para su aplicación a todas las zonas de equipaje. Los factores fundamentales que hay que considerar son el tiempo de manejo, que es corrientemente una función directa de la distancia que tiene que recorrer el equipaje, y la provisión de un número suficiente de puntos en la parte aeronáutica del edificio para la entrega del equipaje a las aeronaves.

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros.]

213. Como puede observarse, de acuerdo con la OACI, el **despacho del equipaje** se refiere a las rutas de circulación o aquellas partes del sistema dedicadas específicamente al manejo de equipaje, cuando se separa de los pasajeros; destacándose lo siguiente:

- Las rutas de circulación deberían ser uniformes e ininterrumpidas, pudiendo verse influidas por el tipo de sistema de manejo adoptado (por ejemplo, carretillas manuales o propulsadas mecánicamente, cintas transportadoras, etc.); asimismo, la elección de los sistemas de manejo de equipaje dependerá principalmente del tamaño y naturaleza del tráfico.
 - Por otro lado, independientemente del sistema adoptado, el circuito que siga el equipaje debería disponerse de forma que todo él esté sujeto a la misma inspección de seguridad, incluido el equipaje de transbordo.
 - Asimismo, en el caso de las rutas de circulación del equipaje de salida, no existe un trazado único que pueda recomendarse a todas las zonas de equipaje, sino que los factores fundamentales que deben considerarse son el tiempo de manejo, que es comúnmente una función directa de la distancia que tiene que recorrer el equipaje desde que se separa del pasajero (en los mostradores de Check-In), y la provisión de un número suficiente de puntos en la parte aeronáutica del edificio para la entrega del equipaje a las aeronaves.
214. En ese sentido, de acuerdo con la normativa técnica internacional definida por la OACI, el sistema de despacho de equipaje comprendido en los servicios aeroportuarios cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros en el AIJC, está referido a las rutas de circulación que sigue el equipaje a través de las fajas transportadoras, desde que este se separa del pasajero en los mostradores de Check-In hasta el punto de su entrega a las aeronaves; destacándose que, durante dicho recorrido, el equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos de seguridad que exige la regulación aeronáutica, como lo es la inspección a través del Sistema HBS.
215. Cabe indicar que, como ha sido referido líneas arriba, el Manual del Aeródromo del AIJC se rige, entre otros, por el Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI (Doc. 9184). No obstante, pese a tener conocimiento de dicha normativa, el Concesionario argumenta que la inversión de fajas que, según indica, fueron diseñadas y construidas con el propósito específico de establecer un circuito adicional para la inspección del equipaje en bodega, no corresponden a la propia funcionalidad del sistema BHS, y señala además que, de no brindarse el servicio, no sería necesaria la implementación de fajas adicionales.
216. Sin embargo, como se detalló anteriormente y también fue manifestado en la Propuesta del Ositrán, la normativa técnica de la OACI es clara al indicar que el sistema BHS está referido a las rutas de circulación del equipaje a través de las fajas transportadoras, desde que este se separa del pasajero hasta el punto de su entrega a las aeronaves, siendo que en el recorrido dicho equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos de seguridad que exige la regulación aeronáutica. De este modo, se infiere que la presencia de un mayor (menor) número de controles y procedimientos de seguridad exigidos se reflejaría en una mayor (menor) extensión de la ruta de circulación del equipaje a través de las fajas transportadoras, de ser necesario; no obstante, la inversión referida a dichas fajas transportadoras seguiría estando cubierta por la TUUA que pagan los pasajeros en el AIJC.
217. Así, en el supuesto negado de que no existiera exigencia alguna de controles o procedimientos de seguridad en el aeropuerto o, en palabras de LAP, de no brindarse el servicio de HBS, resulta evidente que la ruta de circulación del equipaje a través de las fajas transportadoras seguiría contándose desde que este se separa del pasajero hasta el punto de su entrega a las aeronaves, aunque sin revisiones de por medio, ello debido a que los controles de seguridad a los que es sometido el equipaje se efectúan durante su recorrido a lo largo de dicha ruta.
218. En ese sentido, afirmar, como lo hace el Concesionario, que las fajas fueron diseñadas y construidas con el propósito de establecer un circuito “adicional” para la inspección del equipaje en bodega, sugiere incorrectamente que la ruta de circulación del equipaje se vería interrumpida en determinados puntos por los controles de seguridad, cuando, según la definición previamente revisada, dichos controles se llevan a cabo durante el recorrido del equipaje dentro de la misma ruta.

219. Por otro lado, con relación al punto ii), si bien el Concesionario manifiesta que la implementación de las fajas transportadoras responde directamente a una obligación derivada de la normativa técnica de la OACI (Anexo 17, numeral 4.5.2), debe indicarse que la referida norma no se contrapone a lo descrito en el numeral 9.5 del Doc. 9184 de la OACI señalado anteriormente. En efecto, en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, numeral 4.5.2, se señala lo siguiente:

“4.5 Medidas relativas al equipaje de bodega

(...)

4.5.2 Cada Estado contratante asegurará que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

(...)”

[El subrayado es nuestro.]

220. Como puede observarse, la referida norma, aplicada al caso del AIJC, busca garantizar la seguridad del transporte aéreo y prevenir amenazas o actos ilícitos, a través de la inspección del equipaje de bodega antes de ser colocada en la aeronave. Nótese, además, que dicho numeral se encuentra alineado con lo establecido en el numeral 9.5 del Doc. 9184 de la OACI, en la medida en que la inspección del equipaje debe llevarse a cabo durante su recorrido en las rutas de circulación a través de las fajas transportadoras.
221. Asimismo, de la revisión específica del Anexo 17, numeral 4.5.2, no se advierte que su aplicación por sí misma conlleve a que se definan a las fajas transportadoras como un circuito “adicional” a la ruta de circulación del equipaje, tal como alega el Concesionario. Al contrario, el referido numeral también hace notar la presencia de una ruta seguida por el equipaje, la cual va desde “desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte”, siendo que si el equipaje, durante su recorrido por dicha ruta, ve comprometida su integridad, deberá volver a ser inspeccionado antes de ser colocado en la aeronave.
222. En ese sentido, sobre la base de lo desarrollado, **se desestima el comentario presentado por LAP**, toda vez que, como se indicó en la Propuesta del Ositrán, las inversiones propuestas por el Concesionario respecto al sistema de fajas transportadoras no corresponderían ser incorporadas en el Cargo de Acceso, debido a que forman parte del sistema BHS del AIJC, cuyos costos asociados se encuentran cubiertos por la TUUA.
- a.3) Sobre la inversión en máquinas de rayos X provenientes del Terminal actual
223. LAP menciona que es necesario incluir en el CAPEX la inversión referida a los dos (2) equipos trasladados del Terminal actual al nuevo Terminal, específicamente las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX”, así como la inversión asociada a su instalación. Al respecto, el Concesionario manifiesta lo siguiente:

“Con respecto a la observación realizada por OSITRAN sobre la incorporación de las máquinas RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX, provenientes del actual Terminal de pasajeros, consideramos que estas máquinas, así como sus respectivas instalaciones sí deben incluirse como inversión en el modelo tarifario debido a lo siguiente:

1. Cumplimiento de los Requisitos de Tecnología y Operatividad de las Máquinas HBS

Estas máquinas sí cumplen con los criterios establecidos en el Contrato de Concesión respecto a la instalación de equipos de “tecnología de punta”. De hecho, fueron adquiridas e instaladas nuevas en el terminal actual en el año 2023, lo que garantiza su óptimo estado y operatividad conforme a los estándares de seguridad y eficiencia exigidos para el aeropuerto. Cabe resaltar que estas máquinas cumplen plenamente con los requisitos técnicos y

normativos vigentes, y ello asegura un desempeño eficiente dentro del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (HBS). Su exclusión del modelo de inversiones carecería de justificación técnica y financiera.

2. Eficiencia y cumplimiento con normativa de seguridad

La cláusula 5.16 del Contrato de Concesión establece la obligación de instalar equipos nuevos y de tecnología de punta. Esta disposición debe interpretarse además en el contexto de garantizar la eficiencia y seguridad operativa del aeropuerto, en línea con los requisitos técnicos exigidos por la normativa aeronáutica internacional. En este sentido, las máquinas RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX cumplen con los estándares de seguridad exigidos por la OACI en el anexo 17 y Doc 8973, Manual de Seguridad de la Aviación. El Anexo 17 de la OACI establece que todo equipaje facturado debe ser inspeccionado antes de ser cargado en una aeronave, garantizando la seguridad de las operaciones aeroportuarias y, complementariamente, el Doc 8973 detalla los procedimientos y equipos necesarios para esta inspección, incluyendo el uso de tecnologías avanzadas de detección. En este sentido, la inclusión de las máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX en el nuevo Terminal no solo es coherente con estas disposiciones, sino que es fundamental para mantener la continuidad operativa y el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad.

3. Optimización de recursos y sostenibilidad

La decisión de trasladar estos equipos responde a criterios de eficiencia operativa y sostenibilidad. La inversión en nuevos equipos de inspección con especificaciones equivalentes generaría un costo adicional significativo sin representar un beneficio tangible en términos de seguridad o eficiencia para el usuario. Por ejemplo, la Comisión Europea y otros organismos internacionales promueven la optimización del ciclo de vida de los equipos tecnológicos mediante estrategias de reutilización cuando se encuentran en condiciones óptimas y cumplen con la normativa vigente.

4. Impacto en la eficiencia de costos

La exclusión de estos equipos del modelo tarifario generaría un impacto financiero, ya que obligaría a una inversión adicional en nuevos equipos sin que exista una justificación técnica que respalde tal decisión. En este contexto, es fundamental considerar lo establecido en el Artículo 13 del Reglamento General del OSITRAN (REGO), que establece el principio de Eficiencia y Efectividad, señalando que la actuación del OSITRAN debe guiarse por la búsqueda de eficiencia en la asignación de recursos y el logro de los objetivos al menor costo para la sociedad en su conjunto. En este sentido, la exclusión de estos equipos para exigir equipos nuevos contravendría dicho principio, al generar costos adicionales y afectar la racionalidad económica en la toma de decisiones de inversión, ya que finalmente el usuario es quien paga dicho cargo.

5. Impacto en la determinación del cargo de acceso

Es necesario precisar que en caso el regulador no acepte la inclusión de las dos máquinas HBS instaladas en el 2023 en el Terminal actual y exija la adquisición e instalación de equipos completamente nuevos, resultaría necesario actualizar el cálculo del cargo de acceso para reflejar esta inversión adicional. De lo contrario, el modelo económico estaría subestimando el cargo de acceso.

La correcta determinación del cargo de acceso debe contemplar todos los costos para garantizar el cumplimiento de las exigencias regulatorias. Si la inversión adicional en nuevas máquinas se confirma por parte del regulador, esta debería ser incorporada en el modelo económico de manera inmediata para evitar distorsiones en el modelo económico."

224. Como puede observarse, LAP manifiesta que dichos equipos cumplen con los requisitos tecnológicos establecidos en el Contrato de Concesión, ya que fueron adquiridos e instalados en 2023, lo cual asegura su operatividad y alineación con los estándares de seguridad. Asimismo, el Concesionario señala que su exclusión carecería de justificación técnica y financiera, dado que cumplen con las normativas de la OACI y el Manual de Seguridad de la Aviación, y resalta que la reutilización de estos equipos representa una medida eficiente y sostenible. Finalmente, LAP advierte que, si el Regulador exige la adquisición de máquinas nuevas, el cálculo del Cargo de Acceso deberá actualizarse para reflejar esta inversión adicional.

225. Sobre el particular, se debe mencionar que la exclusión de dichas máquinas en la Propuesta del Ositrán se basó en que, mediante el Oficio N° 16018-2024-GSF-OSITRAN, la GSF remitió a LAP el Informe N° 04655-2024-GSF-OSITRAN en el cual se emitió pronunciamiento respecto al cumplimiento de la cláusula 5.16 del Contrato de Concesión del AIJC en relación con el uso de equipos rehabilitados y reubicados propuesto por el Concesionario. En particular, en dicha comunicación se manifestó que la reubicación de equipos procedentes del Terminal actual en el nuevo Terminal, tal como lo plantea LAP, contravendría lo dispuesto en el Contrato de Concesión del AIJC puesto que el referido contrato establece la obligación de instalar equipos nuevos y de tecnología de punta. Por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se excluyeron dichas inversiones propuestas por LAP, tanto en lo correspondiente al valor de dichos equipos como en los montos por concepto de instalación.
226. Sin embargo, en los comentarios presentados por LAP se argumenta que ambos equipos sí deben incluirse como inversión para la determinación del Cargo de Acceso ya que estos fueron adquiridos e instalados nuevos en el Terminal actual en el año 2023 y cumplen con los criterios de “tecnología de punta” indicados en la cláusula 5.16 del Contrato de Concesión, además de que cumplen con los estándares de seguridad de la OACI, por lo que su inclusión en el nuevo Terminal es clave para mantener la continuidad operativa y el cumplimiento normativo. Además, el Concesionario alega que el traslado de los equipos se basa en criterios de eficiencia y sostenibilidad, evitando costos innecesarios sin afectar la seguridad o el desempeño, en línea con las recomendaciones internacionales sobre reutilización tecnológica.
227. Sobre este aspecto, mediante el Memorando N° 0071-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 19 de marzo de 2025, se efectuaron diversas consultas a la GSF relacionadas con inversiones en infraestructura y equipamiento que son materia de comentarios en el procedimiento. En particular, se solicitó a la GSF indicar si la reutilización de las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” por parte del Concesionario es consistente con sus obligaciones contractuales respecto a la inversión en el nuevo Terminal. Al respecto, mediante el Memorando N° 00089-2025-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de abril de 2025, la GSF dio respuesta a las consultas efectuadas, señalando, sobre este aspecto, lo siguiente:

“Caso Específico – Equipos de Seguridad (Anexo 4- Numeral 1)

5. *Sobre el particular, es importante indicar que las máquinas RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX que es parte del cálculo del Cargo de Acceso pertenecen al ámbito de equipos y maquinaria usada para resguardar la seguridad integral del Aeropuerto. Es así que, el propio contrato de concesión consigna la tratativa específica de acuerdo al Anexo 4.*
6. *El Anexo 4 está referido a los lineamientos y requerimientos de operación que el Concesionario deberá cumplir para la correcta operación del Aeropuerto en materia de seguridad integral, siendo que en el numeral 1 se establece la forma y oportunidad en la que el Concesionario debe cumplir con (i) tener equipos adecuados para la función de seguridad y (ii) tiempo de operación, reemplazo o actualización, según sea el caso:*

“1. El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento y deberá ser reemplazado o actualizado en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.”

(El subrayado es nuestro)

7. *Estando a lo anterior, en efecto, si las referidas máquinas fueron adquiridas por LAP en el año 2023, según las condiciones del Anexo 4, aún se encuentran vigentes bajo la acepción del plazo máximo de tres (3) años; por lo tanto, al comprobarse que se trata del*

mismo modelo de equipos de seguridad adquiridos para el Nuevo Terminal de Pasajeros, estos no tendrían impedimento en su traslado y reubicación, teniendo en cuenta su periodo de tres (3) años desde su adquisición.”

[El énfasis es de origen.]

228. Como puede observarse, de acuerdo con el análisis de la GSF, el Contrato de Concesión del AIJC contendría en su Anexo 4 una disposición específica aplicable al caso de equipos de seguridad, referida a las condiciones de adquisición e instalación de dichos equipos, siendo que dicha disposición es de aplicación complementaria a lo señalado en el numeral 5.16 del referido Contrato. En particular, en el marco de dicha disposición, las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” que fueron adquiridas por el Concesionario en 2023 se encontrarían habilitadas para su traslado al nuevo Terminal sin que ello contravenga con sus obligaciones contractuales respecto a la inversión en la nueva infraestructura.
229. Por tanto, en atención a lo dispuesto en el Anexo 4 del Contrato de Concesión, corresponderá la inclusión de la inversión referida a los dos (2) equipos trasladados del Terminal actual al nuevo Terminal, así como la inversión asociada a su instalación, en el CAPEX del servicio.
230. No obstante, considerando que la instalación de dichos equipos no podrá efectuarse sino hasta después de que el Terminal actual deje de funcionar, y por tanto no estarán operando a partir de la fecha de inicio del servicio en el nuevo Terminal, su inclusión en el flujo de caja descontado para efectos del cálculo del Cargo de Acceso tomará lugar en el año 1 de operación, y no en el año 0 como en el caso de los equipos que serán adquiridos específicamente para la nueva infraestructura. Asimismo, considerando que la inversión total incluye tanto el valor de los equipos como el costo de la instalación, para su inclusión en el flujo de caja descontado se considerará la información remitida por LAP en tanto representa la mejor información disponible sobre dicha inversión en esta etapa del procedimiento.
231. Sobre este punto, cabe indicar que, en la propuesta del Concesionario, el valor de estos equipos fue calculado restando de su valor de adquisición inicial el monto correspondiente a dos años de depreciación lineal. Ello, debido a que, como indica LAP, los equipos fueron adquiridos e instalados en 2023 y, al ser trasladados al nuevo Terminal en 2025, para su incorporación en el Cargo de Acceso se debe consignar únicamente el valor de recuperación o valor neto contable de ambos equipos, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 55 Inversiones en máquinas de Rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” presentadas por LAP en su propuesta (USD)

Nombre del equipo	Valor de adquisición	Depreciación 2023-2024	Monto propuesto por LAP
Máquina de rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3”	812 793	162 559	650 234
Máquina de rayos X “Orion 928DX”	73 252	14 650	58 602

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

232. Cabe indicar que, para descontar el monto de depreciación lineal del valor de adquisición inicial de las máquinas, en la propuesta del Concesionario se consideró que los equipos poseían una vida útil de 10 años, con lo cual las máquinas que a ser trasladadas al nuevo Terminal “costarían” lo equivalente a su valor neto contable y poseerían una vida útil de ocho años (ya que los dos primeros años fueron utilizadas en el Terminal actual). Sin embargo, el Concesionario, a pesar de haber calculado el valor neto de depreciación de ambas máquinas, en su modelo les aplica a dichos equipos una vida útil de 10 años, y no de ocho, asumiendo que ambas máquinas fueron adquiridas como nuevas en el año en que se ponen en operación en el nuevo Terminal.

233. Por tal motivo, para efectos de incorporar la inversión en dichos equipos en el CAPEX del servicio, se considerará el valor neto contable de ambos equipos, esto es, el valor de adquisición menos la depreciación lineal acumulada, además de una vida útil de ocho años, en tanto las máquinas ya han operado por dos años en el antiguo Terminal. Del mismo modo, si bien las máquinas fueron adquiridas en el año 2023, dado que su traslado e instalación en la nueva infraestructura con posterioridad al inicio de operaciones del servicio conllevará una inversión adicional al valor del equipamiento, para efectos de la determinación del presente Cargo de Acceso ambas inversiones recibirán el tratamiento de inversiones proyectadas en tanto existe una relación de complementariedad entre sí, además de que estas tendrán lugar durante el año 1 de operación.
234. En ese sentido, **se acoge parcialmente el comentario presentado por el Concesionario.**
235. Cabe señalar que, en atención a la información solicitada por el Regulador, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, el Concesionario brindó detalles respecto de la inversión en equipamiento destinado al servicio, señalando, entre otros aspectos, lo siguiente:

“ **2 detectores de trazas de explosivos ETD (inicio 2025)**

*El importe total de los Equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD) está respaldado por la **orden de compra N°4400043611**, correspondiente a la adquisición de una serie de equipos para el proceso HBS. Estos equipos fueron solicitados en 2022 a la empresa Unlimited Systems e instalados a mediados del 2023. No forman parte del contrato EPC con Inti Punku. Se adjunta dicha orden en la presente carta, en la cual se especifica que el valor pagado por ambos equipos ETD es de **US\$ 32,186**.*

Cabe resaltar que, tal como se indicó en el memo M-GPF-GSC-2025-0006 titulado “Comentarios al Informe N°00011-2025-GRE-OSITRAN: Propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se sustentó la inclusión en el modelo económico de las máquinas de rayos X instaladas recientemente (2023), a pesar de que provienen del terminal actual.

Siquiendo la misma lógica, los equipos ETD también deben ser considerados dentro de las inversiones del modelo económico, dado que se trata de equipos nuevos instalados en 2023. Estos equipos cumplen con los requisitos de tecnología y operatividad, generan eficiencia, optimizan recursos y garantizan el cumplimiento de las normativas de seguridad, contribuyendo a la sostenibilidad del sistema. Además, su exclusión supondría un impacto financiero, ya que obligaría a una inversión adicional innecesaria en nuevos equipos. Asimismo, influye en la determinación del cargo de acceso, pues si el regulador exigiera la adquisición de equipos completamente nuevos, sería necesario actualizar el cálculo del cargo para reflejar esta inversión adicional.

*Se considera metodológicamente adecuado aplicar una depreciación de 2 años (inicio de operaciones a mediados del 2025), dado que las máquinas fueron instaladas a mediados de 2023. Este criterio es consistente con el aplicado a las inversiones de la máquina RTT110, proveniente del actual Terminal de Pasajeros, presentada en la propuesta por el cargo de acceso al regulador. En consecuencia, el importe total asciende a **US\$ 25,729**, con un costo unitario de **US\$ 12,874**. A continuación, se presenta un resumen de lo expuesto:*

Tabla 3. Cuadro resumen de inversiones de equipos ETD (en US\$)

Equipos	Orden de Compra N° 4400043611	Importe total (depreciado)	Unidades	Costo Unitario
Detector de trazas de explosivos - ETD	32,186	25,749	2	12,874

Finalmente, se detallan a continuación las marcas y modelos de las máquinas ETD que serán trasladadas desde el terminal actual:

- ETD para Equipaje Sobredimensionado
 - Marca: Rapiscan
 - Modelo: Itemiser 4DX

- Número de Serie: 24-5035
- ETD para Nivel 4 de Inspección
 - Marca: Rapiscan

[El subrayado es nuestro.]

236. Como puede observarse, el Concesionario menciona que los equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD), los mismos que fueron considerados en la Propuesta del Ositrán como parte de la inversión proyectada en equipamiento del servicio, fueron adquiridos en 2022 e instalados en 2023 en el Terminal actual, presentando como sustento la orden de compra correspondiente. LAP manifiesta que, de manera similar a lo solicitado para el caso de las máquinas de rayos X comentadas previamente, dichos equipos ETD del Terminal actual deben ser considerados como parte de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal *"dado que se trata de equipos nuevos instalados en 2023"*. Así, el Concesionario indica que, para que dichas inversiones sean introducidas en el cálculo del Cargo de Acceso, debe descontarse una depreciación de dos (2) años al valor de adquisición en 2023.
237. Sobre el particular, si bien lo manifestado por el Concesionario no forma parte de los comentarios presentados mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261, debe señalarse que, en su propuesta presentada, el Concesionario solo manifestó su pretensión de traslado de las máquinas de rayos X "RTT 110 EDS Estándar 3" y "Orion 928DX", dándose por entendido que el resto de los equipos propuestos corresponderían a nuevas adquisiciones, lo cual incluye a los equipos ETD, tal como se evidencia en la información presentada en su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024. Por ello, llama la atención que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, el Concesionario solicite que los montos de inversión por los equipos ETD que proyectaron en su propuesta sean ahora descontados por la depreciación de dos (2) años, a razón de que son equipos que están en funcionamiento en el Terminal actual.
238. Sin perjuicio de ello, debe señalarse que, respecto al traslado de dicho equipamiento, resulta también aplicable lo mencionado en párrafos previos respecto a la reubicación de equipos de seguridad del Terminal actual hacia el nuevo Terminal, además de que, para efectos de incorporar la inversión en dichos equipos en el CAPEX del servicio, se considerará el valor neto contable de ambos equipos y una vida útil de ocho años, en tanto las máquinas ya han operado por dos años en el antiguo Terminal. No obstante, su inclusión en el flujo de caja descontado tomará lugar en el año 0, esto debido a que, por las características físicas de los equipos, su traslado y puesta en operación en el nuevo Terminal implica una logística mínima en comparación con lo requerido en el caso de las máquinas de rayos X.
- a.4) Sobre el IGV generado por la inversión del año 0
239. LAP indica que el IGV generado por la inversión proyectada para el año 0 debe ser considerado en el flujo de caja del Cargo de Acceso. Al respecto, LAP señala que:
- "En relación con el archivo Excel "Modelo_HBS Propuesta VF", específicamente en la pestaña "0. FC-HBS", donde se calcula el cargo de acceso, se ha identificado que el IGV correspondiente al "Plan de inversiones", equivalente al 18% del valor de inversión de US\$ 14,937,538, es decir, US\$ 2,688,757 (celda D38), no ha sido incluido como un flujo en la celda D29, donde debería estar reflejado. Su correcta inclusión permitiría que dicho monto se considere en el flujo de caja operativo y, en consecuencia, en el flujo de caja económico, lo que resultaría en un flujo total de US\$ -17,626,295 para dicho año. Esta omisión tiene un impacto significativo en la determinación del cargo de acceso propuesto, por lo que consideramos que debería ser incorporada en el modelo."*
240. Sobre el particular, debe indicarse que, de la revisión efectuada a la observación formulada por LAP respecto al monto del IGV correspondiente a la inversión proyectada para el año 0 en el flujo de caja, se verificó la omisión involuntaria de la referencia al saldo neto del IGV para el año 0 en la celda D19 del archivo "Modelo_HBS Propuesta VF", pestaña "0. FC-HBS".

241. Así, considerando que el saldo neto del IGV forma parte del flujo de caja operativo y, por ende, impacta sobre el flujo de caja económico, **se acoge el comentario presentado por el Concesionario** y se incorporará la referencia al saldo neto del IGV para el año 0 en la celda D19 del mencionado archivo.

b) Comentarios de los Usuarios Intermedios

b.1) Sobre la demanda del servicio

242. Los Usuarios Intermedios cuestionan la información de tráfico de pasajeros del año 2024 considerada en la Propuesta del Ositrán, señalando que las cifras empleadas difieren de las publicadas por CORPAC y la DGAC. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

“Con respecto a la demanda del servicio, no estamos de acuerdo. Ello, porque según la demanda que estaría utilizando OSITRAN sólo consideraría un número pasajeros totales de alrededor de 24 millones, cuando en el 2024 han transitado por el AIJCH alrededor de 26 millones de acuerdo con la información pública (sic) en la página web de CORPAC, la cual utiliza como fuente de información a la DGAC. Asimismo, LAP se basó las proyecciones de la demanda del 2024 en base a las estimaciones de la consultora Leading Aviation Consulting, la cual informó un total de 26'202,219 millones, cifra que coincide con las estadísticas de la DGAC.

Es por este motivo, que los pasajeros de transferencia que son utilizados por OSITRAN se encuentran subestimados en un valor alrededor de 305,981 pasajeros, lo que resulta más consistente con la demanda del servicio de transferencia del AIJCH (Ver Cuadro N° 1.1)

Cuadro N° 1.1: Pasajeros de salida y transferencia totales, 2024

	Pasajeros de salida OSITRAN 2024	Pasajeros de salida CORPAC 2024	PAX Transferencia 2024 (Diferencia CORPAC-OSITRAN)	PAX de salida más transferencia de LAP 2024
Total Pasajeros de salida y transferencia	12,755,490	13,061,471	1,632,193	14,106,609
Internacional	4,245,238	5,603,792	1,358,554	2,989,319
Nacional	7,184,040	7,457,679	273,639	7,016,050
Transferencia	1,326,212			4,101,241

Fuente: CORPAC-DGAC
Elaboración Propia

*Entre el 2022-2023, el número de pasajeros de Salida publicado por CORPAC, supera en 343 mil y 507 mil pasajeros, con respecto a los datos de OSITRAN en los respectivos años. Por lo tanto, **es necesario recalcular el número de pasajeros con maleta facturada para el 2024**. Una vez actualizados los datos, la participación promedio del total de pasajeros con maleta facturada sobre el total de pasajeros de salida más transferencia entre 2022-2024 es de 43%. (Ver Cuadro N° 1.2)*

Cuadro N° 1.2: Demanda del Servicio de Inspección de Equipaje (HBS) en el AIJCH

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros con maleta facturada (CR- OSITRAN)				4,178,573	4,553,884	5,203,184						
Total de pasajeros en salida + transferencia				9,482,641	10,958,296	13,061,471	14,282,932	15,437,799	16,347,638	17,270,759	18,264,730	19,321,078
Salidas Nacionales				7,184,040	7,580,567	7,747,958	7,883,427	8,178,996	8,503,042	8,840,033		
Salidas Internacionales				4,245,238	4,721,479	5,366,328	5,806,214	6,343,729	6,829,179	7,351,778		
Transferencia				1,632,193	1,972,867	2,283,515	2,557,994	2,748,122	2,932,509	3,129,266		
Tasa Crec PAX Internacional				11.22%	13.66%	8.20%	9.26%	9.26%	7.65%	7.85%		
Tasa Crec PAX Nacional				5.63%	2.63%	2.50%	2.45%	3.96%	3.96%	3.96%		
Tasa Crec PAX Transferencia				20.87%	16.75%	12.02%	7.43%	6.71%	6.71%	6.71%		
% de salidas con equipaje facturado				44.21%	41.55%	42.88%						
% promedio 2022-2024						43%						
Proyección de pasajeros con maleta facturada												
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Total de pasajeros en salida + transferencia- CORPAC				9,826,264	11,466,412	13,061,471						
PAX con maleta facturada	0	0	0	4,329,992	4,764,605	5,536,797	6,124,458	6,619,660	7,009,793	7,405,621	7,831,835	8,284,791
% promedio 2022-2024												
Fecha de Inicio de Cargo						30/03/2025	1/01/2026	1/01/2027	1/01/2028	1/01/2029	1/01/2030	
Fecha de Fin de Cargo						31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	29/03/2030	
Días						277	365	365	365	365	88	
Pasajeros que Facturan Equipaje	0	0	0			4,647,876	6,619,660	7,009,793	7,425,910	7,831,835	1,997,429	

Fuente: OSITRAN. Elaboración: Autor.

[El énfasis es de origen.]

243. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios señalan que el Ositrán habría subestimado el número de pasajeros de salida y transferencia, y solicitan que dicha información se recalcule para el año 2024. De acuerdo con los Usuarios Intermedios, una vez efectuado dicho recálculo, la participación promedio de pasajeros con maleta facturada sobre el total de pasajeros de salida y transferencia entre 2022 y 2024 ascendería a 43%.
244. Sobre particular, debe señalarse que, tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán, para llevar a cabo las proyecciones de demanda se consideraron las variables “ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje” y “número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia)”, siendo que, en el caso específico del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, se asumió un ratio constante estimado a partir del promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2022-2024, el cual ascendió a 42,23%. Respecto al cálculo de dichos ratios mensuales de participación porcentual, en la Propuesta del Ositrán se obtuvieron dividiendo el número de pasajeros que facturaron equipaje por el número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), empleándose como fuente de información a las estadísticas mensuales remitidas por LAP al Portal de Declaración Estadística del Ositrán (PDE) para el periodo comprendido entre enero de 2022 y diciembre de 2024.
245. Sobre este punto, conviene señalar que la entrega de información operativa de la Concesión, mediante el empleo de formatos estadísticos, por parte de LAP al Ositrán a través del PDE, se enmarca en el cumplimiento del artículo 26 del Reglamento General de Supervisión del Ositrán (RGS). En particular, el referido artículo establece lo siguiente:

“Artículo N° 26.- Informes

Las Entidades Prestadoras se encuentran obligadas a presentar informes mensuales, los mismos que deben ser presentados durante el mes siguiente. No será necesario que las Entidades Prestadoras presenten una información cuando ésta ya se encuentre contenida en algún reporte, informe o documento similar presentado por la Entidad Prestadora a OSITRAN en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

El contenido mínimo de este Informe será el siguiente:

- a) Cumplimiento de obligaciones del mes.
- b) Ejecución del Plan de Inversiones.
- c) Ejecución del Plan de mantenimiento.
- d) Estadísticas Comerciales y Operativas.
- e) Accesos otorgados y solicitudes de acceso en proceso.

OSITRAN podrá determinar los formatos para la presentación de dichos Informes. Asimismo, OSITRAN podrá establecer formatos para la presentación de información que la Entidad Prestadora se encuentre obligada a proporcionar en cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Concesión.”

[El subrayado es nuestro.]

246. De este modo, los formatos estadísticos remitidos mensualmente por el Concesionario a través del PDE representan una fuente de información primaria, toda vez que contienen información operativa captada por la propia Entidad Prestadora durante la gestión de la infraestructura que tiene a cargo.
247. Si bien en sus comentarios los Usuarios Intermedios cuestionan la información de tráfico de pasajeros del año 2024 empleada en la Propuesta del Ositrán y establecen comparaciones con las cifras publicadas por CORPAC y la DGAC, debe señalarse que, a diferencia de la información remitida por LAP, el Regulador no dispone de los mecanismos para verificar o validar las cifras publicadas por entidades ajenas a su ámbito de competencia.
248. Nótese que lo anterior no resulta aplicable al caso de CORPAC, en tanto dicha empresa se encuentra bajo el ámbito de competencia del Ositrán; sin embargo, debe indicarse que CORPAC no posee la administración del AIJC y, por tanto, no posee los mecanismos para

recopilar la información mensual de tráfico de pasajeros en dicho terminal como lo hace LAP. Tal es esa la situación que, al revisar las estadísticas de tráfico de pasajeros de 2024 publicadas por CORPAC para el caso de Lima⁵⁷, dicha Entidad Prestadora aclara que su fuente de información es la DGAC, tal como se aprecia en la siguiente ilustración.

Ilustración 1 Extracto de la información estadística publicada por CORPAC

AEROPUERTOS/ AERODROMOS	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO	
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida
JULIACA	22 797	22 816	22 786	22 917	20 524	21 055	22 766	24 669	23 433	25 097	20 368	22 14
LIMA	628 518	603 580	563 666	564 399	571 096	570 745	570 327	559 360	621 187	614 845	585 691	591 81
MAZAMARI	0	685	131	593	0	602	0	453	0	583	0	22
MOQUEGUA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NASCA	5 419	5 419	4 380	4 386	5 960	5 966	6 447	6 458	7 126	7 126	5 868	5 87
PISCO	254	674	53	56	49	51	1	8	12	3	610	0
PIURA	47 839	49 001	46 100	46 096	42 710	43 651	40 647	41 815	43 030	43 301	41 102	41 02
PUCALLPA	27 565	28 366	26 965	27 420	27 972	27 988	26 068	26 453	27 497	27 923	27 993	26 98
PTO. MALDONADO	13 416	13 592	12 953	12 629	15 243	15 028	14 859	15 096	16 517	16 652	14 061	14 18
RIOJA	12	26	28	45	12	27	10	27	7	19	6	1
ROD. DE MENDOZA	353	358	302	347	313	332	325	330	345	346	340	34
SAPOSOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TACNA	19 082	19 881	21 243	21 048	20 747	21 244	18 241	18 734	18 824	18 767	18 017	18 62
TALARA	15 319	15 582	14 689	14 583	11 234	11 557	9 903	10 173	10 304	10 400	10 623	10 08
TARAPOTO	52 366	55 184	48 461	48 988	44 551	45 209	38 643	39 646	45 576	45 597	47 751	44 24
TINGO MARIA	0	294	0	261	0	305	0	520	0	597	0	60
TOCACHE	2	5	9	15	3	5	0	0	0	0	3	0
TRUJILLO	39 449	42 420	37 335	38 654	38 471	39 373	36 199	37 220	40 970	41 255	38 108	38 11
TUMBES	21 759	22 230	18 395	18 394	16 134	16 921	15 015	15 014	18 885	19 100	15 779	15 96
YURIMAGUAS	598	585	602	608	727	709	626	677	797	837	781	75
TOTAL NACIONAL	1 278 668	1 280 919	1 165 964	1 165 998	1 182 258	1 182 445	1 169 242	1 169 892	1 282 474	1 284 110	1 219 391	1 220 39

Nota: Se incluye información disponible acerca de vuelos regulares, no regulares, aviación general y militares.

Entrada: Arribo de pasajeros / Salida: Embarque de pasajeros

Se consideran aeropuertos concesionados y administrados por CORPAC S.A.

Aptos. Concesionados a ADP: Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes.

Aptos. Concesionados a AAP: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna.

Aptos. Concesionados a LAP: Lima.

(*) Información correspondiente al reporte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Fuente: Propia y DGAC.

Fuente: CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

249. Entre tanto, en el caso de las cifras publicadas por la DGAC, al revisar las estadísticas de tráfico de pasajeros correspondientes al año 2024⁵⁸, se observa que dicha entidad toma como fuente de información lo reportado por las líneas aéreas, inclusive para el caso del AIJC, en lugar de considerar la información que recopila el propio Concesionario del aeropuerto. Al respecto, esto explicaría la diferencia en las cifras de tráfico de pasajeros que fue manifestada por los Usuarios Intermedios en sus comentarios.
250. Por lo tanto, en vista de que la información remitida por LAP a través del PDE representa, para efectos de la proyección de demanda en la Propuesta del Ositrán, una fuente de información primaria en tanto es recogida por la Entidad Prestadora durante la operación del AIJC, y en la medida en que puede ser verificada por el Regulador ya que posee los mecanismos para dicho fin, nos reafirmamos en el uso de dicha fuente para efectos del cálculo del Cargo de Acceso. En ese sentido, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios sobre dicho extremo.**
251. Sin embargo, cabe indicar que, en el marco de la verificación de la información que es enviada por las Entidades Prestadoras al PDE, el Concesionario presentó actualizaciones a los formatos estadísticos remitidos, en particular para el mes de noviembre de 2024; por tal motivo, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se considerará la información actualizada del tráfico de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) para el año 2024. Cabe indicar que en la siguiente sección se detallarán las nuevas estimaciones de demanda obtenidas a partir de la información estadística actualizada.

⁵⁷ CORPAC, Movimiento General Aeroportuario Nacional 2024. Documento de Gestión. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/informes-publicaciones/5377428-movimiento-general-aeroportuario-nacional-2024> (última revisión: 13.03.2025).

⁵⁸ DGAC. Boletín Estadístico de enero a diciembre del 2024 a nivel nacional e internacional. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/343577-estadistica-de-pasajeros> (última revisión: 13.03.2025).

b.2) Sobre los costos operativos del servicio

252. Los Usuarios Intermedios expresan su acuerdo general con la estructura de costos utilizada en la Propuesta del Ositrán; sin embargo, discrepan de la estimación realizada por el Regulador para el costo de los seguros del sistema HBS. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

“Estamos de acuerdo con la estructura de costos que está utilizando el Regulador. Es decir, costos directos, indirectos y no imputables. También con considerar como costos directos al mantenimiento y seguros.

Respecto a los seguros, no estamos de acuerdo con OSITRAN con la estimación promedio de los años 2022 y 2023 del valor seguros de HBS. En la revisión anterior, el Regulador estimó el valor del seguro en base al seguro multirriesgo adquirido por LAP, el cual es distribuido en base a un porcentaje sobre la inversión en el servicio HBS.

OSITRAN afirma que los Usuarios Intermedios no tenemos sustento respecto a las fuentes de información consideradas para dicho cálculo, sobre ello citamos la metodología de LAP presentada en la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, donde señala que “los costos anuales por seguro fueron estimados considerando un porcentaje sobre la inversión bruta en el Sistema HBS. Dicho porcentaje fue el señalado en la Propuesta de LAP (0,134%³), el cual fue obtenido a partir de la póliza de seguro Multirriesgo”. El valor del seguro multirriesgo lo actualizamos al 2023 con la información reportada en los Estados Financieros Auditados de LAP. El ratio % Seguros se promedia entre los años 2022 y 2023 y se obtiene un valor de 0.168%. (Ver Cuadro N° 2.1)

Cuadro N° 2.1: Tasas de Prima de Seguro

Año	Inversión Ejecutada por LAP (en USD)	Stock Inicial	Inversión Acumulada (en USD)	Activo Asegurado	Prima de Seguro pagado por LAP (en USD)	% Seguros
2001	10,908,000	657,010,729	10,908,000			
2002	11,313,000	657,010,729	22,221,000			
2003	49,132,271	657,010,729	71,353,271			
2004	72,770,000	657,010,729	144,123,271			
2005	18,292,000	657,010,729	162,415,271			
2006	23,910,000	657,010,729	186,325,271			
2007	13,674,000	657,010,729	199,999,271			
2008	43,824,000	657,010,729	243,823,271			
2009	8,728,000	657,010,729	252,551,271			
2010	6,327,000	657,010,729	258,878,271			
2011	18,858,000	657,010,729	277,736,271			
2012	14,616,000	657,010,729	292,352,271			
2013	18,851,000	657,010,729	311,203,271			
2014	12,746,000	657,010,729	323,949,271			
2015	16,540,000	657,010,729	340,489,271			
2016	22,081,000	657,010,729	362,570,271			
2017	23,046,000	657,010,729	385,616,271			
2018	55,392,000	657,010,729	441,008,271			
2019	105,744,000	657,010,729	546,752,271			
2020	113,732,000	657,010,729	660,484,271	1,317,495,000	1,756,780	0.133%
2021	223,139,000	657,010,729	883,623,271	1,540,634,000	1,708,670	0.111%
2022	318,416,000	657,010,729	1,202,039,271	1,859,050,000	1,975,321	0.106%
2023	510,724,000	657,010,729	1,712,763,271	2,369,774,000	5,458,000	0.230%
Promedio						0.168%

Fuente: EE. FF de LAP. Elaboración: Autor.

Posteriormente el ratio 0.168% se multiplica por el total de inversiones requeridas para este servicio en el periodo 2025-2030.

En línea con OSITRAN se toma el promedio de los valores de los años 2022 y 2023 para el componente del costo directo denominado mantenimiento de los activos, posteriormente del valor base se proyecta con la inflación de Estados Unidos.

Respecto a los costos indirectos y costos no imputables, sustraemos los conceptos: “Participación de Trabajadores”, “Consumo de electricidad”, “donaciones”, “sanciones administrativas”, “programas de ayuda social”, “suscripciones a revistas y diarios, premios y obsequios” e “impuesto general a las ventas” del valor total de la CR Regulatoria. Estamos de acuerdo con el Regulador en promediar los valores de los años 2022 y 2023 y posteriormente, proyectarlo con la inflación de Estados Unidos.

Respecto a los costos no imputables, coincidimos con OSITRAN en la estimación del valor del ratio “Costos No Imputables/(Costos Directos + Costos No Indirectos)” de 26%. Finalmente presentamos la estructura de costos directos, indirectos y no imputables del servicio de equipaje rezagado (Ver Cuadro N° 2.2).

Cuadro N° 2.2: Costos del Servicio en Cuestión (en USD)

OPEX TOTALES	2022	2023	PROMEDIO
Costos Directos	444,356	395,217	419,786
Costos Indirectos	11,050	9,709	10,379
Costo No Imputable	127,218	95,991	111,604
Proporción de Costo No Imputables/Costo Directo e Indirecto	28%	24%	26%

	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos		330,631	444,600	453,937	463,560	473,480	116,597
Mantenimiento de Activos	300,839	325,672	437,932	447,128	456,607	466,379	114,848
Seguros	0.168%	4,959	6,668	6,808	6,953	7,101	1,749
Costos Indirectos	10,379	8,026	10,792	11,019	11,253	11,493	2,830
Costos No Imputables	26%	87,443	117,584	120,053	122,599	125,222	30,837
5 Máquinas T1: 3 EDS L1 + 2 L3		7					

Fuente: CR-OSITRAN. Elaboración: Autor

Por último, debemos señalar que en la contabilidad regulatoria del año 2021 existiría un error de tipo en la cuenta “mantenimiento de equipos y sistemas” (63063503), donde se consigna USD 486,150.59, cuando debió ser USD 486.50. Si bien es cierto que no influye en el cálculo, sin embargo, pese a que OSITRAN no lo ve necesario corregir, sería conveniente revisar la congruencia de ese registro.

³ Según OSITRAN (2020), dicha póliza indica un costo de prima neta de USD 1 789 573,16 con una suma asegurada de USD 912 528 300,00.”

253. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios argumentan que el cálculo debería realizarse con base en la metodología previamente presentada por LAP en la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, según la cual los costos anuales del seguro se estiman aplicando un porcentaje sobre la inversión bruta en el sistema HBS, siendo dicho porcentaje obtenido a partir de la póliza de seguro multirriesgo. Considerando ello, los Usuarios Intermedios recalculan el ratio de seguros en 0,168% a ser aplicado sobre las inversiones proyectadas para 2025-2030.
254. Sobre el particular, debe indicarse que, tal como se sustentó en la Propuesta del Ositrán, para llevar a cabo la estimación del costo de Seguros se consideró la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, ello en la medida en que dicha información permite aproximarse a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. Asimismo, en la referida propuesta se señaló que, respecto a las estimaciones alcanzadas por los Usuarios Intermedios sobre este concepto de gasto, al no brindarse mayor sustento respecto de las fuentes de información consideradas en el cálculo que permitan su verificación, se optó por emplear la información reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP y estimar el costo de Seguros a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, ajustado por las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal (específicamente, por el número de equipos HBS).
255. En sus comentarios presentados, los Usuarios Intermedios presentan un mayor detalle del procedimiento aplicado para la estimación del costo de Seguros, además de una actualización en sus cálculos, respecto de lo que fue remitido como parte del sustento de su propuesta. En particular, señalan que el procedimiento que proponen toma como referencia la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, remitida por LAP en el marco del procedimiento de emisión de Mandato de Acceso para el servicio llevado a cabo en 2019. Los Usuarios Intermedios indican que, en la referida comunicación, se menciona que los costos anuales por seguro fueron estimados considerando un porcentaje sobre la inversión bruta en el Sistema HBS.
256. En esa línea, los Usuarios Intermedios presentan sus cálculos actualizados del costo de Seguros, indicando que toman como referencia la información de los Estados Financieros Auditados de LAP, y proponen un ratio de 0,168%. En particular, en la tabla presentada como parte de sus comentarios, se observa que, en primer lugar, se determina el porcentaje del costo anual de Seguros de toda la empresa, dividiendo el gasto por

concepto de seguros (tomado de los Estados Financieros Auditados de LAP) entre un concepto denominado “Activo Asegurado”, el cual es equivalente a la suma de la inversión acumulada ejecutada por LAP y el stock inicial. Cabe señalar que los Usuarios Intermedios no brindan mayor detalle respecto a la construcción de cada una de dichas variables. Posteriormente, los Usuarios Intermedios obtienen el ratio propuesto de 0,168%, mediante el promedio de los porcentajes del costo anual de Seguros de toda la empresa, para el periodo 2022-2023.

257. Al respecto, luego de analizar lo argumentado por los Usuarios Intermedios, debe señalarse que, en la referida Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088 del 15 de agosto de 2019, LAP remitió, por solicitud del Regulador, tanto la póliza de seguro Multirriesgo como el detalle del cálculo de la prima neta de 0,134%, la cual fue mencionada por los Usuarios Intermedios en su comentario. Sobre el particular, en la referida póliza se menciona que la materia del seguro se encuentra conformada por los siguientes conceptos:

“Materia del Seguro

Todos los bienes de propiedad del asegurado de cualquier clase y descripción, incluyendo, bienes personales de directores y/o funcionarios y/o empleados, así como bienes de terceros que estén bajo su cargo, custodia o control y/o por los que sea de alguna manera responsable, mientras se encuentren en cualquier lugar de la República del Perú y condición en el que se encuentren, incluyendo locales propios y/o de terceros en forma permanente o temporal incluyendo bienes a la intemperie bajo tierra e incluyendo cuando están siendo izados y/o cargados y/o descargados y/o en tránsito incidental y consistente principalmente, más no limitados a:

Edificios, obras civiles en general de superficies, bajo tierra, pistas de aterrizaje, mejoras e instalaciones, vitrales, defensas, propagandas, avisos publicitarios, pozos de agua, de telefonía y cualquier obra civil de propiedad del asegurado y/o bajo su responsabilidad.

Contenidos en general, mobiliario, maquinaria, equipos, antenas, torres, redes, instalaciones, accesorios, herramientas, obras de arte, objetos frágiles, moldes, modelos, matrices y otros.

Existencias e inventarios de mercaderías y/o bienes en general del giro del negocio incluyendo en almacenes autorizados almacenes de campo o en exhibición o demostración.

Líneas de Transmisión / Distribución Tomas Valle - Aeropuerto.

Todos aquellos Gastos Extraordinarios en los que necesite incurrir el asegurado como consecuencia de un siniestro cubierto, tales como: remoción de escombros, desmontaje de equipos, reconstrucción de documentos y modelos, honorarios de profesionales (arquitectos, topógrafos), gastos de demolición, costo por demoler, dismantelar parte de un bien no afectado por el siniestro para proceder a la reparación o reposición de la parte dañada, así como los gastos de apuntalamiento necesarios u ordenados por la autoridad en caso de desplome o derrumbe.

Utilidad Bruta Anual y/o Márgenes de Contribución, incluyendo todos los gastos que continúen durante una interrupción o paralización de las actividades normales y la utilidad de operación y/o utilidad neta esperada, como consecuencia de un siniestro cubierto; así como los Gastos Extras que se requieran para evitar o reducir dicha interrupción o paralización.

En el valor declarado, se está considerando que el 46.511% de una eventual indemnización por concepto de lucro cesante, deberá hacerse a favor del estado Peruano.”

[El subrayado es nuestro.]

258. Como puede apreciarse, la materia del seguro Multirriesgo no involucra únicamente a la inversión ejecutada por LAP y el stock inicial, tal como plantean los Usuarios Intermedios, sino que esta abarca diversos conceptos de activos, además, de la utilidad bruta anual y/o márgenes de contribución de la empresa, gastos extraordinarios como consecuencia del siniestro, e incluso el porcentaje de Retribución al Estado sobre la indemnización por concepto de lucro cesante.

259. Cabe indicar que lo anterior guarda consistencia con el cálculo de la prima neta de USD 1 789 573,16 y el porcentaje de 0,134%, remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, en donde puede observarse que, para efectos de determinar ambos valores, se emplearon los conceptos de activos (assets) y utilidad bruta (U.B.A.), acumulados mes a mes durante el periodo de la póliza vigente en dicho momento, tal como puede observarse en la siguiente ilustración.

Ilustración 2 Extracto del cálculo de la prima neta del seguro multirriesgo

NEW PERIOD				
Inicio	Fin	Values		
28-Feb-18	31-Ago-19	Assets	U.B.A	Total
28-Feb-18	549	528 365 950	334 030 000	862 395 950
31-Mar-18	518	530 373 400	335 180 000	865 553 400
30-Abr-18	488	532 062 150	336 390 000	868 452 150
31-May-18	457	533 316 600	337 590 000	870 906 600
30-Jun-18	427	534 454 150	338 850 000	873 304 150
31-Jul-18	396	536 282 200	340 060 000	876 342 200
31-Ago-18	365	538 363 300	341 420 000	879 783 300
30-Sep-18	335	540 413 500	342 790 000	883 203 500
31-Oct-18	304	542 309 200	344 060 000	886 369 200
30-Nov-18	274	544 415 500	345 430 000	889 845 500
31-Dic-18	243	546 348 300	346 700 000	893 048 300
31-Ene-19	212	547 281 600	347 980 000	895 261 600
28-Feb-19	184	548 215 000	349 640 000	897 855 000
31-Mar-19	153	549 148 300	353 320 000	902 468 300
30-Abr-19	123	550 081 600	355 620 000	905 701 600
31-May-19	92	551 014 950	357 950 000	908 964 950
30-Jun-19	62	551 948 300	358 590 000	910 538 300
31-Jul-19	31	552 048 300	360 480 000	912 528 300
		Prima Periodo		1 789 573,16
		Tasa		1,34000

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, recibida el 15.08.2019

260. De este modo, respecto al ratio calculado por los Usuarios Intermedios, se observa que este no abarca en su definición aquellos otros conceptos asegurados por la póliza Multirriesgo, centrándose únicamente en la inversión ejecutada y el stock inicial, por lo que, por sí misma, dicha estimación no es consistente. Además, en el caso de la inversión ejecutada, luego de realizarse el contraste con la información de los Estados Financieros Auditados de la empresa, se observó que únicamente emplean las salidas de efectivo correspondiente a la adquisición de activos, sin tener en cuenta otros aspectos como las bajas o reclasificaciones, lo cual introduce un sesgo en el cálculo al no tomar en cuenta la evolución integral de los activos de la empresa.
261. Por tanto, dadas las falencias detectadas en el cálculo propuesto por los Usuarios Intermedios, se reafirma el uso de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, específicamente la información reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP, en tanto dicha información permitiría aproximarse a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, ya que corresponde al costo imputado por el Concesionario al servicio en cuestión sobre la base de *drivers* específicos para dicho fin. Cabe indicar que, si bien dicha información corresponde al contexto propio del antiguo terminal, una vez que comience la prestación del servicio en la nueva infraestructura, se podrá contar con información más precisa respecto del costo de Seguros asignado al servicio de HBS.
262. En ese sentido, **se desestima el cálculo propuesto por los Usuarios Intermedios**, manteniéndose la estimación efectuada en la Propuesta del Ositrán a partir de la información histórica del servicio en cuestión en el antiguo Terminal y ajustada por las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal (específicamente por el número de equipos HBS).
263. Por otro lado, en sus comentarios presentados, los Usuarios Intermedios advierten de un presunto error de tipeo en la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al año 2021, específicamente en la cuenta de mantenimiento de equipos y sistemas, en donde señalan que figura un monto de USD 486 150,59 que debería ser de

USD 486,50; sin embargo, si bien manifiestan que dicho error no afecta el cálculo, sugieren que el Ositrán revise dicho registro.

264. Al respecto, debe indicarse que el comentario de los Usuarios Intermedios no brinda mayores alcances respecto al presunto error de tipeo en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, siendo que dicha afirmación también fue presentada en su propuesta de Cargo de Acceso y, como se advirtió en la Propuesta del Ositrán, tampoco se brindaron mayores alcances que permitan verificar el error que advierten en la información.
265. Así, sobre la base de lo afirmado, se efectuó la revisión a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP del año 2021, con la finalidad de analizar la consistencia del costo total de la empresa, cruzando la información contenida en el Estado de Pérdidas y Ganancias con el reporte auxiliar de costos remitido por LAP, el cual posee información a mayor detalle de distribución de costos sobre cada cuenta contable. Al respecto, de la revisión realizada, no se detectaron inconsistencias en la información de costos, en particular para el caso de la partida señalada por los Usuarios Intermedios. Cabe indicar que, tanto la distribución de costos como el Estado de Ganancias y Pérdidas regulatorio, lo cual incluye lo referente al Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega, han sido auditados como parte de la auditoría a la Contabilidad Regulatoria 2021, no encontrándose salvedades al respecto.
266. En tal sentido, **se da por atendido el comentario presentado por los Usuarios Intermedios sobre dicho extremo.**

b.3) Sobre las inversiones consideradas en el flujo de caja

267. Los Usuarios Intermedios discrepan de que las inversiones sean consideradas como proyectadas puesto que corresponderían a inversiones que ya han sido ejecutadas en su mayoría por LAP. En particular, si bien los Usuarios Intermedios indican estar de acuerdo con el horizonte de tiempo y el año base 2024 considerado en la Propuesta del Ositrán, en sus comentarios cuestionan que no se esté considerando que en el año 2024 la inversión ya estaba concluida, puesto que, según sostienen, de acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP, al cierre del 2023 la empresa tuvo un nivel de avance significativo del proyecto. En efecto, los Usuarios Intermedios manifiestan lo siguiente:

*“El Regulador señala que el inicio del flujo de caja de esta facilidad esencial debería iniciar en el año 2024, cuando la inversión estaba “comprometida” y no ejecutada. Sin embargo, se debe precisar que **las inversiones en el aeropuerto fueron concluidas en el año 2024**, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones estaba planificado para el 18 de diciembre de 2024.*

En los Estados Financieros Auditados de LAP se observa que para el año 2023, LAP había ejecutado alrededor de USD 1,200 millones de las inversiones comprometidas que estaban alrededor de los USD 1,367, tal como y lo señala la Nota 1.3. Es decir, tenía un nivel de ejecución del 95%. Por consiguiente, OSITRAN no puede señalar que se trata de inversión programada, cuando LAP ya ejecutó.

Adicionalmente, en el comunicado de prensa del 02 de febrero de 2025, OSITRAN indicó que el avance del proyecto era del 99.1% (este punto se detalla más adelante en el informe)². Inclusive en el caso del sistema de HBS sólo faltaba realizar pruebas, pero la inversión ya estaba ejecutada.

Por último, los cambios que se han dado en la fecha de apertura del nuevo terminal de pasajeros no son atribuidos a los usuarios sino a las partes del Contrato de Concesión. Por lo tanto, no tienen por qué perjudicarse por decisiones ajenas a ellos. En este orden de ideas, resulta pertinente que la fecha de inicio de operaciones sea el 30 de marzo de 2025. Asimismo, estamos de acuerdo en que el horizonte de tiempo de cinco (05) años inicie el 30 de marzo de 2025 al 30 de marzo del 2030. En este orden de ideas, el año cero sería el 2024.

(...)

Las inversiones que han sido consideradas por la Gerencia de Regulación (en adelante GRE) son consideradas como inversiones proyectadas porque las obras del proyecto se encuentran “en curso”. En el informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN, el Regulador señala lo siguiente:

140. Asimismo, considerando que, a la fecha de presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025³⁶, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.
141. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
142. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de la presente Propuesta, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.

Sin embargo, OSITRAN publicó un comunicado el 02 de febrero de 2025 en donde reconoce que los equipos de HBS ya están instalados (inversión ejecutada) pero que faltan realizar pruebas. En efecto en el referido comunicado se dice:

- **Sistema de Inspección de Equipaje de Pasajeros (PBSS).- Se encuentra en fase final de pruebas de integración para asegurar la correcta interacción del sistema con otros sistemas de seguridad y control del aeropuerto.**

Asimismo, lo anterior se refleja en los Estado (sic) Financieros Auditados de LAP, donde se encuentran registrados las inversiones ejecutadas desde el año 2020 hasta el 2023. Por lo tanto, toda la inversión ha sido ejecutada por LAP en los plazos que han sido establecidos en el Contrato de Concesión, para llegar cumplir con la fecha de apertura del terminal. Es decir, en el período 2020-2023 se observa que LAP ya había ejecutado más del 95% del presupuesto comprometido.

Nuestra propuesta partió del supuesto que era inversión ejecutada y reconocida por el Regulador, como se observa en los Estados Financieros Auditados de LAP. Esta situación impide que el Regulador considere estas inversiones como comprometidas o programadas porque ya están realizadas.

² https://www.linkedin.com/posts/ositranofticial_comunicado-activity-7291876705953021953-A4K4?utm_source=share&utm_medium=member_android

[El énfasis es de origen.]

268. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios alegan que, de acuerdo con un comunicado de prensa del Ositrán, de febrero de 2025, el avance del proyecto era del 99,1% y los equipos del sistema de inspección de equipaje (HBS) ya han sido instalados y solo restan pruebas de integración, lo cual, en su opinión, refuerza el argumento de que la inversión ya estaba realizada en 2024. Los Usuarios Intermedios también señalan que, de acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP, las inversiones ejecutadas desde 2020 hasta 2023 ya se encontrarían al 95% del presupuesto comprometido. Así, los Usuarios Intermedios argumentan que la inversión no puede ser considerada como comprometida o programada, sino que debería ser tratada como una inversión ejecutada y reconocida por el Regulador, tal como lo asumieron en su propuesta de cargo. Asimismo, los Usuarios Intermedios señalan que los retrasos en la apertura del nuevo Terminal no pueden afectar a los usuarios, ya que responden a decisiones entre las partes del Contrato de Concesión.

269. Con relación a lo señalado por los Usuarios Intermedios, debe indicarse que, tal como se mencionó en la Propuesta del Ositrán, para el cálculo del Cargo de Acceso las inversiones en activos imputadas al servicio se clasifican en dos tipos:

- **Inversiones realizadas**: corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos); por ello, son considerados, netos de depreciación, en el año base del flujo de caja descontado. No obstante, en línea con anteriores procedimientos⁵⁹, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión⁶⁰. Así, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
- **Inversiones proyectadas**: hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado. Así, en línea con anteriores procedimientos⁶¹, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por no tratarse de inversiones realizadas.

270. Al respecto, tal como se advirtió en la Propuesta del Ositrán, en el presente caso la Facilidad Esencial presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC. Así, para el cálculo del Cargo de Acceso, no se contaría con una base de activos de capital existente (inversiones realizadas) para el año base del flujo de caja descontado puesto que nos encontramos ante una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.

⁵⁹ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

⁶⁰ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Cabe precisar que esto no aplica para aquellos proyectos que representen montos de inversión menores de USD 50 000, toda vez que la "Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, establece con relación a las Etapas de Desarrollo lo siguiente:

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán aquellos cuyos montos de ejecución sean iguales o mayores a US\$ 50 000.00 (Cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).

⁶¹ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0090-2022-GRE-OSITRAN, que sustenta el cargo de acceso formulado en el marco del Mandato de Acceso para la utilización de mostradores check in en el AIJC, dictado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

271. Además, teniendo en cuenta que la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial coincide con la fecha programada para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del AIJC (30 de marzo de 2025, al momento de la elaboración de la Propuesta del Ositrán), las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aún no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
272. Por tal motivo, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso en la Propuesta del Ositrán, dichas inversiones fueron consideradas como inversiones proyectadas a llevarse a cabo en el año base del flujo de caja descontado, toda vez que, para la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial, estas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
273. El cuestionamiento de los Usuarios Intermedios se centra en que, en su opinión, la inversión ya estaba concluida en el año 2024, para lo cual referencian tanto a los Estados Financieros Auditados de LAP de 2023 como a un comunicado de prensa del Ositrán de febrero de 2025, alegando además que los retrasos en la apertura del nuevo Terminal responden a decisiones entre las partes del Contrato de Concesión y que ello no debería afectar a los usuarios. Sin embargo, como ya se indicó, la clasificación de una inversión como realizada o proyectada responde a los criterios que han sido detallados en párrafos previos, siendo que, para el presente caso, el Regulador consideró adecuado el tratamiento de las inversiones como proyectadas, sobre la base de las características de la infraestructura y el servicio, tal como se describió previamente.
274. Asimismo, si bien el retraso en la apertura del nuevo Terminal responde a decisiones ajenas a los usuarios, debe tenerse en cuenta que, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, la nueva fecha programada fue tomada en cuenta en la Propuesta del Ositrán, con lo cual se modificó el periodo de vigencia del Cargo de Acceso. Así, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco (5) años, el periodo propuesto va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 29 de marzo de 2029. Nótese que, en sus comentarios, los Usuarios Intermedios indican estar de acuerdo con el horizonte de tiempo considerado por el Regulador en su propuesta.
275. Finalmente, debe aclararse que, si bien en la Propuesta del Ositrán se toma referencialmente al 2024 como año base (año 0), ello se efectúa para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, tal como fue advertido en la referida propuesta, toda vez que para la construcción del flujo de caja se emplean entradas y salidas de dinero en términos anuales. Desde modo, considerando que el año 1 de operación del servicio corresponde al 2025, para fines prácticos se toma al 2024 como año 0 o base del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
276. En particular, para el caso de las inversiones, desde el punto de vista conceptual, el año base representa el momento previo al inicio de la prestación del servicio (esto, cuando el servicio se brinda por primera vez o, como en el presente caso, se deba a una infraestructura nueva); de este modo, al asignar las inversiones proyectadas al año base del flujo de caja descontado, se está considerando que dichas inversiones se encontrarán listas para ser empleadas en el servicio desde su entrada en operación. Cabe añadir que, en sus comentarios, los Usuarios Intermedios indican estar de acuerdo con el año base 2024 considerado por el Regulador en su propuesta.
277. Por lo tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.4) Sobre la información de Inversiones Indirectas considerada por el Ositrán

278. Los Usuarios Intermedios alegan que el Regulador ha incluido las Inversiones Indirectas propuestas por LAP sin contar con la información necesaria para validar si estas reflejan costos eficientes o precios de mercado, y señalan que ello puede llevar a que los cargos

de acceso sean significativamente superiores al costo marginal, generando ineficiencias en la prestación del servicio. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

“(…) en el punto 162 del informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN, el Regulador afirma que para la elaboración del informe de la propuesta de cargo de acceso del servicio de HBS no se disponía de información necesaria para validar tanto “los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de drivers”. Al respecto, el informe dice lo siguiente:

162. Sobre el particular, con relación a dicho monto de inversión, en la presente Propuesta se tomará el monto proyectado por LAP, previo ajuste en los porcentajes de incidencia específica en inspección de equipaje HBS sobre la base de las inversiones directas determinadas anteriormente, en tanto que, a la fecha de elaboración del presente informe, no se dispone de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*, por encontrarse dicho proyecto en curso. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, dado que la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas y equipos, se considerará la misma categorización que fue asignada a

Al no disponer información necesaria, la propuesta de OSITRAN de incluir en el cargo de acceso la inversión que ha sido entregada por LAP sin previamente verificar si se trata de inversiones eficientes, genera que los cargos de acceso se encuentren significativamente por encima del costo marginal.

En efecto, la asimetría de información ocasiona que el cargo o tarifa propuesta por el Regulador este muy por encima de los costos marginales e incentiva a producir ineficientemente al Regulado. Al respecto en la Revista de OSITRAN (2009) se dice:

El problema que enfrenta el Regulador son las asimetrías de información que existen con el regulado (Boss,1994; Laffont y Martimort, 2002). El Regulador desconoce los costos reales de la empresa. A través de algunos instrumentos como la Contabilidad Regulatoria se puede aproximar los costos reales de la empresa. Es decir, $\bar{\theta} \in [\underline{\theta}, \bar{\theta}]$, θ es el parámetro de costos desconocido por el Regulador, v es la probabilidad entre 0 y 1, p es la tarifa del bien “i” y Q es la cantidad producida del bien “i”. De esta forma, el problema que enfrenta el Regulador queda expresado como:

$$\text{Max } B = v(P(\underline{\theta})Q - \underline{\theta}Q) + (1-v)(P(\bar{\theta})Q - \bar{\theta}Q) \quad (1)$$

s.a.

$$\frac{\Pi}{\bar{\Pi}} \geq \bar{\Pi} + \Delta\theta\bar{Q} \quad (2)$$

$$\frac{\Pi}{\bar{\Pi}} \geq \bar{\Pi} - \Delta\theta\underline{Q} \quad (3)$$

$$\frac{\Pi}{\bar{\Pi}} \geq 0 \quad (4)$$

$$\frac{\Pi}{\bar{\Pi}} \geq 0 \quad (5)$$

Resolviendo las ecuaciones (1), (2) y (3), se obtiene que si la empresa produce eficientemente entonces el precio será igual al costo marginal, con asimetría de información. O lo que es lo mismo:

$$P(\underline{\theta}) = \underline{\theta} \quad (6)$$

En caso que la empresa no opere en el nivel eficiente, el precio quedaría expresado según la siguiente ecuación:

$$P(\bar{\theta}) = \bar{\theta} + \frac{v}{(1-v)} * \Delta\theta \quad (7)$$

La información asimétrica le permite al Regulado obtener una renta extraordinaria. A través del mecanismo de *yardstick competition* esta asimetría se puede reducir. Al respecto, proponemos estimar la frontera de costos, que permita analizar comparativamente las estructuras de costos de diferentes empresas aeroportuarias. La empresa es ineficiente cuando se encuentra lejos de la frontera de costos. La ineficiencia puede ser explicada por la mala gestión de los recursos de la empresa y por las asimetrías de información. Es decir en un esquema de RPI- X, la empresa regulada tiene el incentivo a mostrarse “ineficiente” ante el Regulador con la finalidad de obtener mayores tarifas, tal y como se observa en la expresión (7).

Como señaló en su oportunidad el Informe de GRE (2005)¹: “Sin perjuicio de lo anterior, los costos de inversión para la determinación de la tarifa de puentes de embarque deben considerar que la estructura de costos de la tarifa debe basarse en “precios de mercado” relativos a la adquisición de los puentes de embarque, específicamente. Lo anterior quiere decir que, dadas ciertas características técnicas mínimas requeridas por el Contrato de Concesión, la inversión debe reflejar decisiones de inversión eficientes”. Es decir, las inversiones en los cargos o acceso debe reflejar “precios de mercado” o lo que es lo mismo “la inversión debe reflejar decisiones de inversión eficientes”.

De ahí que la actuación del Regulador no debe ni puede tomar la inversión propuesta por LAP, sin antes verificar que esta inversión refleja los precios de mercado, de lo contrario, los cargos o tarifas que fije el Regulador se encontrarán por encima del costo marginal porque el Regulador estará utilizando costos distorsionados.

En consecuencia, si el Regulador acepta que no tiene como validar la información remitida por LAP. Entonces, no tiene ninguna consistencia que haya utilizado el modelo de costos distribuidos porque es intensivo en el uso de información que esté debidamente validada para proyectar cargos de acceso o tarifas que sea iguales a los costos marginales. Como se ha mostrado con asimetría de información esta situación no ocurre.

¹ Ver Informe N° 031-05-GRE-GAL-OSITRAN."

[El énfasis es de origen.]

279. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios argumentan que el uso de la información remitida por LAP, sin efectuarse una verificación respecto de si las inversiones son o no eficientes, generaría que los cargos obtenidos se encuentren por encima del costo marginal, y señalan, además, que la metodología de costos distribuidos utilizada en la Propuesta del Ositrán requiere de datos validados para garantizar que los cargos de acceso sean iguales a los costos marginales.
280. Sobre el particular, como se indicó en la Propuesta del Ositrán, en el caso de las Inversiones Indirectas del servicio se consideraron los montos proyectados por LAP, los cuales se obtuvieron como un porcentaje del CAPEX Indirecto Total del proyecto de ampliación del AIJC⁶². En particular, tal como se mencionó en la referida Propuesta, el empleo de dicha información de inversiones proyectadas por LAP se basó en que, a la fecha de la Propuesta, el proyecto de ampliación del AIJC continuaba aún en curso, lo cual no permite que se disponga aún de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*.
281. Sobre este punto, debe recordarse que, de acuerdo con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán; por tanto, en la medida que las obras correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC continúan en ejecución, no se dispone aún del reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC, conforme al procedimiento establecido por el Ositrán.
282. En ese sentido, el criterio aplicado en la Propuesta del Ositrán se basó en la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyectan incorporar en el servicio. Así, dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, considerar la información proyectada por LAP, en tanto presenta mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, resultó razonable para efectos de determinar el Cargo de Acceso, puesto que dicho cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación.
283. En sus comentarios, los Usuarios Intermedios alegan que la inclusión de inversiones, basada en información proporcionada por LAP, sin verificar su eficiencia generaría que el Cargo de Acceso se encuentre significativamente por encima del costo marginal. Así, señalan que las inversiones deben reflejar precios de mercado o decisiones de inversión eficientes, siendo que el Regulador no puede considerar la información propuesta por LAP

⁶² Como se indicó en la Propuesta del Ositrán, el CAPEX Indirecto Total del proyecto está compuesto por:

- Project Management Office (PMO): Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO de LAP.
- Corporate & Others: Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos.
- Master Planning: Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del Plan Maestro de LAP.

sin verificar que las inversiones reflejen los precios de mercado. Los Usuarios Intermedios manifiestan que, si el Regulador no puede validar la información presentada por LAP, carece de consistencia el uso de la metodología de costos totalmente distribuidos ya que es intensivo en información debidamente validada.

284. Sobre este punto, tal como se indicó anteriormente, debe señalarse que, en la elaboración de su propuesta, el Regulador utilizó la mejor información disponible en esa etapa del procedimiento. Así, dado que las inversiones asociadas al nuevo Terminal aún no han pasado por su reconocimiento formal, los valores considerados en el modelo corresponden a montos proyectados por LAP, los cuales representan la inversión que se encuentra en ejecución y que será puesta en operación con la entrada en funcionamiento del servicio. Al respecto, debe precisarse que este enfoque permite una estimación del Cargo de Acceso *ex ante* del inicio de operaciones, toda vez que aún no se cuenta con información específica de la prestación del servicio en la nueva infraestructura, además de que los montos de inversiones aún no cuentan con el reconocimiento por parte del Regulador.
285. Asimismo, debe precisarse que la revisión y contraste de los costos e inversiones proyectadas para el servicio se realiza en etapas posteriores al procedimiento, esto es, cuando se disponga de información más precisa y detallada de los costos de prestar el servicio en el nuevo Terminal, ya sea a través de la Contabilidad Regulatoria de la empresa y/o del Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC. En este sentido, la determinación del Cargo de Acceso en futuros procedimientos de emisión de mandato de acceso se irá ajustando a las condiciones en las que efectivamente se preste el servicio. Cabe indicar que, sobre la base de la práctica regulatoria en procedimientos anteriores, el Ositrán puede evaluar la incorporación de mecanismos de ajuste o compensación en etapas posteriores; es decir, una vez que las inversiones cuenten con el reconocimiento respectivo por parte del órgano competente del Ositrán, en posteriores procedimientos se podrán realizar los ajustes necesarios a partir de la base de activos definitiva del Concesionario.
286. Por otro lado, la metodología de costos totalmente distribuidos utilizada en el cálculo del Cargo de Acceso, en conjunto con el flujo de caja descontado, es una herramienta que ha venido siendo ampliamente aplicada en diversos procedimientos en los que consideró la inclusión de costos e inversiones proyectadas en el tiempo, siendo que, para su implementación, lo relevante es basar el modelo en información representativa de los costos en los que efectivamente incurrirá el operador durante el horizonte del flujo de caja.
287. Cabe añadir que, en línea con anteriores procedimientos, dicha la metodología no se limitó a considerar costos históricos o realizados, sino que también buscó capturar de la mejor manera los costos e inversiones proyectadas. Con ello, se busca garantizar que el cálculo del Cargo de Acceso sea representativo de las condiciones económicas del servicio durante el periodo de vigencia respectivo. Asimismo, como se indicó previamente, el Regulador puede establecer mecanismos para corregir posibles distorsiones en futuras revisiones en los cargos de acceso, con el fin de que estos se alineen con los principios económicos que rigen la determinación de los cargos de acceso señalados en el REMA.
288. Finalmente, debe señalarse que la exclusión de costos e inversiones proyectadas basándose únicamente en la falta de validación o reconocimiento inmediato de sus montos estimados podría generar una subestimación del Cargo de Acceso, lo cual impactaría en la sostenibilidad del servicio. En ese sentido, el enfoque adoptado por el Regulador busca garantizar que el Cargo de Acceso se establezca sobre la base de la mejor información disponible, con la posibilidad de realizar ajustes conforme se verifiquen los conceptos de gasto e inversión en procedimientos posteriores.
289. Finalmente, cabe indicar que no es preciso lo afirmado respecto a que los cargos de acceso serían significativamente superiores al costo marginal del servicio debido a que no se validó la eficiencia en la información proyectada. En particular, la metodología de costos completamente distribuidos establecida en el REMA no busca replicar estrictamente los costos marginales, sino determinar los cargos de acceso sobre la base de los costos asignados al servicio en cuestión, mediante el uso de reglas de imputación, con el fin de

asegurar su sostenibilidad, en tanto dichos cargos permiten reconocer los costos del servicio, y evitar la presencia de subsidios cruzados que distorsionen la eficiencia del mercado.

290. Por tal motivo, como se desarrolló anteriormente, la implementación de dicha metodología en la Propuesta del Ositrán se basó en información representativa de los costos en los que efectivamente incurrirá el operador durante el horizonte del flujo de caja, siendo que, en futuras revisiones del Cargo de Acceso, el Regulador podrá establecer mecanismos para corregir posibles distorsiones que se puedan detectar luego de que se cuente con la información específica de la prestación del servicio en la nueva infraestructura, además de los montos de inversiones reconocidas por parte del Regulador.
291. Por lo tanto, sobre la base de lo desarrollado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.5) Sobre el empleo de información del proyecto de ampliación del AIJC

292. Los Usuarios Intermedios cuestionan la validez del uso de información proveniente del presupuesto de la ampliación del AIJC, argumentando que dicho proyecto se realizó bajo la modalidad de *Fast Track* y que por ello no existen valorizaciones detalladas, sino solo hitos acordados entre LAP y su contratista. Así, los Usuarios Intermedios alegan que los presupuestos entregados por LAP al Regulador son referenciales debido a que el Concesionario no cuenta con información desagregada sobre costos unitarios ni cantidades de materiales utilizados. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

*“Respecto al presupuesto de la obra que está considerando OSITRAN, debemos señalar que la ampliación del AIJC se construyó mediante el mecanismo contratación de FAST TRACK. De esta forma, **mediante el mecanismo⁴ no existen valorizaciones, sino paquetes, sub-paquetes o hitos constructivos o financieros**, en general la modalidad de pago dependerá del acuerdo que tengan el contratista con LAP.*

A LAP únicamente le interesó que su contratista termine la obra en los plazos pactados y con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión. Es decir, el detalle del costo únicamente lo conoce la empresa contratista. OSITRAN no tiene dicha información porque no aprobó ninguna valorización en el AIJC, como sí sucede en el caso donde existen expediente técnico.

*Entonces, **los presupuestos que LAP entrega a OSITRAN son referenciales porque no tiene ni cantidades de material usados ni precios**, inclusive conocedor de que no dispone de los precios unitarios⁵, LAP utiliza la denominación “RATIO”, en lugar de precio.*

Por ejemplo, una muestra que las estimaciones no son precisas es que, en el caso de este servicio de inspección de equipaje, el valor del M2 que utiliza OSITRAN (y que es el mismo empleado por LAP) es de aproximadamente USD 1,812 por M2. Sin embargo, las salas para instalar las máquinas de HBS, no tienen los mismos acabados que una oficina operativa, por lo tanto, no tiene mucho sentido que presenten el mismo costo. Lo que se debería esperar es que el M2 tenga un menor valor en el área de HBS que en el de oficinas.

Tabla N° 1: El Caso del Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco (AICC)

Por ejemplo, en el Contrato de Estado a Estado para la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero de Cusco (AICC) se utiliza la metodología de *Fast Track*⁴.

En el caso del AICC, conforme el Contratista avanza la obra, certifica el avance y recibe el pago en proporción al avance, sin que medie ningún precio unitario. En efecto, la Cláusula 14.4 y 14.7 del Contrato de Condiciones Particulares de Obras Principales de AICC dice:

14.4. Calendario de pagos	Se reemplaza el texto de la Subcláusula 14.4 para quedar de la siguiente forma: "El pago de las Certificaciones será mensual, en función del avance de trabajo de los paquetes de trabajo especificados en los Requisitos del CLIENTE."
14.7. Pago	Se reemplaza el texto de la Subcláusula 14.7 para quedar de la siguiente forma: "El CLIENTE deberá abonar al CONTRATISTA: (i) la cantidad certificada en cada Certificado de Pago a Cuenta, antes de cincuenta y seis (56 días) a contar desde que el INGENIERO reciba la Relación Valorada con sus documentos justificativos; y (ii) la cantidad certificada en la Certificación de Liquidación Definitiva, antes de cincuenta y seis (56 días) desde que el CLIENTE reciba esta Certificación de Pago. El pago se efectuará a una cuenta bancaria nacional, en dólares Estadounidenses, a nombre del CONTRATISTA."

Como se puede observar, el pago que realiza el MTC al Contratista no depende de los precios o de la cantidad de metrados, es decir, no está en función de un presupuesto. Sino que está en función del avance que físico que se dé en la obra, por ejemplo, construcción de la zona norte del terminal.

De esta forma, las cifras que está considerando la GRE de OSITRAN en su propuesta de cargo de acceso, tampoco tienen sustento porque trabaja con presupuestos estimados por LAP sin verificar. Por esta razón, que al Regulador le resulta complicado utilizar la metodología de costos distribuidos.

En otras palabras, en la construcción de la ampliación del nuevo terminal, pista y torre de control que involucró la modalidad de fast track, OSITRAN únicamente verifica que la construcción ejecutada por LAP cumpliera con los niveles de servicio, pero no realizó ningún tipo de valoración de los activos, como si hubiera sucedido en el caso que existieran expedientes técnicos, situación que no ocurrió. Este es el principal motivo, por lo que GRE señala que no existe forma de verificar las inversiones que LAP está planteando en su propuesta de cargo de acceso.

En nuestro anterior informe, planteamos dos alternativas para suplir estas limitaciones: (i) contratación de peritos que valoricen los nuevos activos del AIJCH o (ii) utilizar la metodología de benchmarking para verificar los valores. Sobre este último punto queremos poner énfasis en que resulta más conveniente su aplicación para el caso de equipamiento. Sin embargo, en infraestructura puede resultar más complicado por las diferentes variables que entran en juego (cantidad de materiales utilizada, tipo de material de construcción, conexiones sanitarias, eléctricas, etc.).

Adicionalmente, como el Regulador conoce el ORAT se inicia cuando la infraestructura y equipamiento del aeropuerto están casi a un 90% ejecutadas, situación que LAP ya había logrado en el 2023 según sus Estados Financieros. En este orden, la implementación de este ORAT demanda como mínimo un período de 6 meses. Por consiguiente, para el año 2024, las inversiones ya estaban ejecutadas, teniendo en cuenta que la fecha inicial de apertura de operaciones en el nuevo terminal era el 18 de diciembre de 2024.

⁴ En la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco se utiliza FAST TRACK, ver Tabla N°1.

⁵ Si hubieran existido Expedientes Técnicos⁵, el aeropuerto se hubiera terminado en un mayor tiempo porque durante el avance de la obra, el Supervisor tendría que verificar los precios unitarios y cantidades, así como los niveles de servicio. Y es usual, que en esas variables se generen discrepancias que hacen más tardado el proceso de ejecución de las inversiones.

⁶ Contrato de construcción de tipo FIDIC Libro Amarillo, es decir, contratista diseña y construye."

[El énfasis es de origen.]

293. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios manifiestan que las cifras consideradas en la Propuesta del Ositrán no tienen sustento debido a que se emplea la información de presupuestos estimados por LAP, y señalan que la falta de información detallada complica la aplicación de la metodología de costos distribuidos para determinar el cargo de acceso. Además, los Usuarios Intermedios mencionan que, dado que el ORAT comenzó con la

infraestructura casi terminada en 2023 y requería al menos seis meses de implementación, las inversiones ya estaban ejecutadas en el año 2024.

294. Sobre el particular, respecto al cuestionamiento de los Usuarios Intermedios a la modalidad de *Fast Track* que ha sido empleada por LAP para la ejecución del proyecto de ampliación del AIJC, debe indicarse que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra habilitado para seleccionar el método constructivo que considere más adecuado para llevar a cabo las Mejoras Obligatorias en el Aeropuerto. En efecto, en la cláusula 5.7 del Contrato de Concesión del AIJC, se señala lo siguiente:

“5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.”

[El subrayado es nuestro.]

295. Por tal motivo, en virtud de lo establecido en el Contrato, el Concesionario seleccionó la modalidad de construcción denominada *Fast Track*, a través de la cual las actividades de diseño y de construcción se superponen, permitiendo acelerar la construcción de infraestructuras críticas para cumplir las metas y los plazos contractuales en un corto plazo.
296. Por otro lado, respecto al carácter referencial de la información de inversiones considerada en la Propuesta del Ositrán y que toma como fuente los montos presupuestados por LAP, debe indicarse que, como se desarrolló anteriormente, para el cálculo del Cargo de Acceso las inversiones en activos imputadas al servicio se clasifican en realizadas y proyectadas, siendo que, en el presente caso, teniendo en cuenta que la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial coincidirá con la fecha programada para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del AIJC, las inversiones imputadas al servicio no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aun no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
297. En ese sentido, tal como se mencionó en la Propuesta del Ositrán, el empleo de la información de inversiones proyectadas por LAP se basó en que, a la fecha de la Propuesta, el proyecto de ampliación del AIJC continuaba en curso, lo cual no permite que se disponga aún de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*. Ello, como se indicó, debido a que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, conforme al procedimiento establecido por el Ositrán.
298. Así, tal como se desarrolló anteriormente, el criterio aplicado por el Ositrán para el cálculo del cargo de acceso se basó en la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyectan incorporar en el servicio. Y dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de los montos proyectados por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto estos presentan mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que el cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación.

299. En cuanto a lo manifestado por los Usuarios Intermedios respecto a que la falta de información detallada complicaría la aplicación de la metodología de costos totalmente distribuidos, debe indicarse que la aplicación de dicha metodología no exige disponer solamente de información detallada y definitiva sobre los montos de inversiones al momento del cálculo, más aún si se trata de inversiones proyectadas, por cuanto dichos montos de inversión han sido asignados al servicio en cuestión mediante reglas de imputación.
300. Así, para el presente caso, dado que las inversiones que se proyecta incorporar a la Facilidad Esencial aún se encuentran en curso, en tanto el nuevo Terminal todavía no inicia sus operaciones, y sus valores definitivos serán reconocidos posteriormente, el enfoque adoptado por el Regulador busca reflejar de manera razonable los costos asociados a la infraestructura y al servicio que se prestará una vez que la Facilidad Esencial entre en operación.
301. Finalmente, sobre lo señalado por los Usuarios Intermedios respecto a que el inicio del ORAT confirmaría que las inversiones ya estaban ejecutadas en el año 2024, debe manifestarse que dicho aspecto ya fue abordado en el acápite b.3) del presente Informe, en el cual se indica que las inversiones consideradas en el año base del flujo de caja no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aún no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
302. Por lo tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.6) Sobre la inversión en infraestructura asignada al servicio

303. Los Usuarios Intermedios proponen una metodología para valorar la infraestructura asignada al servicio en caso el Regulador persista en considerar a las inversiones ejecutadas como comprometidas, siendo que dicha metodología se basa en los montos registrados en los Estados Financieros Auditados y la Contabilidad Regulatoria de LAP. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

“Sin perjuicio de los (sic) señalado previamente, si el Regulador persiste en su idea de llamar a la “inversión ejecutada” como “inversión comprometida” porque según GRE, aún el nuevo terminal no ha comenzado operaciones y la facilidad esencial no está a disponibilidad de los usuarios, lo cual hemos demostrado que no es certero, entonces, proponemos una tercera metodología para valorar la infraestructura, la cual consiste en lo siguiente:

- a. **Información proveniente de Estados Financieros Auditados de LAP:** como el Regulador conoce la única información verificada por auditores externos y que está disponible con respecto a las inversiones en el AIJCH se encuentra en los Estados Financieros Auditados correspondientes a los años 2020, 2021, 2022 y 2023.

En efecto, en los Estados Financieros Auditados de LAP se encuentra consignada que la ampliación del AIJCH se subdividió en tres paquetes por un valor de USD 1,376 millones (Ver Cuadro N° 3)

Cuadro N° 3: Paquetes que conforman la Ampliación del AIJCH (en USD)

Fecha de Adjudicación	Inicio de Obra	Fin	Valor Inicial de la Inversión	Valor Final de la Inversión	Nota	EE.FF Auditados	Trabajo
	13/12/2019	31/12/2020	28,349,071	28,349,071	1.3	2020	Paquete 1: Limpieza y Preparación del Sitio
18/05/2020	2/01/2021	31/12/2022	49,567,488	66,844,483	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.1: Torre de Control y Edificios de Apoyo
18/08/2020	2/01/2021	31/12/2022	226,970,273	198,280,836	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.2: Segunda Pista, Plataforma y Calles de Rodaje
23/09/2023				7,034,180			Paquete 2.3: Diseño Adquisición y Marcha de todos los sistemas TICs
8/09/2021	22/09/2021		713,004,604	1,066,378,084	1.3	2020/2022/2023	Paquete 3.0: Diseño y Construcción
Total de Inversión según Estados Financieros			1,017,891,436	1,367,667,714			

Cabe precisar, que, según los Estados Financieros auditados, LAP licitó los paquetes 1,2 y 3, es decir los sometió a concurso. Entonces, se podría afirmar que estos precios

registrados en los Estados Financieros provienen de un proceso de selección a través del mercado, con lo cual sería más aceptable utilizarlos en un proceso de revisión tarifaria o de cargos de acceso.

- b. En los Estado (sic) Financieros Auditados, se consignan los avances que se han realizado en la ampliación. Es decir, se muestra los progresos que se han dado en lado aire, lado tierra y en aquellas inversiones “indirectas” (que denominamos “otros”). De esta forma, hasta el año 2023, LAP invirtió alrededor de USD 1,200 millones quedando un saldo de USD 167 millones (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4: Avance de las Inversiones en la Ampliación del AIJCH (en USD)

Inversiones	2020	2021	2022	2023	Inversión Acumulada al 2023
Lado tierra	0	11,363	165,007	421,600	597,970
Lado aire	52,152	160,771	100,479	26,754	340,156
Inversión indirecta	57,122	52,952	63,242	88,834	262,150
Primeros trabajos e interface	12,858	10,846	722	942	25,368
Desarrollo del Diseño	24,010	8,434	4,050		36,494
Inversiones relacionado con el programa de expansion	3,303	3,865	3,735	8,408	19,311
Costo de los préstamos	884	4,716	12,425	34,973	52,998
Planificación, permisos y otros	14,064	18,108	29,445	29,211	90,828
Infraestructura existente	2,003	6,963	12,865	15,300	37,151
Total	109,274	225,086	328,728	537,188	1,200,276

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

- c. Como el Regulador puede observar se trata de información que ya ha sido ejecutada por LAP y por ende se encuentra registrada en sus Estados Financieros Auditados.

Según los registros, en lado aire, LAP gastó USD 340 millones, es decir, estaría todo lo presupuestado en los paquetes 1, 2.1, 2.2 y parte del 2.3, así como otros costos, que no se identifican en los Estados Financieros. Pero con ese presupuesto, el lado aire estaría concluido. Con respecto, al “lado tierra” se gastó alrededor de USD 597.9 millones hasta el 2023.

De la lectura de los Estados Financieros, sólo quedaría imputar la cuenta que hemos denominado “inversión indirecta”, así como el saldo pendiente por ejecutar (= USD 167 millones) al lado tierra porque el lado aire está concluido. Por consiguiente, para el “lado tierra” se consideraría alrededor de USD 1,027.7 millones (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5: Inversiones Ejecutadas según Estados Financieros Auditados

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

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

- d. Para determinar la porción que le corresponde al terminal de pasajeros, utilizamos como driver asignador los ingresos de los servicios prestados por LAP en el AIJCH, que provienen de la Contabilidad Regulatoria. Clasificamos, los ingresos en LADO AIRE y LADO TIERRA. Posteriormente, estimamos los ingresos de “Lado Tierra”, luego, dividimos todos los ingresos que potencialmente se recaudan en el terminal entre los ingresos totales de “lado tierra” y obtenemos el porcentaje que se le asigna al terminal que es de 59.23%. Este valor se multiplica por el CAPEX Lado Tierra y se obtiene un valor estimado de la inversión en el terminal de pasajeros (Ver Cuadro N° 6).

Cuadro N° 6: Estimación del Monto del CAPEX en el Terminal AIJCH

Servicios	Ingresos USD	Clasificador*
1. Servicio sujetos a regulación tarifaria		
1.1 Pistas	33,667,649	LA
1.2 Estacionamiento Aeronaves	3,108,194	LA
1.3 Mangas	20,575,183	LT
1.4 Terminales TUUA	164,665,156	LT
1.5 Carga	5,211,020	LT
2. Servicio sujetos a regulación de acceso		
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	100,563	LT
2.0 Oficinas Dique	197,416	LT
2.1 Combustible	29,077,491	LA
2.2 Asistencia en Rampa	9,348,260	LA
2.3 Oficinas Serv. Operativas	625,083	LT
2.4 Oficinas Area gris	71,103	LT
2.5 Mostradores check in	914,196	LT
2.6 Inf. Equipaje rezagado	13,882	LT
2.7 Areas Mantenimiento	243,017	LT
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	318,772	LT
3. Servicio No regulados		
3.1 Estacionamiento de Vehículos	7,979,862	LT
3.2 No regulados	77,094,012	LT
Ingresos Totales en LADO TIERRA	278,009,275	
Ingresos de Terminal de Pasajeros / Ingreso LADO TIERRA	59.23%	
CAPEX Lado Tierra	1,027,731,754	
Inversión en Terminal de Pasajeros- Estimado	608,726,488	

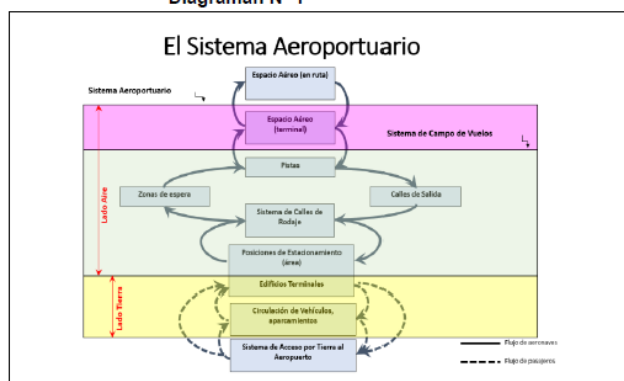
* LA: Lado Aire y LT: Lado Tierra

** En el caso de los Servicios No Regulados se utiliza la proporción de los costos de Servicios No Regulados y Comida Avión publicado en la Contabilidad Regulatoria del año 2023. El 93% se asigna a lado tierra y el 7% a lado aire.

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

Cabe precisar que para determinar los servicios de “Lado Tierra” involucra los edificios terminales, circulación de vehículos, aparcamiento, entre otros. Mientras que “Lado Aire” involucra “pistas”, “sistemas de calles de rodaje”, “posiciones de estacionamiento” y sistemas de campos de vuelos (Ver Diagrama N° 1).

Diagrama N° 1



Fuente: Curso de “La Planificación Aeroportuaria” (2024)

- e. Cabe precisar que la inversión estimada en el terminal de pasajeros (= USD 608 millones) incluye los costos directos e indirectos del terminal, según los Estados Financieros Auditados y la Contabilidad Regulatoria de LAP.

Adicionalmente, para las oficinas mantenimiento ejecutivo y para oficinas dique, se utilizan las proyecciones de OSITRAN (2022) para el año 2023 y para oficinas dique se considera las proyecciones de LAP (2024).

- f. A continuación, a la inversión del terminal se le descuenta, el equipamiento y la señalista (sic), así como el MEF y de ICT. Para los conceptos antes descritos se aplica las mismas proporciones que han sido utilizadas por LAP. La inversión del terminal esta alrededor de los USD 347.6 millones (Ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7: Inversión en el Nuevo Terminal del AIJCH (en USD)

Descuentos en el valor del Terminal	
Descuento por concepto equipamiento y señalética	88.87%
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Terminal según LAP	675,966,008
Inversiones en Terminal de Pasajeros-Estimado AETA	608,726,488
Inversión Terminal sin Equipo y Señalética (en USD):	540,990,234
Descuento por concepto MEP-ICT	64.27%
Monto MEP-ICT según LAP	241,536,592
Inversión Terminal sin Equipo y Señalética sin MET e ICT (en USD): AETA	347,683,269

Elaboración: Autor.

- g. Para distribuir la inversión entre los servicios, utilizamos los drivers de ingresos. Es decir, la recaudación de cada uno de los servicios esenciales se divide entre el valor de los ingresos recaudados del terminal, teniendo que estos servicios se brindan utilizando esta infraestructura. La única excepción es la facilidad esencial de área de mantenimiento que se multiplica por las inversiones en lado aire (Cuadro N° 8).

Cuadro N° 8: Distribución del CAPEX con drivers de Ingres

Drivers de Asignación Inversión Infraestructura Servicios Esenciales	Drivers
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	0.06%
2.0 Oficinas Dique	0.12%
2.3 Oficinas Serv.Operativas	0.38%
2.5 Mostradores check in	0.00%
2.6 Inf.Equipaje rezagado	0.01%
2.7 Areas Mantenimiento	0.15%
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	0.19%
Inversiones en Infraestructura en Servicios Esenciales	USD
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	212,334
2.0 Oficinas Dique	416,835
2.3 Oficinas Serv.Operativas	1,319,835
2.5 Mostradores check in	0
2.6 Inf.Equipaje rezagado	29,332
2.7 Areas Mantenimiento	513,120
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	673,073
Total	3,164,530

Elaboración: Autor.

Esta metodología que se propone tiene la ventaja de ajustarse al método de construcción de fast track porque no utiliza precios ni presupuestos inexistentes. Adicionalmente, emplea los Estados Financieros Auditados de LAP, lo que lo hace más creíble, aunque se trate de valores de inversión ejecutados pero que no han sido verificados por OSITRAN."

[El énfasis es de origen.]

304. Como puede observarse, en su metodología planteada, los Usuarios Intermedios toman como punto de partida la información de inversiones proveniente de los Estados Financieros Auditados de LAP para el periodo 2020-2023, señalando que dicha documentación indica que la ampliación del AIJC se subdividió en tres paquetes por un valor de USD 1 376 millones. Los Usuarios Intermedios argumentan que la información de inversiones se trata de información que ya ha sido ejecutada por LAP y que, por tal motivo, se encuentra registrada en sus Estados Financieros Auditados.
305. Luego, los Usuarios Intermedios clasifican las inversiones en "lado aire" y "lado tierra", asignando un porcentaje de las inversiones al terminal de pasajeros en función de los ingresos generados por los servicios que se prestan, para lo cual consideran la Contabilidad Regulatoria de LAP. Así, a partir de ello, los Usuarios Intermedios estiman el valor de la inversión en el terminal y aplican ajustes para descontar algunos conceptos de costos, con el objetivo de obtener un monto que refleje el valor de la infraestructura utilizada para la prestación de los servicios esenciales, siendo que, para realizar la asignación por servicio, emplean como *driver* la recaudación de cada uno de los servicios esenciales entre el valor de los ingresos recaudados del terminal.
306. Los Usuarios Intermedios alegan que su metodología se ajusta a la modalidad de construcción *Fast Track*, y enfatizan que el uso de los Estados Financieros Auditados le otorga mayor credibilidad al cálculo "aunque se trate de valores de inversión ejecutados pero que no han sido verificados por OSITRAN".

307. Sobre el particular, debe indicarse que, tal como se ha desarrollado anteriormente, las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aún no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC. Asimismo, respecto a la información de inversiones considerada en la Propuesta del Ositrán, debe recalcar que el criterio aplicado por el Regulador se basó en utilizar la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyecta incorporar en el servicio.
308. En tal sentido, dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de la información proyectada por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto estos presentan mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que el cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación.
309. Sin perjuicio de lo anterior, respecto a la metodología planteada por los Usuarios Intermedios, debe indicarse lo siguiente:
- En primer lugar, como se indicó en la Propuesta del Ositrán, el Cargo de Acceso se determina a partir de la metodología de costos totalmente distribuidos. Al respecto, para la implementación de dicha metodología se consideran tanto costos directos como indirectos relacionados con la prestación del servicio. Así, en el caso particular de las inversiones proyectadas, se consideraron inversiones directas, relacionadas con las áreas y los equipos de inspección HBS, e indirectas, obtenidas del CAPEX Indirecto Total del proyecto de ampliación del AIJC y relacionado con el PMO, los costos corporativos y la gestión y elaboración del Plan Maestro de LAP.

De la revisión de los Estados Financieros de LAP, se observó que estos solo contenían el detalle de la información de inversiones de los paquetes 1, 2 y 3; sin embargo, no se evidenció el detalle de otros conceptos tales como inversiones transversales e inversiones indirectas, las cuales también forman parte del proyecto de ampliación del AIJC. Por tal motivo, teniendo en cuenta el mayor nivel de detalle empleado en su cálculo, para la determinación del cargo se tomaron las inversiones proyectadas por el Concesionario como la mejor información disponible al momento de elaborar la propuesta.

Cabe añadir que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, recibida el 14 de marzo de 2025 en el marco de los comentarios a la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de Transferencia en AIJC, el Concesionario precisó que la inversión total del proyecto de ampliación asciende a USD 1 950 millones, y además de los paquetes de trabajo 1, 2, 3 se han ejecutado inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo, los cuales se componen de la siguiente manera:

- Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de USD 100 millones.
- Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de USD 70 millones.
- Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 millones.
- Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 millones.

Por tanto, en caso se aceptara el comentario de los Usuarios Intermedios y se considerasen los montos de inversión en infraestructura proyectados bajo su metodología, no se estarían reconociendo aquellos otros conceptos que también estarían asociados al proyecto de ampliación del AIJC.

- En segundo lugar, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios se basa en montos consignados en los Estados Financieros Auditados de LAP, bajo el supuesto de que son montos ejecutados y su fiabilidad se basa en la verificación

efectuada por auditores externos. Al respecto, debe tenerse en cuenta que la auditoría financiera tiene un enfoque contable y no regulatorio; así, en el caso de las inversiones ejecutadas, el enfoque del Regulador es considerar aquellos montos que cuenten con el reconocimiento respectivo. Sin embargo, dado que para el presente caso las inversiones están proyectadas a implementarse para el inicio de operaciones del servicio, el empleo de la información remitida por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto dicha información presenta mayor detalle de los conceptos que comprenden la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.

- En tercer lugar, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios distribuye las inversiones tomando como criterio de asignación los ingresos por servicios registrados en la Contabilidad Regulatoria de LAP. Sin embargo, debe advertirse que dichos ingresos no necesariamente guardan una relación directa con la estructura de costos de las inversiones; así, la distribución de los costos de inversión debe responder a criterios técnicos y económicos que reflejen las características y el uso real de la infraestructura, en lugar de basarse en variables tales como los ingresos operativos que pueden estar afectados por otros factores tales como la estructura tarifaria, la demanda de los servicios o decisiones comerciales del Concesionario.
- Finalmente, y en línea con lo mencionado previamente, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios se basa en que la información de ingresos de los servicios prestados en el actual Terminal, y que se encuentra contenida en la Contabilidad Regulatoria, resulta adecuada para la asignación de los montos de inversiones correspondientes al nuevo Terminal. Al respecto, debe señalarse que, dado que en el nuevo Terminal se trata de una infraestructura nueva y de mayor capacidad que el actual Terminal, las características operacionales y costos asociados pueden ser diferentes; así, la aplicación de supuestos de asignación como los planteados por los Usuarios Intermedios podrían generar distorsiones en la asignación de los montos de inversiones y, por ende, en la determinación del Cargo de Acceso por el servicio.

310. Por tanto, sobre la base de lo descrito, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios presenta debilidades significativas que introducirían distorsiones en la asignación de los montos de inversión y no permitiría reflejar adecuadamente la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial. En contraste, como se indicó, el enfoque adoptado por el Regulador busca reflejar de manera más precisa la inversión que tendrá lugar en el nuevo aeropuerto, empleando la mejor información disponible al momento de determinar el Cargo de Acceso, toda vez que este debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación. En ese sentido, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.7) Sobre la inversión en equipos de HBS en el AIJC

311. Los Usuarios Intermedios cuestionan la evaluación efectuada por el Ositrán respecto a los montos de inversión en equipos de HBS que plantearon en su propuesta. En particular, los Usuarios Intermedios argumentan que no se ha tomado en cuenta la información presentada sobre el costo de los equipos de la marca RAPISCAN basados en datos de la SUNAT e indican que dicha información permitiría verificar si los valores propuestos por LAP reflejan precios de mercado. En efecto, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“2.4.4 CON RESPECTO A LOS EQUIPOS DE HBS EN EL AIJCH

En el anterior punto, la inversión en equipamiento no fue considerada por lo tanto resulta oportuno determinar el valor de los equipos que se utilizarán en el AIJCH, con este fin se utilizará la metodología de benchmarking, como sucedió en nuestro informe previo.

En el punto 156 del Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación de OSITRAN señala lo siguiente:

156. Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que el valor de los equipos que está proponiendo LAP para el servicio de HBS no han sido sustentados y se encuentran muy por encima de los valores de mercado. Así, los Usuarios Intermedios proponen determinar el costo de las máquinas a partir de la información de aduanas y precios de mercado, indicando que, a solicitud, LAP les remitió la marca y el modelo del equipo que iba ser adquirido. Al respecto, de revisión efectuada a lo propuesto por los Usuarios Intermedios, no se observa la remisión de documentación de sustento que permita efectuar la trazabilidad respecto de los valores estimados. Adicionalmente, para la estimación de los costos, los Usuarios Intermedios alegan similitudes entre los equipos que propone LAP (los cuales no solo incluyen el costo del equipo, sino también otros conceptos detallados anteriormente) y los que han sido adquiridos por diversas empresas importadoras entre los años 2023 y 2024, además de que emplean supuestos para asignación proporcional de algunos componentes (instalación, software de prueba, etc.). Así, los costos que plantean no serían comparables con los que LAP propone implementar como parte de la Facilidad Esencial. En tal sentido, para efectos de cálculo del Cargo de Acceso, se tomará el costo unitario proyectado por LAP.

OSITRAN dice “Al respecto, de revisión efectuada a lo propuesto por los Usuarios Intermedios no se observa la remisión de la documentación de sustento que permita efectuar la trazabilidad respecto de los valores estimados”.

LAP⁷ ha adquirido e instalado los equipos de la marca RAPISCAN para prestar el servicio de HBS (información que fue confirmada por la propia empresa), estos equipos fueron detallados en su propuesta inicial de cargo de acceso del presente servicio.

Sobre el particular, los usuarios intermedios presentaron en su propuesta el Cuadro N° 7 titulado “Valor CIF de Máquinas de Rayos X (USD)” donde se detallan las máquinas de HBS que serán utilizadas por LAP en el nuevo terminal y que son de la marca RAPISCAN. Para ello se descargó la información que se encuentra publicada en la página web de la SUNAT.

(...)

[illegible]

Fuente: SUNAT. Elaboración: AETA.

A continuación, explicamos cada uno de los ítems considerar en el Cuadro N° 7:

- CNAM: es la partida arancelaria de las máquinas de HBS, que en este caso es 9022190000.
- Descripción: según la SUNAT en esa partida arancelaria estarían APARATOS o RAYOS X PARA OTROS USOS.
- Año: es la fecha de compra de las máquinas de HBS que es en año 2023.
- Aduana Desc: es la aduana de desembarco, por el tamaño de las máquinas de HBS, la descarga se hizo por la Aduana "marítima del Callao".
- FOB_DOLAR: es el precio al que fue comprado la máquina de HBS en el país de procedencia del equipo.
- FLE_DOLAR: es el flete marítimo pagado por el importador por traer la máquina de HBS.
- SEG_DOLAR: es el costo del seguro de los equipos que se están importando que cubren cualquier daño que puedan sufrir durante el viaje.
- CIF_DOLAR: es el costo del equipo que suma el FOB_DOLAR, el FLE_DOLAR y el SEG_DOLAR.
- UNIT_FIQT: es el número de máquinas de HBS que han sido importadas en cada año.
- UNIT_FIDES: es la unidad de medida de las máquinas de HBS, que en este caso es por Unidad.
- DES_COM: que es la descripción de la maquina y se lee así:
 - **RAPISCAN RTT 110:** la descripción de la SUNAT dice EQUIPO RAYOS X **C/ACCESORIOS,RAPISCAN,RTT110, RTT110,** LINUX BASED SYSTEM, 415V/480V,50HZ/60HZ CONDITION:NEW MANUFACTURING:2022 BAGGAGE SCREENING MACHINE AND ACCESSORIES SERIES:



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

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

Por consiguiente, los equipos que han sido considerados en la propuesta de los usuarios son los que utilizará LAP en el AIJCH porque no existe otro importador autorizado de la referida marca. Inclusive en el supuesto(s) negado, que dichos equipos no fuesen destinados a LAP, de igual forma se trata del mismo tipo de equipo que será utilizado en el AIJCH, por lo tanto, resultaría válido, al menos utilizarlos para verificar los valores que han sido propuesto por LAP y que no son reconocidos por el Regulador, porque según este último, no tiene cómo verificarlos.

OSITRAN dice “Así los costos que plantean no serían comparables con los que LAP propone implementar como parte de la Facilidad Esencial”

GRE de **OSITRAN desestima el costo de los equipos remitidos por los usuarios intermedios, teniendo como único sustento que no son “comparables”, lo cual, no es correcto porque se trata de los mismos equipos que han sido adquiridos por LAP para prestar el servicio de inspección de equipaje en el AIJCH**, como ha sido mostrado en los puntos anteriores.

Adicionalmente, actualmente, la información brindada por los usuarios intermedios es la mejor que tiene a disposición el Regulador, teniendo en cuenta que no tiene ningún documento que le permita verificar que la información remitida por LAP se acerca a los valores de mercado. Esta información puede ser obtenida por GRE en la página web de SUNAT porque se trata de información que es pública.

2.4.5 CON RESPECTO A LA ESTIMACIÓN DEL PRECIO DE LOS EQUIPOS DE HBS EN EL AIJCH

En SUNAT, se tienen los precios CIF de los equipos de HBS que han sido adquiridos por LAP a la empresa Unlimited Systems S.A.C. Sin embargo, se requiere estimar el precio final de los equipos de HBS de marca RAPISCAN.

Para ello, se recurrió a la cotización de una máquina similar a las RAPISCAN que es la SMITH 100 x 100. De esta forma, se puede establecer que al precio CIF se necesita adicionar los márgenes de ganancia para estimar el precio de venta. Según el registro de SUNAT, el valor CIF de este tipo de equipo estaría en USD 78,493⁸. Sin embargo, su precio de venta es de USD 88,725, es decir, existe un margen de 13%.

Adicionalmente, el comprador tiene que incurrir en: costos de instalación, costos de maletín de prueba y costos de software de entrenamiento. De esta forma según la información provista por Mastech (ver Figura N° 1), la cotización de un equipo de inspección de equipaje quedaría así:

- Precio de venta del equipo	=	USD 88,725
- Costos de instalación	=	USD 4,440
- Costo de Maletín de prueba	=	USD 2,124
- Costo de software de entrenamiento	=	USD 15,175

Cabe precisar, que se está asumiendo un costo de instalación de USD 4,440 porque las máquinas en el caso de LAP, se colocarían en Lima. En este contexto, de acuerdo a la cotización más próxima de la Figura N° 1 sería la de sede en Arequipa. Sin embargo,

Intermedios remiten mayor explicación de sus estimaciones, las cuales se basan en un *benchmarking* y tomando referencias de equipos similares.

313. Sobre el particular, debemos indicar que, al igual que lo desarrollado anteriormente para el caso de las inversiones en infraestructura, el criterio aplicado en la Propuesta del Ositrán se basó en utilizar la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyectan incorporar en el servicio y que, dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de la información proyectada por LAP resultó razonable para efectos de calcular el Cargo de Acceso, en tanto esta presenta mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que dicho cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación. En efecto, en la Propuesta del Ositrán, se indicó que las inversiones directas relacionadas a los equipos de inspección HBS comprendían el siguiente detalle:

Tabla 56 Detalle de las inversiones directas relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal presentadas en la Propuesta del Ositrán

Tipo de activo	Concepto	Fase	Nivel de inspección	Cantidad
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Fase I-A	Nivel 1	3
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	12
	Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	1
	Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	2
	Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)	Fase I-A	Nivel 2 de Inspección	1
Equipos	Máquina de rayos X Orion 927DX	Fase I-A	Nivel 3	2
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 3 de Inspección	2
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección	1
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección Redundante	1
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Fase I-A	Nivel 4 de Inspección Redundante	1
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX	Fase I-A	Equipaje Sobredimensionado (Este)	1
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928DX	Fase I-A	Para equipamiento transferencia	1
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Fase I-A	Equipaje Sobredimensionado (Este)	1
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Fase I-A	Nivel 4	1

Fuente: Propuesta del Ositrán.

314. Por tal motivo, en la referida propuesta se indicó que, luego de revisar lo planteado por los Usuarios Intermedios, además de no observarse mayor detalle de sustento que permita efectuar la trazabilidad respecto de dichas estimaciones, se advirtió que las mismas no serían comparables con lo que propone implementar el Concesionario como parte de la Facilidad Esencial, y por tal motivo se consideró emplear la información proyectada por LAP.
315. Sobre este punto, debemos indicar que, mediante el Oficio N° 0130-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó al Concesionario remitir una descripción más detallada de los conceptos que comprenden la inversión en máquinas de rayos X a implementarse en el servicio bajo análisis. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar el detalle de dichos equipos, señalando lo siguiente:

- Respecto a las tres (3) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3:

*“El sustento de la valorización de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** se encuentra en (...) [el] contrato EPC ubicado en el documento PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5. El importe asciende a **US\$ 5,579,299**, el cual se puede observar a continuación:*

Figura 1. Página 2510 Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas ODS EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL	1.00	6,170,325.51
2.2.1	HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados - Indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta. XX (según nombres listado opcionales)	GL	1.00	5,579,298.85
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL		

Es importante resaltar que este importe no solo valoriza las 3 máquinas de rayos X RTT110; si no también toma en cuenta otros conceptos como la instalación, puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y demás costos asociados, los cuales se encuentran empaquetados en una sola línea dentro del monto total acordado según contrato.

Asimismo, es fundamental recalcar que no se cuenta con un desglose detallado de estos costos, ya que el contrato se rige bajo la modalidad de suma alzada. Este tipo de contrato establece un precio global fijo para el alcance total de la línea mencionada, sin diferenciar cada componente por separado. Sin embargo, considerando el importe total se obtendría un costo unitario de **US\$ 1,859,766** (US\$ 5,579,299 entre 3).

De igual manera, para poder obtener una aproximación del desglose de costos, se ha consultado con el área especializada de LAP Proyecto, quien en base al expertise in-situ de las instalaciones de las máquinas han compartido el siguiente detalle:

Tabla 1. Desglose aproximado de máquinas RTT110 según área especializada

Concepto	%	Costo Total	Costo Unitario
HBS EDS STD 3 (llave en mano integrados ...)		\$ 5,579,299	\$ 1,859,766
Máquinas Tomográficas	30%	\$ 1,673,790	\$ 557,930
Servidores y licencias	20%	\$ 1,115,860	\$ 371,953
Estaciones de Trabajo	13%	\$ 725,309	\$ 241,770
Canalizado	5%	\$ 278,965	\$ 92,988
Cableado de Fuerza y Control	4%	\$ 223,172	\$ 74,391
Cableado UTP	6%	\$ 334,758	\$ 111,586
Cableado Fibra óptica	6%	\$ 334,758	\$ 111,586
Tableros de Fuerza y Control	2%	\$ 111,586	\$ 37,195
Sistema de Respaldo UPS (Incluye Transformador de aislamiento y baterías)	2%	\$ 111,586	\$ 37,195
Instalación e Integración	12%	\$ 669,516	\$ 223,172

Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**, los cuales incluyen aspectos relevantes como el diseño, los gastos generales y la utilidad de todo el contrato. Estos costos representan un **37.18%** del monto base según lo presentado en el mismo contrato, lo cual implica que el importe total sea de **US\$ 7,653,865¹** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

Con el fin de sustentar el porcentaje de costos indirectos, se procede a mostrar dicho cálculo. En la página 2480 del expediente PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5, compartido con el regulador mediante la carta C-LAP-GPF-2024-0187 (02 de diciembre de 2024), se presenta un resumen de los importes del contrato EPC, firmado con Inti Punku (constructor), donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos del 1 al 4 del siguiente cuadro (Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside) ascienden a US\$ 456,689,355 y ello corresponde a los costos directos totales del contrato EPC.

Figura 2. Resumen Contrato EPC

1	EDIFICIO TERMINAL	\$ 286,271,684.04
2111-1	PROCESSOR BUILDING	\$ 177,755,661.22
2121-1	SWING PIER	\$ 48,137,366.78
2133-1	DOM PIER	\$ 27,666,407.83
2141-1	INT PIER	\$ 16,986,379.41
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	\$ 13,622,087.26
1.12	SEÑALÉTICA	\$ 2,103,781.54
2	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	\$ 63,018,960.21
3	AIRSIDE	\$ 29,860,843.93
4	LANDSIDE	\$ 77,537,866.60
5	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros & Utilidad	\$ 169,812,105.93
Total Suma Alzada		USD 626,501,460.71

Por lo tanto, para calcular el porcentaje de costos indirectos del contrato, se divide el total de costos indirectos entre el total de costos directos, es decir: US\$ 169,812,105.93 entre US\$ 456,689,355 (sumatoria del punto 1 al 4). De esta manera, se obtiene un porcentaje de **37.18%**. Es sumamente importante que este porcentaje sea incluido en la valorización de las inversiones del presente cargo, ya que los conceptos incluidos como el diseño, los costos indirectos, los seguros, los gastos generales y la utilidad del contratista forman parte de la estructura de costos del proyecto, el cual no solo incluye la adquisición e instalación de la máquina, sino también, la gestión administrativa y operativa de la empresa que se encuentra a cargo del proyecto, en este caso, Inti Punku. Como se puede observar, este costo se refleja en una partida aparte (punto 5), lo cual corresponde a una práctica común en este tipo de contratos.

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el importe total de la valorización de las 3 máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y sus componentes esenciales inicialmente presentados, lo que ha generado un incremento en los importes de **US\$ 7,475,943 a US\$ 7,653,865**. Este ajuste responde a la corrección del porcentaje de

costos indirectos del contratista, ya que inicialmente se consideró un 33.99%, estimado por el área de LAP Proyecto. Sin embargo, como se ha demostrado previamente, se ha aplicado el porcentaje correspondiente del 37.18% para reflejar de manera más precisa la proporción de costos indirectos del contratista en esta sección de inversiones.

¹ US\$ 5,579,299 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

- Respecto a las dos (2) máquinas de rayos X Orion 927 DX y las dos (2) máquinas de rayos X Orion 928 DX:

“(…) la valorización de este importe consideró tanto los montos establecidos en el contrato EPC como en la Adenda N°2 del contrato EPC. Asimismo, se considera que el contratista Inti Punku consolidó ambos modelos de máquinas en un solo paquete de inversiones, dado que se trata de un contrato a suma alzada. Además, ambos equipos comparten la misma tecnología y funcionalidades, como se detalla en el Anexo N°2 adjunto.

La diferencia entre los modelos 927DX y 928DX radica en su integración dentro del sistema. Las 927DX se instalan en el sistema de transportadores del BHS a una altura estándar, ya que reducir su altura afectaría la continuidad del flujo del equipaje. En cambio, las 928DX están diseñadas para el manejo de equipajes sobredimensionados, pues su transportador más bajo permite una manipulación ergonómica, reduciendo el esfuerzo al levantar bultos pesados. En ambos casos, la selección de los equipos responde a criterios de diseño del sistema y ergonomía.

(…)

Valorización según Contrato EPC: El sustento de la valorización de las inversiones directas se encuentra en (...) [el] contrato EPC que se ubica en el documento PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5; este importe asciende a **US\$ 591,027**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 5. Página 2510 Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL	1.00	6,170,325.51	6,170,325.51
2.2.1	HBS EDS STD 3 (Jave en mano integrados) - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta: XX (según nombres listado opcionales)	GL	1.00	5,579,298.85	5,579,298.85
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL			
2.2.3	Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)	GL	2.00	295,513.33	591,026.66

Valorización según Adenda 2 del Contrato EPC: El sustento de la valorización de las inversiones directas se encuentra en (...) la Adenda N°2 del contrato EPC del documento referenciado; el importe asciende a **US\$ 79,842**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 6. Página 131 Adenda N°2 al Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL			
	HBS EDS STD 3 (Jave en mano integrados) - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta: XX (según nombres listado opcionales)	GL			
	INSTALACIÓN E INTEGRACIÓN HBS EDS STD3 (Rapiscan Systems)	0	1.00	109,620.00	109,620.00
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL			
	Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)	un	1.00	79,842.44	79,842.44

Por lo tanto, el importe total de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** correspondería a la sumatoria de los importes del contrato EPC más la Adenda N°2 al contrato EPC, lo cual resulta en **US\$ 670,869**. (US\$ 591,027 + US\$ 79,842)

Es importante resaltar que estas líneas de dichos documentos no solo valorizan las máquinas de rayos X 927DX y 928DX; si no también toman en cuenta otros conceptos como la instalación, puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y demás costos asociados, los cuales se encuentran integrados en una sola línea dentro del monto total acordado.

Asimismo, es fundamental recalcar que no se cuenta con un desglose detallado de estos costos, ya que el contrato se rige bajo la modalidad de suma alzada. Este tipo de contrato establece un precio global fijo para el alcance total de la línea mencionada, sin diferenciar cada componente por separado. Sin embargo, considerando el importe total se obtendría un costo unitario de **US\$ 167,717** (US\$ 670,869 entre 4²).

De igual manera, para poder obtener una aproximación del desglose de costos, se ha consultado con el área especializada de LAP Proyecto, quien en base al expertise in-situ de las instalaciones de las máquinas han compartido el siguiente detalle:

Tabla 2. Desglose aproximado de máquinas 927DX y 928DX según área especializada

Concepto	%	Costo Total	Costo Unitario
Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)		\$ 670,866	\$ 167,717
Máquinas Doble Vista	30%	\$ 201,261	\$ 50,315
Servidores y licencias	20%	\$ 134,174	\$ 33,543
Estaciones de Trabajo	13%	\$ 87,213	\$ 21,803
Canalizado	5%	\$ 33,543	\$ 8,386
Cableado de Fuerza y Control	4%	\$ 26,835	\$ 6,709
Cableado UTP	6%	\$ 40,252	\$ 10,063
Cableado Fibras ópticas	6%	\$ 40,252	\$ 10,063
Tableros de Fuerza y Control	2%	\$ 13,417	\$ 3,354
Sistema de Respaldo UPS (Incluye Transformador de aislamiento y baterías)	2%	\$ 13,417	\$ 3,354
Instalación e Integración	12%	\$ 80,504	\$ 20,126

Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**, los cuales incluyen aspectos relevantes como el diseño, los gastos generales y la utilidad de todo el contrato. Estos costos representan un **37.18%** para el contrato EPC (sustentado líneas arriba) y **33.05%** para la Adenda N°2 del contrato EPC.

Para sustentar este último porcentaje (33.05%), de manera análoga al contrato EPC, se aplica la misma metodología. Es decir, sumar los costos directos e indirectos del constructor según el contrato. El sustento se encuentra en la página 73 del expediente PM_3000_NF_FRM_AD_P_NNA_PM_000267 Rev.2 donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto de la Adenda N°2 al contrato EPC. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos 1 al 4 del siguiente cuadro; es decir, Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside asciende a US\$ 256,794,874 y ello corresponde a los costos directos totales de la Adenda N°2 al contrato EPC.

Figura 7. Resumen WP3 Adenda N°2 al contrato EPC

		WP-3 / Ampliación a 37.7 Mpx (USD)
1.00	EDIFICIO TERMINAL	163,110,651.74
2111-1	PROCESSOR BUILDING	69,143,209.19
2121-1	SWING PIER	46,496,594.98
2133-1	DOM PIER	21,052,607.24
2141-1	INT PIER	14,114,842.44
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	11,193,841.77
1.12	SEÑALÉTICA	1,109,556.12
2.00	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	25,493,563.60
3.00	AIRSIDE	25,706,685.76
4.00	LANDSIDE	33,993,423.00
4.21	PLANTA DE GENERACION ELECTRICA (2237)	5,623,587.18
4.22	PLANTA DE PRODUCCION DE AGUA HELADA (2236)	2,530,333.13
4.23	DEPOSITOS DE COMBUSTIBLES (2212)	336,629.73
6.00	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros & Utilidad	84,858,461.37
Total Suma Alzada		341,653,335.51

Por lo tanto, para calcular el porcentaje de costos indirectos de la Adenda N°2, se divide el total de costos indirectos entre el total de costos directos, es decir: US\$ 84,858,461 entre US\$ 256,794,874 (sumatoria del punto 1 al 4). De esta manera, se obtiene un porcentaje de **33.05%**.

Por ende, luego de la aplicación de dichos porcentajes respecto a las inversiones indirectas, resultaría en los siguientes importes: **US\$ 810,790³** para el contrato EPC y **US\$ 106,227⁴** para la Adenda N°2 del contrato EPC. Por lo tanto, el importe total por considerar por las inversiones en las máquinas asciende a **US\$ 917,016** (US\$810,790 + US\$ 106,227).

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el importe total de la valorización de las 4 máquinas de rayos X (2 máquinas 927DX y 2 máquinas 928DX) y sus componentes esenciales (sic) inicialmente presentados, lo que ha generado un incremento en los importes de **US\$ 667,075⁵** a **US\$ 917,016**. Como se ha demostrado previamente, los valores se encuentran sustentados tanto en el Contrato EPC como en la Adenda N° 2 de dicho contrato.

² En cuanto a las unidades utilizadas para el cálculo del costo unitario, se consideran las 2 máquinas de rayos X Orion 927 DX más las 2 máquinas de rayos X Orion 928 DX conforme a lo entregado por el

contratista Inti Punku y descrito en el Anexo 2 del proyecto de contrato de acceso remitido a los usuarios intermedios. Si bien los cuadros presentados arriba muestran inicialmente un total de 3 máquinas (2 incluidas en el contrato EPC y 1 en la Adenda N°2 al EPC), durante el desarrollo del proyecto se definió que serían 4 en total. Dado que se trata de un contrato a suma alzada, el valor total a pagar al contratista debería mantenerse. Sin embargo, no se descarta la posibilidad de que este solicite un pago extra por la máquina adicional que han instalado.

³ US\$ 591,027 x (1 + 37.18%)

⁴ US\$ 79,842 x (1 + 33.05%)

⁵ 2 Máquina de rayos X Orion 927DX (US\$ 333,537), 1 Máquina de rayos X Orion 928DX (Para equipamiento sobredimensionado Este) (US\$ 167,769) y 1 Máquina de rayos X Orion 928DX (Para equipamiento transferencia) (US\$167,769)”

[El énfasis es de origen.]

316. Como puede observarse, de acuerdo con lo señalado por el Concesionario, los montos de inversión proyectados por concepto de las máquinas de rayos X no solo comprenden la valorización de las máquinas como tal, sino que también toman en cuenta otros conceptos tales como la instalación y puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y entre otros costos asociados. Además, LAP menciona que los montos de inversión proyectados comprenden tanto los costos directos, esto es, el equipamiento y los activos asociados a su instalación y puesta en operación, como los costos indirectos, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad del contratista.
317. Así, la información proyectada por LAP, y que fue considerada para la elaboración de la Propuesta del Ositrán, presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento que formará parte de la Facilidad Esencial, y no únicamente la valorización de los equipos de rayos X como fue planteado los Usuarios Intermedios en su propuesta, lo cual permite una mayor precisión respecto de las inversiones que deben reflejarse en el Cargo de Acceso, ya que este último debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
318. Sin perjuicio de lo anterior, nótese que, respecto al valor de los equipos de rayos X, los Usuarios Intermedios alegan que, según sus cálculos, el precio de venta de la máquina RTT 110 EDS Estándar 3 es de USD 771 867, el de la máquina Orion 927DX es de USD 60 089 y el de la máquina Orion 928DX es de USD 71 162, señalando que dichos valores representan precios de mercado y que, por tal motivo, tienen un valor inferior al de los equipos adquiridos por LAP. No obstante, como puede evidenciarse de la información proporcionada por el Concesionario, el costo unitario de la máquina RTT 110 EDS Estándar 3 es de aproximadamente USD 557 930, mientras que el de las máquinas Orion 927DX y Orion 928DX es de aproximadamente USD 50 315 cada una. Así, en el supuesto negado de que, para la implementación de la Facilidad Esencial, únicamente se adquiriesen las máquinas de rayos X (sin considerar los demás conceptos mencionados anteriormente), los montos propuestos por los Usuarios Intermedios resultarían ser superiores a lo que LAP proyecta ejecutar como parte de la facilidad esencial.
319. En ese sentido, sobre la base de lo desarrollado, se reafirma que el empleo de la información proyectada por LAP resultó razonable para efectos de calcular el Cargo de Acceso, en tanto esta presenta mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento que formará parte de la Facilidad Esencial, además de que en esta etapa del procedimiento aún no se disponen de los montos reconocidos de las inversiones. Así, **se desestima la propuesta presentada por los Usuarios Intermedios sobre este extremo.**
320. Por otro lado, en sus comentarios los Usuarios Intermedios también indican que el uso de la información remitida por LAP, sin verificar, generaría que los cargos obtenidos se encuentren por encima del costo marginal y arrojen beneficios extraordinarios para el Concesionario. Así, los Usuarios Intermedios manifiestan que dicho accionar iría en contra del objetivo principal de un Regulador de “*maximizar el bienestar de la sociedad, estableciendo tarifas que impidan que el regulado se apropie del excedente del consumidor de los usuarios, a través de las asimetrías de información*”.

321. Al respecto, y tal como se desarrolló anteriormente, debe recalcar que, para la elaboración de su propuesta, el Regulador utilizó la mejor información disponible en esta etapa del procedimiento. Así, dado que las inversiones asociadas al nuevo Terminal aún no han pasado por su reconocimiento formal, los valores considerados en el modelo corresponden a montos proyectados, más aún porque actualmente no se cuenta con información específica de la prestación del servicio en la nueva infraestructura.
322. De este modo, la verificación de las inversiones que ejecute el Concesionario podrá tener lugar una vez que dichas inversiones cuenten con el reconocimiento por parte del Regulador. Por tal motivo, no es preciso lo afirmado respecto a que el empleo de montos proyectados por el Concesionario y que no cuenten con dicha verificación ocasionaría que los cargos obtenidos se encuentren por encima del costo marginal y arrojen beneficios extraordinarios para el Concesionario.
323. En particular, la metodología de costos completamente distribuidos establecida en el REMA, y que fue empleada para la elaboración de la Propuesta del Ositrán, no busca replicar estrictamente los costos marginales, sino determinar los cargos de acceso sobre la base de los costos asignados al servicio en cuestión, mediante el uso de reglas de imputación, con el fin de asegurar su sostenibilidad, en tanto dichos cargos permiten reconocer los costos del servicio, y evitar la presencia de subsidios cruzados que distorsionen la eficiencia del mercado.
324. Por tal motivo, como se desarrolló anteriormente, la implementación de dicha metodología en la Propuesta del Ositrán se basó en información representativa de los costos en los que efectivamente incurrirá el operador durante el horizonte del flujo de caja, siendo que, en futuras revisiones del Cargo de Acceso, el Regulador podrá establecer mecanismos para corregir posibles distorsiones que se puedan detectar luego de que se cuente con la información específica de la prestación del servicio en la nueva infraestructura, además de los montos de inversiones reconocidas por parte del Regulador.
325. Cabe indicar además que la actuación del Regulador no iría en contra de sus objetivos establecidos en el REGO, específicamente en lo referido a cautelar en forma imparcial los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, tal como se señala en el artículo 5.4 del REGO:

“Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN

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

(...)

5.4 Cautelar en forma imparcial los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios de la Infraestructura.”

[El subrayado es nuestro.]

326. Así, el Regulador en su accionar ha buscado cautelar de manera imparcial los intereses de las partes involucradas, asegurando que el cálculo del Cargo de Acceso refleje de la manera más adecuada los costos de implementar la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal, y permita a su vez un equilibrio entre la recuperación de la inversión y el acceso al servicio. Por lo tanto, lejos de ir en contra de sus objetivos, el Regulador buscó establecer, sobre la base de la metodología aplicada, un marco que permita la recuperación razonable de la inversión y garantice la disponibilidad de la infraestructura en beneficio de todos los actores involucrados.
327. Por lo tanto, sobre la base de lo desarrollado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios sobre este extremo.**
328. Cabe indicar que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, el Concesionario presenta montos de inversión en equipamiento actualizados, en particular para aquellos conceptos cuya valorización se sustenta en el Contrato EPC. Al respecto, LAP indica que dicha actualización responde a la corrección del porcentaje de costos indirectos del contratista (estimado por LAP Proyecto), siendo que, al momento de elaborar su propuesta, se estimó un porcentaje de 33,99%, pero que, actualmente, dicho porcentaje es de 37,18%. El

Concesionario manifiesta que dicha actualización debe ser considerada en la valorización de las inversiones, debido a que los conceptos como el diseño, los costos indirectos, los seguros, los gastos generales y la utilidad del contratista forman parte de la estructura de costos del proyecto.

329. Sobre el particular, teniendo en cuenta que la propuesta de LAP (la cual incluye el porcentaje estimado de 33,99%) fue remitida al Regulador mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396 en octubre de 2024, y que a la fecha de la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045 (marzo de 2025) el Concesionario dispone de información más actualizada que permita una mejor aproximación del porcentaje de costos indirectos del contratista, se considera válido el ajuste planteado sobre el monto de las inversiones proyectadas, verificándose además que dicho porcentaje también fue mencionado por LAP en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia en el AIJC⁶³, tal como lo indica el Concesionario en su Carta. Cabe indicar que en la siguiente sección se detallarán los montos de inversión en equipamiento considerando dicha actualización.

b.8) Sobre la vida útil de los activos en infraestructura

330. Los Usuarios Intermedios mencionan que se debe considerar una vida útil para los activos de infraestructura de 30 años debido a que estas continuarán operando más allá del final del plazo de la Concesión. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que:

“Respecto a las depreciaciones, consideramos en el cálculo una vida útil para los equipos de 10 años y para la infraestructura de 16 años, plazo en donde se finaliza la concesión. No obstante, en este último debería considerarse los 30 años que corresponden, ya que la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión, al margen de quien posteriormente opere el AIJCH, lo que correspondería el valor de 30 años. Ver Cuadro N° 10

Cuadro N° 10: Inversiones en Infraestructura y Equipos para el Servicio HBS y depreciación 2025- 2030

Descripción	Vida Útil	Inversión Inicial	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Infraestructura	1	673,073	0	32,166	42,385	42,385	42,385	42,385	10,219
	16	673,073	0	32,166	42,385	42,385	42,385	42,385	10,219
Equipos	1	3,241,963	0	246,034	324,196	324,196	324,196	324,196	78,162
	10	3,241,963	0	246,034	324,196	324,196	324,196	324,196	78,162
Total Depreciación, Base de capital			0	278,200	366,581	366,581	366,581	366,581	88,381
Total Depreciación Acumulada, Base de capital			0	278,200	644,781	1,011,362	1,377,944	1,744,525	1,832,306

Elaboración AETA1

[El énfasis es de origen.]

331. Sobre el particular, y tal como se desarrolló en la Propuesta del Ositrán, por un lado, el Contrato de Concesión del AIJC fue suscrito bajo la modalidad autofinanciada, con lo cual la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle al inversionista cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, entre otros, durante el periodo de vigencia del Contrato. Por otro lado, el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362⁶⁴, establece que, al vencimiento del plazo del Contrato, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión; así, a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el

⁶³ Tarifa aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, de fecha 28 de marzo de 2025, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025.

⁶⁴ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

“Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un periodo no mayor a los tres (03) años calendario.

61.2. Sin perjuicio de la normativa aplicable, los contratos de Asociación Público Privada pueden contener cláusulas que estipulen la indemnización a la cual tiene derecho el inversionista, en caso que el Estado suspenda o deje sin efecto el contrato de manera unilateral o por su propio incumplimiento.”

derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del Aeropuerto, y aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión⁶⁵.

332. Los Usuarios Intermedios mencionan que la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión, al margen de quién opere el AIJC, y que por ello debería considerarse una vida útil de 30 años. Sin embargo, debe señalarse que, si bien la infraestructura y equipamiento continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo⁶⁶ y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
333. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, se considera razonable que la vida útil de las inversiones clasificadas como Infraestructura finalice junto con el plazo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones⁶⁷. En tal sentido, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.9) Sobre la prima libre de riesgo, prima de mercado, riesgo país y el valor de la beta, empleados para el cálculo del WACC

334. Los Usuarios Intermedios no han presentado cuestionamientos a la metodología utilizada por el Ositrán para determinar la tasa libre de riesgo, la prima de riesgo de mercado, la prima de riesgo país y la muestra de betas. Sin embargo, mencionan que la prima de riesgo país y la muestra de betas fueron actualizadas con datos más recientes. En efecto, los Usuarios Intermedios señalaron lo siguiente:

“Con respecto a la tasa libre de riesgo, prima de riesgo de mercado, prima de riesgo país y muestra de betas no existen discrepancias con lo propuesto por OSITRAN. Las dos últimas variables fueron actualizadas, en el caso del riesgo país se utilizó el EMBI+ Perú publicado por el Banco Central de Reserva hasta enero de 2025, esto reajusto el valor de esta prima a 1.69%.

En el caso de la muestra de betas, se actualizaron hasta el 07 de febrero de 2025. Es decir, tomaron como fecha de inicio el 07 de febrero de 2020. Como lo plantea OSITRAN, las betas

⁶⁵ Contrato de Concesión. -

“CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

(...)”

14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.
(...)”

⁶⁶ En el siguiente enlace se puede consultar la Cuenta General de la República al 31/12/2023. En la página 157 se aprecia que la infraestructura del AIJC forma parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión: 17 de enero de 2025).

⁶⁷ Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que “[El concesionario,] *alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.*”.

seleccionadas fueron estimadas en función del índice de S&P con información semanal para un período de cinco años. (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11: Muestra de Betas de Aeropuertos

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

Fuente: Bloomberg. Elaboración: Autores.

335. Como se observa, los Usuarios Intermedios plantean que, en el caso de la prima de riesgo país, se debe emplear el EMBI+ Perú publicado por el BCRP hasta enero de 2025, en tanto que, en el caso de la muestra de betas, se debe emplear la información de *Bloomberg* hasta el 07 de febrero de 2025.
336. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, en la Propuesta del Ositrán se tomó como año base (año 0) al 2024. Por tal motivo, el cálculo del WACC de la empresa se realizó para dicho año base. Así, la información empleada para la estimación de las variables “tasa libre de riesgo”, “prima de riesgo de mercado”, “prima de riesgo país” y la muestra de betas de empresas comparables abarcó hasta el cierre del año 2024, toda vez que se buscó cuantificar dichas variables al año base en que se realiza la evaluación del flujo de caja descontado (2024). Cabe indicar que similar criterio ha sido aplicado por el Ositrán en anteriores procedimientos tarifarios.
337. Por tal motivo, en el caso de la variable “prima de riesgo país”, tal como se señaló en el Anexo I del Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, el criterio considerado para estimar el valor de la prima fue utilizar el indicador EMBIG+ Perú considerando un horizonte de dos años (24 meses), con lo cual el periodo de la información abarcó desde enero de 2023 hasta diciembre de 2024. De igual forma, para el caso de la muestra de betas de empresas comparables, en el referido Anexo I se indicó que, para estimar el beta apalancado para el año 2024 se consideró un horizonte temporal de cinco años, con lo cual el periodo de la información abarcó desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024.
338. Por tanto, sobre la base de lo señalado, y dado que lo planteado por los Usuarios Intermedios pretende incorporar información del año 2025 dentro del cálculo del WACC estimado para el año 2024, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**
- b.10) Sobre el costo de la deuda empleado para el cálculo del WACC
339. Con relación a este punto, los Usuarios Intermedios no han presentado cuestionamientos al costo de la deuda estimado por el Ositrán para el cálculo del WACC. Sin embargo, alegan que, durante la etapa de negociación, no llegaron a un acuerdo con LAP respecto al costo de la deuda, debido a que el Concesionario se negó a compartir con ellos la información respectiva. En particular, los Usuarios Intermedios manifiestan que tal situación genera una asimetría de información en el proceso de negociación, por lo que plantean que, en el marco de dicho proceso, ambas partes deberían tener acceso a la misma información.
340. Al respecto, el comentario de los Usuarios Intermedios no cuestiona la estimación del costo de la deuda por parte del Regulador en el marco del cálculo del Cargo de Acceso, sino que hace referencia a la etapa de negociación previa a la solicitud de emisión del mandato de acceso, por lo que lo manifestado en el comentario será trasladado al órgano competente del Ositrán para los fines correspondientes. En tal sentido, **se da por atendido el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.11) Sobre la estructura Deuda Capital empleada para el cálculo del WACC

341. Los Usuarios Intermedios cuestionan la estimación del ratio Deuda Capital realizada por el Ositrán, argumentando que debe utilizarse un ratio objetivo. En efecto, los Usuarios Intermedios manifestaron lo siguiente:

“Con respecto a la estructura deuda-capital, no estamos de acuerdo con el ratio estimado por el Regulador, la razón es que el costo de la deuda estimado (7.33%) se calcula hasta la conclusión del crédito, en ese contexto, para ser consistente, también se requiere de un ratio deuda-capital de largo plazo o estructura deuda-capital objetivo, que esta expresado en los covenant del cierre financiero de LAP, que en este caso particular es el ratio de 75/25.

Históricamente, esta postura ha sido defendida por LAP y el Regulador y esto se refleja en los diferentes pronunciamientos que han tenido con relación a esta variable.

Por ejemplo, en el Memo LAP-GPF-2009-00210 (04 de noviembre 2009), LAP dice que la estructura deuda capital toma en consideración una estructura deuda objetivo que se corresponde con la estrategia de desarrollo de la empresa. En efecto, LAP señala lo siguiente:

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

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

D: *Costo de impuestos total que incluye la participación de los trabajadores*
E: *% de la deuda en la estructura financiera (60%)*
% del patrimonio en la estructura financiera (40%)

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

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

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

Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

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

Cuadro N°7
COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL DE LAP

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

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

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

IV. Estructura deuda – capital

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

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

También se pueden consignar otros informes de OSITRAN, donde se utilizó la estructura de financiamiento objetiva para determinar el valor del WACC como los informes N° 007-2013- GRE-OSITRAN (27 de marzo de 2013) o N° 010-2013-GRE-OSITRAN (05 de junio de 2012).

De esta forma, **como OSITRAN señala, lo pertinente es emplear la estructura de financiación objetivo por tratarse de una tasa de descuento con "fines prospectivos".**

Adicionalmente, OSITRAN al estimar el TIR de la deuda, requiere que el ponderador utilizado en el WACC tenga el mismo carácter prospectivo y no histórico. Es por esta razón que la GRE en su oportunidad justificó el uso de la estructura de la deuda-capital objetivo.

En este orden de ideas y teniendo en cuenta lo expresado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN en sus diferentes intervenciones que ha tenido en relación a la estructura deuda-capital, es que, mantenemos el ratio objetivo de 75/25 para determinar el cálculo del WACC."

[El énfasis es de origen.]

342. Como se observa, los Usuarios Intermedios sostienen su cuestionamiento con base en antecedentes previos en los que, tanto LAP como el Regulador, han utilizado una estructura de financiamiento objetivo. Asimismo, enfatizan que el Ositrán, al calcular la TIR de la deuda, debe emplear un ponderador con el mismo carácter prospectivo, y plantean que, dado que el costo de la deuda se calcula hasta la conclusión del crédito, la estructura Deuda Capital debe ser coherente con este enfoque y basarse en los *covenants* del cierre financiero de LAP, por lo cual proponen que el ratio sea de 75/25.
343. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Anexo I del Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, de acuerdo con Chisari *et al.* (1999)⁶⁸, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros; por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se emplearon los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital.
344. Asimismo, como se señaló en el referido Anexo I, dado que el año base considerado en la Propuesta del Ositrán es el 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleó la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁶⁹, ya que dicha fuente permite aproximarse a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Ello, debido a que a la fecha de la elaboración de la Propuesta del Ositrán no se disponía de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Así, el ratio Deuda Capital considerado en la Propuesta del Ositrán fue de 0,988 (49,7/50,3).
345. En los comentarios presentados, los Usuarios Intermedios indican que, para el presente caso, debe utilizarse un ratio Deuda Capital objetivo debido a que, al haberse calculado el costo de la deuda de la empresa de modo prospectivo a partir de la TIR de la deuda contraída, el ponderador de dicho costo dentro del cálculo del WACC de LAP también debe presentar dicha característica. Al respecto, para sustentar su argumento, los Usuarios Intermedios hacen referencia a pronunciamientos del Ositrán emitidos en el marco de procedimientos tarifarios anteriores.
346. Sobre el particular, debe indicarse que el criterio aplicado en la Propuesta del Ositrán, respecto al empleo de valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, tomados a partir de los Estados Financieros de la empresa, para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital, no resulta incorrecto desde un punto de vista técnico, pues lo que busca es medir la situación de la estructura de financiamiento de la empresa al año base del flujo de caja descontado, bajo el supuesto de que dicha estructura se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, toda vez que el WACC, al actuar como tasa de descuento, permite valorar de igual forma los flujos económicos generados a lo largo de dicho horizonte (diferenciándose únicamente por el año en el cual se presenta el flujo económico evaluado). De este modo, para el presente caso, la estructura de financiamiento considerada para el cálculo del WACC se entiende también como prospectiva, aunque para su determinación se considere el empleo de valores en libro de deuda y capital.
347. Si bien el criterio empleado anteriormente en diversos procedimientos tarifarios, tal como mencionan los Usuarios Intermedios, fue considerar un ratio Deuda Capital denominado objetivo, cuya determinación no se realizó a partir de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, debe indicarse que la intervención de dicho ratio dentro del cálculo del WACC conserva el supuesto de que la estructura de financiamiento que representa se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, de manera similar a lo considerado para el presente caso en el cual el ratio Deuda Capital se determinó a partir

⁶⁸ CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

⁶⁹ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

de los valores en libros del Concesionario. Así, el cuestionamiento presentado por los Usuarios Intermedios estaría acotado a la forma de medición del ratio Deuda Capital, en lugar de la naturaleza prospectiva de dicho ratio, ya que, como se señaló, dicha naturaleza se encuentra presente en el ratio considerado en la Propuesta del Ositrán.

348. En ese orden de ideas, respecto a la medición del ratio Deuda Capital de la empresa, como ya se indicó, en la Propuesta del Ositrán se emplearon los valores en libros de la empresa al año 2024 bajo el supuesto de que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento prospectiva a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Así, ante dicho escenario, resultaría razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo⁷⁰.
349. Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo “Mini-Perm” con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Sociéte Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO

(...)

(e) *Los principales compromisos financieros son:*

(...)

4. *El ratio Deuda/Patrimonio neto no excederá de 75:25.*”

[El subrayado es nuestro.]

350. Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”. En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“1.4. Financiamiento

(...)

El 22 de diciembre de 2022, como parte del financiamiento Mini-Perm, LAP, Fraport AG e IFC firmaron un Acuerdo de Aporte de Capital. De conformidad con este acuerdo, Fraport AG e IFC, como socios de LAP, acordaron realizar contribuciones de capital a LAP periódicamente para cumplir con el índice de deuda a capital requerida.”

[El subrayado es nuestro.]

351. Como puede observarse, debido a que, en atención al cumplimiento del compromiso asumido por LAP a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”, los socios de la empresa han acordado la realización de aportes de capital periódicamente, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. No obstante, dado que a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente

⁷⁰ Cabe señalar que, como se mencionó en la Propuesta del Ositrán, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con los aspectos comentados anteriormente respecto a la naturaleza prospectiva de dicho ratio.

352. Por lo tanto, a la luz de lo señalado, para el cálculo del WACC de la empresa se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo “Mini-Perm”, el cual asciende a 3,00 (75/25). Así, por lo señalado, **se acepta el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**.

VI. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

a) Modificaciones a la propuesta del Ositrán

353. Luego del análisis de los comentarios recibidos de las partes, corresponde efectuar las siguientes modificaciones a la Propuesta del Ositrán contenida en el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN:
- i. En el flujo de caja de descontado, incorporar la referencia al saldo neto del IGV para el año 0 en la celda D19 del archivo Excel®.
 - ii. En la proyección de demanda, recalcular el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje y la información base del número de pasajeros embarcados de 2024, sobre la base de las actualizaciones a los formatos estadísticos remitidos al PDE del Ositrán.
 - iii. En el plan de inversiones de LAP, incorporar las dos (2) máquinas de Rayos X (RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX) provenientes del antiguo Terminal, incluyendo su costo de instalación, en el año 1 del flujo de caja y aplicarles una vida útil de 8 años. Además, ajustar el valor neto de inversión de los equipos ETD en el año 0 y aplicarles una vida útil de 8 años. Asimismo, en el caso de las inversiones en máquinas de rayos X adquiridas para el nuevo Terminal, considerar la actualización de la información de los costos indirectos del contratista dentro de los montos de inversión en equipamiento. Cabe indicar que la incorporación de las dos máquinas provenientes del antiguo Terminal también implicará modificar los costos operativos vinculados al equipamiento.
 - iv. En el cálculo del WACC, establecer el ratio Deuda Capital en 3,00 (75/25), sustentado en los compromisos financieros que asumió LAP en el contrato de préstamo “Mini-Perm”.
354. Con relación a la **proyección de demanda**, tal como se señaló anteriormente, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se considerará la información actualizada del tráfico de pasajeros embarcados en el AIJC (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) para el año 2024, la cual fue presentada por el Concesionario en el marco de la verificación de la información que es enviada por las Entidades Prestadoras al Portal de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán.
355. Al respecto, sobre la base de dicha información, en la siguiente tabla se presenta el cálculo del ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje para cada uno de los meses del periodo 2022-2024. Como se indicó en la Propuesta del Ositrán, los ratios presentados se obtuvieron a partir de la información mensual del número de pasajeros que facturan equipaje y el número agregado de pasajeros embarcados tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia, registrados en el AIJC entre enero de 2022 y diciembre de 2024, los cuales también son detallados en dicha tabla.

Tabla 57 Ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje, 2022-2024 (actualizado)

Mes	Número de pasajeros que facturan equipaje			Número de pasajeros en Salidas y Transferencia			Ratio Part.% de Pasajeros que facturan equipaje		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	304 276	365 795	415 127	639 220	816 595	1 043 079	47,60%	44,80%	39,80%
Febrero	295 119	355 711	441 856	632 090	776 832	979 695	46,69%	45,79%	45,10%
Marzo	267 168	316 556	384 219	690 587	827 396	993 362	38,69%	38,26%	38,68%
Abril	302 926	347 704	396 798	706 348	812 917	979 879	42,89%	42,77%	40,49%
Mayo	337 936	328 408	394 830	751 704	865 092	1 049 550	44,96%	37,96%	37,62%
Junio	370 823	370 129	437 874	746 684	845 965	1 006 142	49,66%	43,75%	43,52%
Julio	349 762	359 191	416 276	878 387	1 002 943	1 149 222	39,82%	35,81%	36,22%
Agosto	426 780	466 354	507 154	904 567	1 025 859	1 142 724	47,18%	45,46%	44,38%
Setiembre	413 235	443 368	480 095	857 187	968 362	1 089 730	48,21%	45,79%	44,06%
Octubre	386 197	414 112	466 960	929 178	1 016 281	1 144 325	41,56%	40,75%	40,81%
Noviembre	399 485	412 036	463 924	850 284	962 865	1 068 726	46,98%	42,79%	43,41%
Diciembre	324 866	374 521	398 071	896 405	1 038 189	1 103 705	36,24%	36,07%	36,07%
Total	4 178 573	4 553 884	5 203 184	9 482 641	10 959 296	12 750 139	44,21%	41,67%	40,85%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

356. De este modo, para efectos de la proyección de demanda, se recalculó el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, el cual asciende a 42,24%.
357. Por otro lado, respecto a la información base del número de pasajeros embarcados sobre la cual se aplicarán las tasas de crecimiento esperado, tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán, se tomará el número de pasajeros en Salida, tanto Nacional como Internacional, y en Transferencia correspondiente al año 2024. De este modo, en la siguiente tabla se presenta el detalle de las estimaciones del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia para el periodo 2025-2030.

Tabla 58 Estimación del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia en el AIJC, 2025-2030 (actualizado)

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Variación % esperada del tráfico:							
Pasajeros en Salidas - Nacional		5,6%	2,6%	2,5%	2,4%	4,0%	4,0%
Pasajeros en Salidas - Internacional		11,2%	13,7%	8,2%	9,3%	7,7%	7,7%
Pasajeros en Transferencia		20,9%	15,7%	12,0%	7,4%	6,7%	6,7%
Pasajeros embarcados:	12 750 139	13 906 599	15 002 205	15 859 673	16 746 523	17 705 332	18 724 149
Pasajeros en Salidas - Nacional	7 184 040	7 588 587	7 787 956	7 983 427	8 178 898	8 503 042	8 840 033
Pasajeros en Salidas - Internacional	4 245 437	4 721 700	5 366 580	5 806 486	6 344 027	6 829 499	7 352 122
Pasajeros en Transferencia	1 320 662	1 596 313	1 847 668	2 069 759	2 223 598	2 372 791	2 531 994

Fuente: Propuesta de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

358. Con todo ello, y en línea con los criterios señalados en la Propuesta del Ositrán, en la siguiente tabla se presenta la estimación actualizada del número de pasajeros que facturaron equipaje para el periodo 2025-2030.

Tabla 59 Proyección del número de pasajeros que facturan equipaje en el AIJC, 2025-2030 (actualizado)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros en Salidas y Transferencia	13 906 599	15 002 205	15 859 673	16 746 523	17 705 332	18 724 149
Part.% de Pasajeros que facturan equipaje estimada	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%
Número de pasajeros que facturan equipaje	4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

359. Con relación al **plan de inversiones de LAP**, tal como se señaló anteriormente, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se considerará, como parte de las inversiones en equipamiento, las dos (2) máquinas de rayos X (RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX) provenientes del antiguo Terminal, así como sus respectivos costos de

instalación, las cuales serán consideradas en el año 1 del flujo de caja descontado y tendrán una vida útil de 8 años. Para ello, se considerará la información remitida por LAP en su propuesta de Cargo de Acceso. En la siguiente tabla se presenta el detalle de dichas inversiones.

Tabla 60 Proyección de inversiones relacionadas a las máquinas de rayos X trasladadas al nuevo Terminal (USD)

a) Inversión: Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3			
Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	812 793	162 559	650 234
Instalación			143 247
Inversión total			793 481

b) Inversión: Máquina de rayos X Orion 928 DX			
Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Máquina de rayos X Orion 928 DX	73 252	14 650	58 602
Instalación			24 398
Inversión total			83 000

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

360. Por otro lado, respecto a los equipos ETD, tal como se señaló anteriormente, estos serán ajustados por la depreciación lineal correspondiente a dos (2) años, manteniendo se el valor neto resultante en el año 0 del flujo de caja descontado; no obstante, se ajustará la vida útil pasando de 10 a 8 años. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones correspondientes al costo directo de las inversiones.

Tabla 61 Proyección de inversiones relacionadas a los equipos ETD trasladados al nuevo Terminal (USD)

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Detector de trazas de explosivos - ETD (E. Sobredim)	16 093	3 219	12 874
Detector de trazas de explosivos - ETD (Nivel 4)	16 093	3 219	12 874
Inversión total			25 749

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

361. Asimismo, respecto a la proyección de inversiones relacionadas a las máquinas de rayos X adquiridas para el nuevo Terminal, teniendo en cuenta la actualización en la información de los costos indirectos del contratista, de acuerdo con lo señalado por LAP, se procederá con el ajuste respectivo sobre los montos de inversión. En particular, se considerará la información actualizada de los costos indirectos del contratista manifestada por LAP para aquellos conceptos cuya valorización se sustenta en el Contrato EPC, de acuerdo con lo remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones correspondientes al costo directo de las inversiones.

Tabla 62 Proyección de inversiones relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Nuevo Terminal (USD)

a) Inversión: Máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3			
concepto			USD
Costo Directo (a)			5 579 300
Máquinas RTT 110 EDS Estándar 3			1 673 790
Servidores y licencias			1 115 860
Estaciones de Trabajo			725 309
Canalizado			278 965
Cableado de Fuerza y Control			223 172
Cableado UTP			334 758
Cableado Fibra óptica			334 758
Tableros de Fuerza y Control			111 586
Sistema de Respaldo UPS			111 586
Instalación e Integración			669 516
Costo Indirecto (b)			Ratio: 37,18%
			2 074 567
Costo Total (a+b)			7 653 867
b) Inversión: Máquinas de rayos X Orion 927 DX y Orion 928 DX			
concepto			USD
Costo Directo (a)			670 868
Máquinas RTT 110 EDS Estándar 3			201 261
Servidores y licencias			134 174
Estaciones de Trabajo			87 213
Canalizado			33 543
Cableado de Fuerza y Control			26 835
Cableado UTP			40 252
Cableado Fibra óptica			40 252
Tableros de Fuerza y Control			13 417
Sistema de Respaldo UPS			13 417
Instalación e Integración			80 504
Costo Indirecto (b)			Ratio: 36,69%
			246 147
Costo Total (a+b)			917 015

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

362. Al respecto, para el caso de la inversión en máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (panel a de la tabla anterior), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan en el Contrato EPC, por lo que el porcentaje del costo indirecto aplicable es de 37,18%⁷¹. Por otro lado, para el caso de la inversión en máquinas de rayos X Orion 927 DX y Orion 928 DX (panel b de la tabla anterior), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan tanto en el Contrato EPC como en la adenda N° 2 al referido contrato, siendo que el porcentaje del costo indirecto del Contrato EPC es de 37,18% y el de la adenda N° 2 es de 33,05%⁷². Por tal motivo, para efectos de calcular el porcentaje del costo indirecto, calculará el promedio ponderado de dichos ratios, tomando como pesos los importes de inversiones directas del contratista tanto en el Contrato EPC como en la adenda N° 2, los cuales, de acuerdo con lo señalado por LAP, ascienden a USD 591 027 y USD 79 842, respectivamente; con ello, el porcentaje del costo indirecto para este caso se estima en 36,69%.
363. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos de inspección HBS.

⁷¹ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos del contrato entre el total de costos directos del mismo (USD 169 812 105,93 / USD 456 689 355).

⁷² De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos de la adenda N° 2 entre el total de costos directos de la misma (USD 84 858 461 / USD 256 794 874).

Tabla 63 Inversiones directas relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Nivel de inspección	Cantidad	Total (USD)	Ejecución (año)
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Nivel 1	3	7 653 867	Año 0
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 2	12		
	Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)	Nivel 2	1		
	Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)	Nivel 2	2		
	Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)	Nivel 2	1		
Equipos	Máquina de rayos X Orion 927DX	Nivel 3	2	917 015	Año 0
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 3	2		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4	1		
	Máquina de rayos X Orion 928DX	Equipaje Sobredimensionado	1		
	Máquina de rayos X Orion 928DX	Equipaje Transferencia	1		
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (inc. instalación)	Nivel 1	1	793 481	Año 1
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928 DX (inc. instalación)	Equipaje Sobredimensionado	1	83 000	Año 1
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Equipaje Sobredimensionado	1	25 749	Año 0
	Detector de trazas de explosivos - ETD	Nivel 4	1		
Total				9 473 112	

Fuente: Propuesta de LAP y Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

364. Cabe señalar que, tal como se detalló en la Propuesta del Ositrán, además de las inversiones directas relacionadas con la Facilidad Esencial, los montos de inversión proyectados por el Concesionario toman en cuenta las inversiones indirectas obtenidas mediante porcentajes de incidencia sobre la base de las inversiones directas. De este modo, considerando el ajuste efectuado sobre las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos de inspección HBS, corresponderá ajustar también los montos por concepto de las inversiones indirectas, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 64 Inversiones Indirectas vinculadas al servicio en el nuevo Terminal (USD)

Concepto	% Incidencia	Total (USD)
Capex Total Indirecto (USD)		246 737 596
Project Management Office (PMO) (USD)		151 705 455
Corporate & Others (USD)		93 956 133
Master Planning (USD)		1 076 008
Capex Directo (USD)		1 539 762 037
Airside		349 927 657
Landside		1 085 867 884
Contingency		103 966 496
Monto de inversión Terminal (Inversión Oficinas del Terminal) (USD)		434 429 418
Incidencia Capex Directo (%)	28,21%	
Capex Directo (USD)		69 614 699
Inversión indirecta:		
Infraestructura Inspección Equipaje HBS - Cuarto de Inspección Fase 1A	1,08%	753 743
Equipos Inspección Equipaje HBS - Máquinas Rayos X Fase 1A	1,97%	1 373 432
Inversiones indirectas vinculadas al servicio		2 127 175

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

365. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el cálculo actualizado del plan de inversiones de LAP, así como sus respectivas depreciaciones y amortizaciones, para el periodo 2024-2030, los cuales son considerados en el flujo de caja económico para el cálculo del Cargo de Acceso. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (año 2030) asciende a USD 9 135 918.

Tabla 65 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	15 427 528	876 482	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	9 135 918
Depreciación y amortización	1 017 453	1 450 247	1 450 247	1 450 247	1 450 247	1 450 247	349 649

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

366. Adicionalmente, considerando que la incorporación de las dos máquinas de rayos X repercute sobre los costos de seguros y de mantenimiento de equipos, corresponderá efectuar el ajuste respectivo sobre las proyecciones de costos de operación y mantenimiento del servicio. Así, sobre la base lo desarrollado, y en línea con los criterios señalados en la Propuesta del Ositrán, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de OPEX para el periodo 2025-2030.

Tabla 66 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos	435 957	586 246	598 583	611 292	624 391	153 764
Costos Indirectos	8 032	10 801	11 028	11 262	11 503	2 833
Costos No Imputables	115 744	155 645	158 921	162 295	165 773	40 824
Costos totales	559 733	752 692	768 532	784 849	801 667	197 420

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

367. Finalmente, con relación al **cálculo del WACC**, tal como se señaló anteriormente, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", el cual asciende a 3,00 (75/25).
368. Así, luego de efectuar los ajustes correspondientes, la tasa WACC en dólares empleada para descontar el flujo de caja económico asciende a 9,77%, cuya estimación se detalla en el Anexo I del presente informe.

b) Flujo de caja económico

369. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, debe indicarse que, dadas las modificaciones efectuadas sobre la propuesta del Regulador luego de la evaluación de los comentarios recibidos, tanto el flujo de caja operativo como el flujo de inversiones muestran cambios en sus valores respecto de lo presentado en la Tabla 51 del Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN⁷³.

Tabla 67 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de pasajeros que facturan equipaje		4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842
<i>Cargo de acceso por pasajero que factura equipaje</i>		<i>1,25</i>	<i>1,25</i>	<i>1,25</i>	<i>1,25</i>	<i>1,25</i>	<i>1,25</i>
Ingresos Brutos Total		5 590 366	7 946 713	8 400 916	8 870 683	9 378 568	2 391 246
Retribución al Estado	46,511%	-2 600 135	-3 696 096	-3 907 350	-4 125 844	-4 362 066	-1 112 193
Aporte por Regulación	1,00%	-55 904	-79 467	-84 009	-88 707	-93 786	-23 912
Ingresos Netos		2 934 327	4 171 150	4 409 557	4 656 133	4 922 716	1 255 141
Costo Directo		-435 957	-586 246	-598 583	-611 292	-624 391	-153 764
Costo Indirecto		-8 032	-10 801	-11 028	-11 262	-11 503	-2 833
Costo No Imputable		-115 744	-155 645	-158 921	-162 295	-165 773	-40 824
Total Costos de Operación		-559 733	-752 692	-768 532	-784 849	-801 667	-197 420
Net IGV		-2 776 955	753 317	1 302 414	1 381 477	1 463 260	396 853
Pago de IGV		-	-	-	-660 253	-1 463 260	-396 853
Pago de IR		-	-351 500	-509 766	-567 411	-627 048	-183 391
Flujo de Caja Operativo		-2 776 955	2 776 412	4 211 105	3 794 838	3 244 235	874 330
Base de activos existentes		-	-	-	-	-	-
Plan de inversiones		-15 427 528	-876 482	-	-	-	-
Recuperación Inversión		-	-	-	-	-	9 135 918
Flujo de Caja Económico		-18 204 483	1 899 930	4 211 105	3 794 838	3 244 235	10 010 249

WACC	9,77%
VAN	-

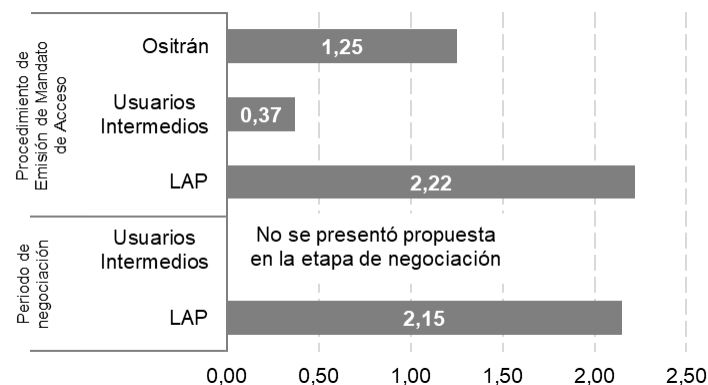
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷³ Cabe indicar que, para la construcción del Flujo de Caja Descontado, se está incorporando la referencia al saldo neto del IGV para el año 0 en la celda D19 del archivo Excel®, de acuerdo al comentario recibido de LAP. Asimismo, se efectuó la corrección de oficio en las referencias de los costos de operación debido a un error involuntario al momento de construir el flujo de caja de la Propuesta del Ositrán.

c) Cargo de Acceso aplicable

370. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 1,25 por pasajero que factura equipaje (sin IGV).
371. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 2 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

372. Al respecto, tal como se mencionó en el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN, cabe traer a colación lo establecido en el artículo 99 del REMA, respecto al cargo de acceso que debe fijar el Ositrán:

“El cargo de acceso que fije OSITRAN, se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación”.

373. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior, o cuanto menos no supere, al propuesto por LAP en las negociaciones.
374. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso calculado por el Regulador por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC cumple con lo establecido en el artículo 99 del REMA, en tanto no supera el límite propuesto por LAP como parte de las negociaciones.

VII. CONCLUSIONES

1. En el presente Informe se formula el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), en atención a la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por los Usuarios Intermedios, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del REMA.
2. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, mediante el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia formuló la propuesta de Cargo de Acceso, con base en el análisis efectuado de la

información remitida por ambas partes, la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario, la información de sus Estados Financieros Regulatorios auditados, así como el marco regulatorio y contractual aplicable; siguiendo los criterios empleados en anteriores procedimientos de determinación de cargos de acceso realizados por el Regulador. A continuación, se señalan las principales consideraciones:

- La metodología empleada para la determinación del Cargo de Acceso es la de costos totalmente distribuidos, la cual se implementa mediante un flujo de caja económico que comprende desde el año 2024 al 2030 y se descuenta a una tasa WACC de 10,37%.
 - Para la estimación de ingresos operativos se considera la diferencia entre los ingresos brutos (obtenidos del producto del número estimado de pasajeros que facturan equipaje por el cargo de acceso) menos la retribución al Estado y el pago al Ositrán por Tasa de Regulación.
 - Por su parte, los egresos operativos se obtienen de agregar los costos de operación, el IGV neto, el pago del IGV y el impuesto a la renta. Al respecto, los costos de operación comprenden como parte de los costos directos a los conceptos de Mantenimiento de equipos y Seguros.
 - El flujo de inversiones incluye las inversiones proyectadas por el Concesionario para la provisión de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal del AIJC, las cuales comprende tanto inversiones directas (áreas y equipamiento) como indirectas
3. En el marco del procedimiento, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA. Al respecto, en el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso, los cuales estuvieron circunscritos a los diferentes componentes del modelo, además de la tasa de descuento (WACC) de LAP.
4. Sobre el particular, luego de la evaluación realizada a los comentarios recibidos, se determinó que corresponde incorporar las siguientes modificaciones al flujo de caja propuesto en el Informe N° 00011-2025-GRE-OSITRAN:
- i. En el flujo de caja de descontado, incorporar la referencia al saldo neto del IGV para el año 0 en la celda D19 del archivo Excel®.
 - ii. En la proyección de demanda, recalcular el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje y la información base del número de pasajeros embarcados de 2024, sobre la base de las actualizaciones a los formatos estadísticos remitidos al PDE del Ositrán.
 - iii. En el plan de inversiones de LAP, incorporar adquisición de dos (2) máquinas nuevas de Rayos X (RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX) para el año 0 del flujo de caja descontado, además de considerar la actualización de la información de los costos indirectos del contratista dentro de los montos de inversión en equipamiento. Cabe indicar que la incorporación de las dos máquinas nuevas también implicará modificar los costos operativos vinculados al equipamiento.
 - iv. En el cálculo del WACC, establecer el ratio Deuda Capital en 3,00 (75/25), sustentado en los compromisos financieros que asumió LAP en el contrato de préstamo "Mini-Perm".
5. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones antes señaladas, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS es de USD 1,25 por pasajero que factura equipaje (sin IGV), el cual tendrá una vigencia de cinco (5) años.

VIII. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente Informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en el que se propone un Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS de USD 1,25 por pasajero que factura equipaje (sin IGV).

Atentamente,

Firmado por:

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por:

MELINA CALDAS CABRERA

Jefe de Regulación

Jefatura de Regulación

Visado por:

MARTÍN MORILLO BLAS

Analista de Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Elaborado por: Martín Morillo Blas

NT N° 2025049041

ANEXO I

CÁLCULO DEL COSTO DEL CAPITAL PROPUESTO POR EL OSITRÁN

1. En el presente anexo se describe la estimación del Regulador respecto del costo del capital para el Concesionario. Al respecto, el costo de capital de la empresa será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés⁷⁴), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁷⁵), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.

2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

$$WACC = \frac{D}{D+E} r_d (1-t) + \frac{E}{D+E} [r_f + \beta (r_m - r_f) + r_{país}]$$

Donde:

$D/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
$E/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
r_d	:	Costo de endeudamiento de la empresa.
r_f	:	Tasa libre de riesgo.
t	:	Tasa impositiva de la empresa en el Perú.
β	:	Beta apalancado, medida del riesgo de la inversión.
r_m	:	Tasa de retorno del mercado.
$r_{país}$	:	Tasa de riesgo del país.

3. En particular, resulta importante mencionar que el valor del β está apalancado, es decir, se encuentra influenciado por el ratio de apalancamiento, o lo que es lo mismo, por la estructura de financiamiento del Concesionario. El cálculo del β apalancado se obtiene aplicando la siguiente fórmula:

$$\beta = \beta_{na} \left[1 + (1-t) * \left(\frac{D}{E} \right) \right]$$

Donde:

β_{na}	:	Beta de activos o no apalancado.
--------------	---	----------------------------------

4. La metodología de cálculo del WACC pondera el costo de patrimonio del Concesionario y su costo de deuda, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado (en caso no existiera esa valorización, se utilizan valores contables). Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios, el Concesionario emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, ya que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiamiento propio) y prestamistas (financiamiento con terceros).
5. Debido a que el Concesionario se financia con dos fuentes que presentan distintos costos de financiamiento, el costo del capital debe ser un promedio de ambos tipos de financiamiento, ponderados por la importancia relativa de cada uno de ellos. A su vez, la importancia relativa de cada fuente de financiamiento se encuentra determinada por la estructura de financiamiento del Concesionario, o lo que es lo mismo, la importancia de financiarse con capital propio y con terceros sobre el total de recursos financieros requeridos.
6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe

⁷⁴ *Weighed Average Cost of Capital.*

⁷⁵ *Capital Asset Pricing Model.*

(1964)⁷⁶, Lintner (1965)⁷⁷ y Treynor (1961)⁷⁸, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁷⁹ sobre el manejo de portafolios financieros. Dicho modelo CAPM está basado en dos supuestos metodológicos principales: los inversionistas son racionales y no existen costos de transacción. Específicamente, de acuerdo con Giacchino y Lesser (2011)⁸⁰, el modelo CAPM asume lo siguiente:

- Los inversores son adversos al riesgo y buscan maximizar su riqueza.
- Ningún inversor es suficientemente grande para influenciar en el mercado (los inversores son precios aceptantes y tienen las mismas expectativas sobre el retorno de activos que se distribuyen normalmente).
- Existe una tasa libre de riesgo a la cual los inversionistas pueden prestarse o pedir prestado.
- No existen fricciones en el mercado.
- Se cuenta con información perfecta porque la información es libre.
- Los mercados son perfectos, no hay regulaciones, impuestos u otras restricciones de mercado que limite las transacciones de los inversionistas.

7. El modelo CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa, la rentabilidad que un inversionista debería obtener al invertir en la empresa, es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado “beta” (β). En ese sentido, el modelo CAPM está definido por las siguientes expresiones:

$$E[R_i] = R_f + \beta_{im}(E[R_m] - R_f)$$

$$\beta_{im} = \frac{Cov[R_i; R_m]}{Var[R_m]}$$

8. Es preciso mencionar que, el modelo CAPM es ampliamente difundido y aceptado para fines regulatorios. Los rendimientos bajo el modelo CAPM son valores esperados y las estimaciones del β se hacen en base a los valores históricos asumiendo que existen expectativas racionales, esto es, que los valores esperados coinciden con los valores históricos.
9. De otro lado, en empresas situadas en países emergentes, como es el caso de LAP, es usual añadir al WACC el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.
10. Considerando lo anterior, en las siguientes secciones se describe el proceso de estimación de cada uno de los componentes del WACC, sobre la base de los criterios metodológicos aplicados por el Ositrán en procedimientos anteriores. En la parte final, se presenta la estimación del Regulador respecto del cálculo del costo del capital para el Concesionario.

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos

⁷⁶ SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep. 1964), pp. 425-442.

⁷⁷ LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb. 1965), pp. 13-37.

⁷⁸ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁷⁹ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

⁸⁰ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.

12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)⁸¹ y Brealey et al. (2010)⁸² sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, es preferible emplear el promedio aritmético en lugar del geométrico, dado que el uso de este último podría subestimar la rentabilidad esperada de una inversión.
13. En cuanto a la periodicidad de las variables, Bravo (2008)⁸³ indica que la periodicidad utilizada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería apropiado utilizar datos mensuales para la tasa libre de riesgo y datos anuales para la prima de riesgo de mercado.
14. Por tanto, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años en el periodo comprendido entre 1928 y 2024, lo cual arroja un valor de 4,79%⁸⁴.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁸⁵, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁸⁶.
18. En la siguiente tabla se presenta la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años emitidos por el gobierno de los EE.UU., considerando el periodo 1928-2024.

⁸¹ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁸² BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

⁸³ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁸⁴ Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

⁸⁵ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

⁸⁶ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

Tabla A-1 Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2024

Indicador	Promedio
Rentabilidad de mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa libre de riesgo (T-Bond)	4,79%
Prima por riesgo de mercado	7,00%

Fuente: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)⁸⁷, las inversiones en países en desarrollo o emergentes presentan riesgos distintos de los asociados a inversiones en países desarrollados. Esto implica un riesgo adicional para las empresas ubicadas en determinados países, por lo que la inclusión del riesgo país es un factor fundamental en toda evaluación realizada en un mercado emergente.
20. En este contexto, Sabal (2010)⁸⁸ afirma que el riesgo país percibido por los inversionistas depende en gran medida de la reputación del país y de la confianza generada a partir de ella. En otras palabras, cuanto más frecuentes y pronunciadas hayan sido las convulsiones sociales y los cambios en las políticas de un país, o el incumplimiento de sus compromisos, peor será su reputación. Así, una mejor (peor) reputación se traduce en mayor (menor) confianza y en un menor (mayor) riesgo país percibido.
21. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en índices que integran información cualitativa y cuantitativa, como las calificaciones otorgadas por agencias evaluadoras de riesgo, tales como S&P, Moody's y Fitch Ratings. La medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los rendimientos de los bonos emitidos por el país emergente y el rendimiento de un bono libre de riesgo, como un bono del Gobierno de los EE. UU. En el caso peruano, la referencia más común en las valoraciones empresariales es el *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, conocido también como EMBIG+ Perú, elaborado por el banco de inversión JP Morgan.
22. Al respecto, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar el indicador EMBIG+ Perú, considerando para ello un horizonte de dos años (24 meses), en consonancia con el criterio empleado en procedimientos anteriores. Este enfoque está fundamentado en el documento "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP", elaborado por Macroconsult (2007)⁸⁹, en el cual se afirma:

"Dado que el modelo de CAPM busca predecir los valores futuros de las variables, se considera adecuado utilizar un período de 24 meses".

[El subrayado es nuestro.]
23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla⁹⁰.

⁸⁷ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁸⁸ SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

⁸⁹ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

⁹⁰ Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

Tabla A-2 Prima por riesgo país, periodo 2023-2024

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
Promedio	171	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. **Riesgo sistémico (β)**

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
 - **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
 - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables⁹¹. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.
 - **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.
26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)⁹², existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de

⁹¹ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

⁹² ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.
28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

Tabla A-3 Muestra de operadores aeroportuarios

Operador aeroportuario	Aeropuerto administrado	País	Símbolo
Auckland International Airport Ltd.	Aeropuerto Internacional de Auckland	Nueva Zelanda	AIA:NZ
Flughafen Wien AG	Aeropuerto Internacional de Viena	Austria	FLU:AV
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	12 aeropuertos en las regiones del Pacífico y Centro de México	México	GAPB:MM
København Lufthavn A/S	Aeropuerto de Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva⁹³.
30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de *Bloomberg*, empleando el *adjusted beta*⁹⁴ proporcionado por el sistema.
31. Posteriormente, para eliminar la influencia del riesgo financiero específico de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada beta. Este proceso se realizó utilizando la tasa impositiva efectiva (t) y el ratio deuda-patrimonio (D/E) de cada operador aeroportuario, con información al 31 de diciembre de 2024⁹⁵, mediante la siguiente fórmula:

⁹³ Este aspecto está en consonancia con el criterio adoptado previamente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP en 2018, así como en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022.

⁹⁴ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

$$Adj\ Beta = 0,67(Raw\ Beta) + 0,33$$

Disponible en: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pdfiles/cfovhd/BloombergBetaPage.pdf> (último acceso: 9 de enero de 2025).

⁹⁵ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta International Airport se consideró la

$$\beta_{Desapalancado} = \frac{\beta_{Apalancado}}{1 + \frac{D}{E} * (1 - t)}$$

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721⁹⁶.

Tabla A-4 Beta desapalancado estimado para LAP, al año 2024

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado ^{a/}	Impuesto efectivo ^{b/}	Ratio D/E ^{c/}	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,657	0,261	0,034	0,641
Grupo Aeroportuario del Pacífico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,377	0,255	2,230	0,517
København Lufthavn	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,529	0,222	2,198	0,195
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,220	0,305	0,246	1,042
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,367	0,270	1,159	0,740
Malta International Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,015	0,354	0,277	0,861
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,759	0,290	0,163	0,680
Auckland International	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,095	0,984	0,312	1,090
Promedio aritmético							0,721

Notas:
^{a/} Adjusted beta.
^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.
^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.
Fuente: Bloomberg®.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)⁹⁷ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
 - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera clasificada como “Deuda de Corto y Largo Plazo”, derivada del contrato

información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

⁹⁶ Cabe señalar que el beta utilizado en la Propuesta de LAP difiere del calculado por Ositrán debido a que la Propuesta de LAP utiliza la tasa impositiva efectiva (*t*) y el ratio deuda-patrimonio (*D/E*) a marzo de 2024 para desapalancar los betas de la muestra estimados para el horizonte del 01.01.2019 al 31.12.2023. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los betas de la muestra son estimados para el horizonte del 11.04.2019 al 11.04.2024. En contraste a lo planteado por las partes, la Propuesta del Ositrán considera tanto los betas como la tasa de impuesto y el ratio deuda-patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (o la fecha más cercana disponible), y empleando el horizonte del 01.01.2020 al 31.12.2024 para la estimación de los betas de la muestra.

⁹⁷ CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

de préstamo “Mini-Perm” suscrito entre LAP y las siguientes entidades: Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale. Este préstamo tiene como objetivos: i) el pago del préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) el financiamiento del programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión.

36. En relación con este préstamo, las Notas a los Estados Financieros del año 2023 especifican que su monto asciende a USD 1,25 millones, con un plazo de 7 años. Los intereses serán pagaderos trimestralmente los días 15 de marzo, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre. La tasa de interés aplicable se basa en el SOFR Compuesto Diario, más un margen del 2,50% hasta el 22 de diciembre de 2027, y del 2,75% a partir de esa fecha hasta el vencimiento del préstamo. Cabe señalar que el periodo de amortización iniciará el 15 de junio de 2027.
37. De la revisión de la información del Balance General de LAP del año 2023, se observa que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP estaba financiado tanto por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda de largo plazo e ingresos diferidos) como por recursos propios (patrimonio neto), como se muestra en la siguiente tabla. Es importante destacar que la deuda a largo plazo formó parte del Pasivo No Corriente de LAP en dicho año, además de que, al cierre del ejercicio 2023, las principales fuentes de financiamiento de los Activos Totales de LAP fueron el Patrimonio Neto (47,5%) y la deuda financiera contraída (40,1%), la cual corresponde exclusivamente a deuda de largo plazo.

Tabla A-5 Estructura del financiamiento del Activo Total, año 2023

Concepto	Miles de USD	Part. %
Activo Total	1 739 057	100,00%
Cuentas por pagar	212 647	12,23%
Ingreso diferido	1 742	0,10%
Préstamos y obligaciones de largo plazo	697 006	40,08%
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	2 329	0,13%
Patrimonio Neto	825 333	47,46%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁹⁸, toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.
39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023⁹⁹ y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

⁹⁸ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

⁹⁹ Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

Tabla A-6 Cálculo de los montos de deuda y capital de LAP, años 2023 y 2024

Cuenta	Descripción	Saldo final	
		A Dic-2023	A Dic-2024
A) Préstamos y obligaciones de largo plazo:		697 006	1 037 505
4511000001	Préstamos Bancarios	730 000	1 065 000
1810000002	Costo de Emisión de Deuda - Prestamo Mini perm	-37 118	-37 118
1810000006	Amortiz. de Costo de em. de la deuda - P.Mini Perm	4 124	9 623
B) Patrimonio Neto:		825 332	1 049 957
5012000001	Capital Social	67 016	104 888
5211000001	Primas de Participaciones Fraport AG	0	216 929
5211000002	Primas de Participaciones IFC	0	54 198
5221000001	Aporte de Capital en trámite	181 000	33 000
5620000001	Ganancia o Perdida no realizada por Inst de Cobert	8 770	23 934
5911000001	Utilidades acumuladas	470 639	470 639
5911000002	Resultado del ejercicio	57 292	97 906
-	Utilidad Neta del ejercicio	40 614	48 462

Nota: La "Utilidad Neta del ejercicio" se obtiene restando, a las cuentas de ingresos (cuenta 7), las cuentas de gastos (cuenta 6) y los impuestos y participaciones (cuenta 87 y 88).

Fuente: Balances de comprobación de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla¹⁰⁰.

Tabla A-7 Estructura de capital de la empresa, año 2024

Concepto	Monto
Deuda Financiera (D)	1 037 505
Patrimonio (E)	1 049 957
D + E	2 087 463
D/(D+E)	49,7%
E/(D+E)	50,3%
Ratio D/E	0,988

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

375. Sin embargo, considerando que, en atención al comentario presentado por los Usuarios Intermedios, se estableció el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", para efectos del cálculo del WACC el apalancamiento será igual a 3,00, siendo el porcentaje de Deuda de 75% y el porcentaje de Capital de 25%.

VI. Costo de la Deuda

41. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto

¹⁰⁰ Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento¹⁰¹.

42. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla¹⁰². Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

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

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo "Puente" (*Bridge Loan*) como el préstamo "Mini-perm". Sin embargo, dado que el préstamo "Puente" fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo "Mini-perm", este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo "Puente" ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo

¹⁰¹ Cabe indicar que dicho criterio fue considerado en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022. Al respecto, como se indicó en dicha oportunidad, una metodología similar fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016. Si bien en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se recomienda aproximar el costo de la deuda a través de la tasa libre de riesgo más la prima de riesgo país, dicha formulación permite reflejar adecuadamente el costo financiero que asume la empresa con la obtención de fondos de terceros para implementación de la infraestructura. En tal sentido, para el presente caso, se considera válida la aplicación del criterio que fue considerado en anteriores determinaciones de cargos de acceso.

¹⁰² Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

“Puente” del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo “Mini-perm”, que es el único que afecta los flujos de caja futuros¹⁰³.

44. Cabe indicar que la inclusión del préstamo “Puente” podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
45. Así, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda¹⁰⁴, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%¹⁰⁵, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla A-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

Fecha	Desembolso de deuda (principal)	Amortización	Pago de intereses	Costo de emisión de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2021	0,00	0,00	0,00	-1,04	0,00	1,04
31/03/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/09/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2022	0,00	0,00	0,00	-15,49	0,00	15,49
31/03/2023	400,00	0,00	0,00	-15,23	-2,45	-382,32
30/06/2023	100,00	0,00	-7,69	-3,23	0,00	-89,07
30/09/2023	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00	-100,41
31/12/2023	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00	-109,24
31/03/2024	80,00	0,00	-12,26	0,00	-1,15	-66,59
30/06/2024	105,00	0,00	-13,69	0,00	-0,94	-90,37
30/09/2024	105,00	0,00	-15,22	0,00	-0,70	-89,08
31/12/2024	75,00	0,00	-16,55	0,00	-0,47	-57,98
31/03/2025	50,00	0,00	-17,31	0,00	-0,32	-32,37
30/06/2025	50,00	0,00	-17,85	0,00	-0,21	-31,94
30/09/2025	30,00	0,00	-18,37	0,00	-0,10	-11,53
31/12/2025	25,00	0,00	-18,57	0,00	-0,06	-6,37
31/03/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
30/06/2026	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00	18,94
30/09/2026	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00	18,91
31/12/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
31/03/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2027	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00	43,24
30/09/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2027	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00	46,30
31/03/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2028	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00	43,34
30/09/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2028	0,00	-1 230,76	-38,78	0,00	0,00	1 269,54
Valor Presente Neto						0,00
Costo de deuda - Trimestral						1,78%
Costo de deuda - Anual						7,33%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁰³ En la Propuesta de LAP se considera tanto el préstamo “Puente” como el préstamo “Mini perm”; sin embargo, como se indicó previamente, el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, por lo que el costo de este último préstamo es el que afecta los flujos de caja futuros.

¹⁰⁴ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

¹⁰⁵ La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

$$TIR_{anual} = (1 + TIR_{trimestral})^4 - 1$$

obteniéndose un costo de la deuda anualizado de 7,33%.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

46. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 9,77%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla A-10 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2024

Componentes	2024	Detalle	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,79%	T-bonds EE.UU., promedio 1928-2024	Damodaran
Prima de riesgo de mercado	7,00%	Rendimiento S&P 500, promedio 1928-2024	Damodaran
Beta promedio desapalancado	0,721	Benchmarking de operadores aeroportuarios	Bloomberg
Tasa impositiva	25,90%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Ratio Deuda-Capital	3,000	Ratio objetivo, Contrato de préstamo	LAP
Beta apalancado de LAP	2,323	Cálculo	-
Riesgo país	1,71%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/23 - dic/24	BCRP
Retorno del capital	22,77%	Cálculo	-
% Capital propio	25,00%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Costo de deuda	7,33%	Estimado a partir de la deuda vigente de LAP	LAP
% Deuda	75,00%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
WACC	9,77%		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO II

LAP: COSTO (EN USD) POR METRO CUADRADO POR LAS ÁREAS QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DEL NUEVO TERMINAL

A continuación, se presenta el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo (en USD) por metro cuadrado por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal:

ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.¹⁰⁶ Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

Tabla 15. Resumen de inversiones totales del proyecto de ampliación del AIJCH

CONCEPTO	INVERSIÓN(US\$)
CAPEX DIRECTO	1,539,762,037
AIRSIDE	349,927,657
LANDSIDE	1,085,867,884
Contingency	103,966,496
CAPEX DIRECTO (transversal)	170,032,144
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414
DESIGN	103,159,114
EARLYWORKS	39,570,892
SITE MANAGEMENT	15,514,765
INTEGRATION	7,791,959
CAPEX INDIRECTO	245,661,588
Project Management Office (PMO)	151,705,455
Corporate & Others	93,956,133
Total Capex NewLim	1,955,455,769
Other Capex related to NewLim	
Real Estate Projects	2,312,000
Master Planning	1,076,008
Real Estate Consultants	3,724,494
PMO Retail Consultants	1,850,000
Other	1,272,900
Total Budget NewLim	1,965,691,171

A continuación, se procede a realizar una breve descripción las partidas mencionadas en la tabla anterior para un mejor entendimiento de la estructura presupuestal del proyecto.

- **Capex Directo**
 - **Airside:** Corresponde a la inversión en la zona “Airside”, es decir, la zona de tránsito de aviones y personal encargado (lado aéreo). Se ejecutó a través de los paquetes de trabajo WP2.1 y WP2.2 (por sus siglas en inglés Work Package) construcción de la torre de control y pista de aterrizaje, respectivamente. Estos contratos se firmaron con el consorcio Wayra, encargado de la construcción de dicha infraestructura.
 - **Landside:** Corresponde la inversión en la zona “Landside”, es decir, la zona de tránsito de pasajeros, público en general y locatarios (lado tierra). Se viene ejecutando a través del paquete de trabajo WP3 que incluye la construcción del terminal, las vías públicas vehiculares, vías de acceso y edificios auxiliares, mediante un contrato EPC con el consorcio Inti Punku, encargado de la construcción de la infraestructura. Adicionalmente, el concepto “Landside” incluye contratos menores asociados a conceptos del paquete WP3.
 - **Contingency:** Corresponde a la inversión relacionada a las contingencias del proyecto, es decir, montos que se usarán para situaciones no previstas en el presupuesto inicial.
- **Capex Directo (transversal)**
 - **MOU – Memorandum of understanding:** Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).
 - **Design:** Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.
 - **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

¹⁰⁶ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

- **Site Management:** Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
- **Integration:** Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.
- **Capex indirecto**
 - **Project Management Office (PMO):** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.
 - **Corporate & Others:** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.
- **Other Capex related to NewLim**
 - **Real Estate Projects:** Corresponde a la inversión relacionada a la gestión de proyectos de real estate en la ciudad aeropuerto. Estas inversiones corresponden a los hoteles, parking, Plot F, parque logístico, estación de combustible, etc.
 - **Master Planning:** Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.
 - **Real Estate Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con las consultorías de los proyectos de real estate. Principalmente, se incluye el pago de salarios para el personal encargado.
 - **PMO Retail Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con el personal de consultoría PMO, encargada de la gestión de la implementación de las tiendas retail en el nuevo terminal.
 - **Others:** Corresponde a la inversión relacionada con el capital de trabajo requerido para el inicio de operaciones del proyecto de ampliación, principalmente se incluyen cuentas de salarios.

Para cuantificar la inversión de la infraestructura, se realizó la estimación de un ratio de inversión (US\$) por metro cuadrado de la superficie del Terminal.

El valor de cada metro cuadrado de la superficie del Terminal se calcula a partir de la suma de (i) la inversión destinada para determinar el "Ratio Terminal"; (ii) la inversión en infraestructura indispensable para el funcionamiento del Terminal (Inversiones Generales relacionadas a edificios auxiliares); y (iii) la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra (p.e. movimiento de tierras).

Con respecto al punto (i), la inversión destinada para determinar el "Ratio Terminal", es aquella inversión que se utilizará para hallar el costo por metro cuadrado de la infraestructura atribuida al Terminal. Se considera que esta inversión asciende a US\$ 676MM y se muestra en la siguiente tabla resumen.

Tabla 16. Inversiones Terminal

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	285,232,634
Swing	162,529,618
Doméstico	88,284,070
Internacional	64,701,331
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Terminal	675,966,008

En segundo lugar, se debe relativizar los montos estimados previamente en función de los metros cuadrados que abarca el área del Terminal de pasajeros. De acuerdo con el Plan Maestro de LAP, el Terminal de pasajeros contará con 265,000 m². Para tener el valor por metro cuadrado que sirve para determinar el Ratio Terminal, se dividen los importes obtenidos en el primer paso con las áreas estimadas en el segundo. Los resultados se muestran a continuación.

Tabla 17. Ratio Terminal

Componentes	Resultado
Inver. terminal de pasajeros	675,966,008
Área total del terminal de pasajeros (m2)	265,000
Ratio Terminal INT-INT (US\$/m²)	2,550.82

Respecto al **punto (ii)**, se **identificaron edificios auxiliares** que tienen incidencia en el Terminal de Pasajeros. Algunos de estos son la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, la Planta de Generación Eléctrica, Sistema de Obtención de Agua Cruda, Redes y Sistemas Eléctricos etc. Se identificaron las inversiones de estos edificios y sistemas auxiliares que contribuirán con el funcionamiento del Terminal de Pasajeros. Luego, se determinaron ratios de incidencia para la asignación de las inversiones sobre el Terminal en función al consumo proyectado o utilización. Posteriormente, la inversión asignada se divide entre los metros cuadrados del Terminal para obtener ratios específicos.

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares

Edificios y sistemas auxiliares	Descripción
Edificios auxiliares Landside	Tratamiento de agua, subestación eléctrica principal, data center, etc
Sistema de obtención de agua cruda	Pozos de agua (incluyen grupos de bombeo), red de tuberías de distribución y casetas
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	Diseño y construcción de la PTAR
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	Red de distribución de agua potable, alcantarillado sanitario, hidrantes contra incendios y agua helada
Redes y sistemas eléctricos Landside	Sistema, equipamiento y redes de media y baja tensión e iluminación de viales
Planta de generación eléctrica	Grupos electrógenos, transformadores, sistemas de control y la edificación
Planta de producción de agua helada	Chillers (máquinas refrigerantes), torres de enfriamiento, sistemas de bombeo
Depósito de combustible	Sistema de almacenamiento de combustible: sistema de almacenamiento diario, exterior, aspiración, etc.

Fuente: Elaboración propia

a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

La estimación del ratio de Edificios Auxiliares Landside se realiza sobre un grupo de edificios y sistemas señalados en el paquete WP3 (Contrato EPC + Adenda celebrado con el consorcio Intipunku). Una vez identificado cada edificio auxiliar, resulta relevante verificar el factor de incidencia o el porcentaje de asignación de la inversión que le correspondería al Terminal de pasajeros. Aquellos edificios como la subestación eléctrica o el edificio de tratamiento de agua serán asignados principalmente al Terminal, pero también se identificaron edificios que no tienen incidencia sobre el Terminal, por lo cual se colocó un factor de incidencia del 0%. El detalle de los edificios auxiliares, los niveles de inversión y los factores de incidencia se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 19. Edificios Auxiliares Landside (Inversión y Factor de incidencia)

Facility	Inversión (US\$)	Factor de incidencia Terminal
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,938,459	94.60%
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	6,595,918	0.00%
2332 Rent a car edificación	336,809	0.00%
2234 Main S/E (substation)	16,672,809	70.98%
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	464,905	0.00%
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	9,901,663	0.00%
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	2,338,407	0.00%
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672	100.00%
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877	100.00%
AIRSIDE	75,172,557	5.65%

Fuente: Elaboración propia

Para brindar un mayor detalle de la estimación de los factores de incidencia presentados en la tabla anterior, se ha desarrollado el siguiente apartado.

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es **94.60%**, calculado en base al consumo de m3/d (metros cúbicos por día) proyectados para el Terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto. Para poder hallar el consumo de agua proyectado, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del Terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de demanda hídrica se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto

NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE	
INFRAESTRUCTURA	37,7MPax m³/d
Terminal de Pasajeros	2798.5
Agua para aeronaves	36.80
CS - Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS - Manejo de Residuos	36.80
CS- Planta de Producción agua helada	938.00
	0.40
CS-Subestación Principal De Alta Tensión	0.40
Santa Rosa Parcela A	183.35
Santa Rosa Parcela B	0.50
Santa Rosa Parcela C	0.00
Santa Rosa Parcela D	0.00
Santa Rosa Parcela E	17.35
Santa Rosa Parcela F	16.43

Fuente: NL_2211_CD_MCA_IP3_P00_DS_400001 Rev. B

A partir de la información presentada, se estimó que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde únicamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros, Agua para aeronaves, CS-Centro de Manejo de Aguas, CS-Manejo de Residuos, CS-Planta de Producción agua helada y CS-Subestación Principal de Alta Tensión. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es el siguiente.

Tabla 21. Factor de incidencia Agua

Terminal de Pasajeros	2,798.50
Agua para aeronaves	36.80
CS-Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS-Manejo de Residuos	36.80
CS-Planta de Producción agua helada	938.00
	0.40
CS-Subestación Principal de Alta Tensión	0.40
Total del Consumo del Terminal	3,811.30
Total del Consumo del Proyecto	4,028.93
Factor de incidencia agua	94.60%

Fuente: Elaboración propia

- **2234 Main S/E (substation) – Subestación Eléctrica Principal**
El factor de incidencia es **70.98%**, calculado en base a los consumos máximos previstos exclusivamente para el terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto.
Para poder hallar el consumo máximo de electricidad, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de los consumos máximos previstos se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 22. Consumos máximos previstos

	37,7MPAX
TERMINAL PASAJEROS	15,866,64
DESARROLLO SANTA ROSA	563,26
CAMPO DE SERVICIOS	4,979,44
OTRAS CARGAS LADO AIRE	219,64
WP2 + AEROD. EXIST.	1,766,79
OTRAS CARGAS ASOCIADAS A TERCEROS SANTA ROSA	5,806,14
RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	166,81

Fuente: NL_4210_FD_IPT_IP3_E00_DS_000001 Rev. 0

Se consideró que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde solamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros y Campo de Servicios. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es de la siguiente manera.

Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad

Terminal de Pasajeros	15,866.64
Campo de servicios	4,979.44
Total del Consumo del terminal	20,846.08
Total del Consumo del proyecto	29,368.72
Factor de incidencia electricidad	70.98%

Fuente: Elaboración propia

- **Airside:** Se consideró un factor de incidencia de **5.65%**, calculado en base la metodología establecida en el Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023, el cual detalla que los activos relacionados a la plataforma se distribuyen en función al peso de los equipos utilizados en la atención de una aeronave promedio de 88 toneladas de peso (aproximadamente 100 pasajeros).

Dicho informe fue compartido con OSITRAN como parte de los anexos incluidos en la carta C-LAP-GPF-2024-0126 de LAP, la cual dio respuesta al oficio del OSITRAN N° 00218-2024-GRE-OSITRAN. A continuación, se presenta el cálculo realizado por dicho informe.

Tabla 24. Factor de incidencia Airside

Concepto	Estacionamiento de Aeronaves	Rampa	Comida de Avión	Combustible	TUUA	Total
TON	88.20	61.24	16.20	18.14	11.00	194.78
%	45,28 %	31.44 %	8.32%	9.31%	5.65%	100.0%

Fuente: Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023

- **Data Center y Desconexión y Desmantelamiento de la Subestación Provisional:** El factor de incidencia es **100%**, debido a que de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que estas inversiones solo corresponden única y exclusivamente al Terminal de Pasajeros.
- **12213 Sanitary Block (Edificio de residuos), 2332 Rent a car (edificación), 2391 Staging area authorized vehicles (edificaciones), 2511-2512-2513 Control Access Points Y Otros Edificios Auxiliares De Soporte**

Para el caso de estos conceptos, se utilizó el factor de incidencia de **0%**, debido a que, de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que este tipo de inversiones se realizaron para facilidades que no implican una relación directa con el terminal de pasajeros.

Luego de aplicar los factores de incidencia a las inversiones de edificios auxiliar, se obtiene el nivel de inversión asignado al Terminal de pasajeros, el cual se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 25. Edificios Auxiliares Landside: inversión asignada al Terminal de pasajeros

Facilidad	Inversión asignada al Terminal (US\$)
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,131,531
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	-
2332 Rent a car edificación	-
2234 Main S/E (substation)	11,834,452
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	-
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	-
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	-
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877
AIRSIDE	4,247,249
Total de la inversión	30,847,781

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, en base al nivel de inversión identificado, se aplica la fórmula anteriormente mencionada y se obtiene el cálculo del ratio general para edificios auxiliares Landside. El resultado se muestra a continuación.

Tabla 26. Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

Inversión total (US\$)	30,847,781
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 1 (USD/m²)	116.41

Fuente: Elaboración propia

b) Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4: Sistema de obtención de Agua Cruda, PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales y Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside.

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **94.60%** (el mismo factor utilizado anteriormente para agua), ya que el cálculo también depende del consumo de agua (m3/d) del Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los metros cuadrados también son los mismos que fueron utilizados anteriormente. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 27. Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4

Inversión total (US\$) - Sistema de obtención de agua cruda	3,201,387
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43
Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m²)	14.37
Inversión total (US\$) - Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8,724,560
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

Fuente: Elaboración propia

c) Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8: Redes y sistemas eléctricos Landside, Planta de generación eléctrica y Depósito de combustible

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **70.98%** (el mismo factor utilizado anteriormente para electricidad), ya que el cálculo depende de los consumos máximos de energía eléctrica previstos para Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas eléctricos Landside	19,190,604
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m²)	51.40
Inversión total (US\$) - Planta de generación eléctrica	19,734,790
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 6: Planta de generación eléctrica (USD/m²)	52.86
Inversión total (US\$) - Depósito de combustible	2,695,168
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 8: Depósito de combustible (USD/m²)	7.22

Fuente: Elaboración propia

d) Ratio Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada

Se consideró un factor de incidencia de **94.21%**, calculado en base a la demanda simultánea para el Terminal, respecto a la capacidad nominal de la planta de agua helada. Se estimó la demanda simultánea (en KW) en base a la memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev para la fase dos de la demanda simultánea para el horizonte 2025 y 2030.

Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal

	CÁLCULO DE DEMANDA TÉRMICA - FACILITIES 2100, 2221 Y 2222 - HORIZONTES 2025 Y 2030 [kW]								
	2100 - TERMINAL			2221/2222 - CPD			TOTAL		
	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL
DEMANDA PICO FASE 1	12,696.6	1,618.2	14,314.8	769.8	0.00	769.8	13,466.4	1,618.2	15,084.6
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 1	9,706.2	1,616.7	11,322.9	627	0.00	627.0	10,333.2	1,616.7	11,949.9
DEMANDA PICO FASE 2	14,550.3	1,618.2	16,168.5	769.8	0.00	769.8	15,320.1	1,618.2	16,938.3
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 2	11,101.9	1,616.7	12,718.6	627	0.00	627.0	11,728.9	1,616.7	13,345.6

Fuente Memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev 2

El resultado del ratios estimado por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 30. Factor de incidencia agua helada

Demanda simultánea para terminal (Facility 2100) (KW)	12,718.60
Capacidad nominal planta de agua helada (KW)	13,500.00
Factor de incidencia agua helada	94.21%

Fuente: Elaboración propia

Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo del ratio general para este edificio auxiliar. Los metros cuadrados que se hacen referencia fueron presentados anteriormente en la tabla 5.

Tabla 31. Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada

Inversión total (US\$) - Planta de producción de agua helada	16,989,389
Factor de incidencia	94.21%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada (USD/m²)	60.40

Fuente: Elaboración propia

El Ratio Generales corresponde a la sumatoria de cada uno de los ratios estimados para los edificios auxiliares, los cuales son necesarios para el funcionamiento del Terminal de Pasajeros como la subestación eléctrica, redes y sistemas eléctricos, planta de generación eléctrica y el sistema de obtención de agua cruda.

La sumatoria total de todos los ratios de edificios auxiliares estimados se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 32. Ratio Generales

Edificios y Sistemas auxiliares	Ratio de costo de inversión (USD/m²)
Edificios auxiliares Landside	116.41
Sistema de obtención de agua cruda	11.43
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	14.37
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	31.14
Redes y sistemas eléctricos Landside	51.40
Planta de generación eléctrica	52.86
Planta de producción de agua helada	60.40
Depósito de combustible	7.22
Ratio Generales (US\$/m²)	345.23

Fuente: Elaboración propia

Respecto al **punto (iii)**, la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra corresponden a las realizadas para el proyecto y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros. Las inversiones que forman parte de este grupo son las siguientes:

- MOU Memorandum of Understanding
- Design
- Early Works
- Site Management

Cada uno de estos conceptos fueron definidos anteriormente. Para estimar los valores de la inversión transversal, es necesario, en primer lugar, clasificar estas inversiones de acuerdo a tres conceptos que han sido definidos para el proyecto: la zona Airside (lado aire), la zona Landside (lado tierra) y Contingency (contingencia) de acuerdo con el prorrateo de la inversión en función al nivel de inversión de cada concepto.

Ello implica que para Landside, el porcentaje de asignación de la inversión sería de un 71%. El nivel de inversión por cada componente se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency

Inversión Transversal	Inversión (US\$)	Airside (US\$)	Landside (US\$)	Contingency (US\$)
Inversión total por paquete de trabajo	1,539,762,037	349,927,657	1,085,867,884	103,966,496
Porcentaje de asignación	100%	23%	71%	7%
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414.35	908,001.33	2,817,638.07	269,774.95
DESIGN	103,159,114.14	23,444,029.79	72,749,662.84	6,965,421.51
EARLY WORKS	39,570,891.58	8,992,915.16	27,906,104.51	2,671,871.91
SITE MANAGEMENT	15,514,764.84	3,525,898.92	10,941,291.23	1,047,574.69

Una vez definido los niveles de inversión transversal de la zona Landside, se calcula un factor de incidencia para la asignación de la inversión que corresponde únicamente al Terminal de Pasajeros. La incidencia calculada resulta en 60.32%. La fórmula y el cálculo se muestra a continuación.

Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Terminal de Pasajeros (US\$)	767,450,981
Factor de incidencia Terminal de Pasajeros	70.68%

Para calcular los ratios por m2, se aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego se divide entre los m2 de Terminal de Pasajeros. A continuación, los resultados de los ratios estimados:

Tabla 35. Ratios de Transversales

MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión MOU	1,991,507
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	7.52
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Design	51,419,462
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	194.04
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Early works	19,724,035
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	74.43
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Managment	7,733,305
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	29.18
Ratio Transversales (US\$ / m2)	305.16

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, el ratio por metro cuadrado para valorizar la inversión en infraestructura dentro del terminal es resultado de la sumatoria de todos los ratios calculados anteriormente. El resultado se presenta a continuación:

Tabla 36. Ratio Terminal de Pasajeros

Ratio Terminal	2,550.82
Ratio Generales	345.23
Ratio Transversales	305.16
Ratio de Terminal de Pasajeros	3,201.21

Fuente: Elaboración propia

Es preciso señalar que, para estimar el ratio de valorización de los metros cuadrados que corresponden a una oficina que se encuentra dentro del Terminal, se considera necesario realizar ajustes a los ratios previamente calculados. Los ajustes y motivos de estos se detallan a continuación:

- **Ratio Terminal**

Se considera adecuado retirar inversiones relacionadas a los siguientes conceptos que figuran en el contrato EPC+Adenda 2 firmado con Inti Punku:

- **Equipos aeroportuarios**
Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- **MEP (Mechanical, electrical and plumbing)**
Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.
- **Señalética**
Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.
- **ICT (Information and communication technology)**
Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión.

El siguiente cuadro muestra un despliegue del concepto ICT que se encuentra en el contrato EPC+Adenda 2 del paquete 3. Se ha marcado con un “Si” en los conceptos que sí deberían reflejarse en la inversión, ya que los usuarios intermedios acceden a dicho servicio; y un “No” en los conceptos que deberían excluirse de la inversión ya que son inversiones para servicios que se brindan exclusivamente a los pasajeros:

Tabla 37. Inversiones incluidas/retiradas de ICT

CONCEPTOS EN PLANTILLA ICT	INVERSIÓN DE SERVICIO ASOCIADO A USUARIOS INTERMEDIOS
Airport Operations Control Centre (CCO)	NO
Emergency Control Centre (COE)	NO
Security Operations Control Centre (CCS)	NO
Rescue Control Room (RFFS)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCIT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
Access Control System (ACS)	SI
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	SI
Closed Circuit Television (CCTV) System	SI
Perimeter Intrusion and Detection System (PIIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	SI
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	SI
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	SI
Seismic and Tsunami Alert System	SI
Cable Management System	SI
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	SI
Network Management System (NMS)	NO
Information Security and Cyber Security (Indicar en OPCIONAL)	NO
Ground/Air Radio System	NO
Virtual Solution Hosting and Management	NO
Master Clock System	SI
Local Area Network (LAN)	SI
Airport Wireless System	SI
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	SI
Grounding System	NO
Pathways	NO
Antenna Farm	NO
Backup & data recovery	NO

A continuación, se muestra el detalle de las inversiones que se consideran adecuadas retirar para el cálculo del ratio de Oficinas del Terminal:

Tabla 38. Inversiones totales retiradas

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	81,845,180
MEP	67,424,234
ICT	14,420,946
Swing	46,086,675
MEP	35,270,965
ICT	10,815,709
Doméstico	19,728,909
MEP	14,321,055
ICT	5,407,855
Internacional	18,657,472
MEP	13,249,618
ICT	5,407,855
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Retiradas	241,536,591

Por lo tanto, las inversiones consideradas únicamente para determinar el ratio de Oficinas del Terminal, son las siguientes:

Tabla 39. Inversiones totales consideradas

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	203,387,454
Swing	116,442,943
Doméstico	68,555,161
Internacional	46,043,859
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418

Finalmente, el cálculo del ratio por metro cuadrado de las Oficinas dentro del Terminal queda determinado por la división de las Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal entre los metros cuadrados total del Terminal de Pasajeros:

Tabla 40. Ratio Terminal ajustado

Componentes	Resultado
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418
Área total del terminal de pasajeros (m ²)	265,000
Ratio Terminal (US\$/m²)	1,639.36

- **Ratio Generales**

Se considera adecuado retirar en su totalidad los conceptos relacionados a los “Ratios Generales”, ya que dichas inversiones están relacionadas a servicios que son recuperados en otras tarifas cobradas a los usuarios intermedios: cargos por consumo de energía eléctrica, cargo por consumo de agua, etc. El resumen de los conceptos de estos edificios no considerados es el siguiente:

- Edificios auxiliares Landside
- Sistema de obtención de agua cruda
- PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
- Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside
- Redes y sistemas eléctricos Landside
- Planta de generación eléctrica
- Planta de producción de agua helada
- Depósito de combustible

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

Debido a que no se consideran todas las inversiones del Terminal de Pasajeros, pues se retiran diversas de ellas (lo cual se detalló en la sección de Ratio Terminal), es necesario volver a calcular los ratios transversales ya que se tiene una nueva incidencia de la inversión directa:

Tabla 41. Ratio Transversales ajustado

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Oficinas del Terminal de Pasajeros (US\$)	434,429,418
Factor de incidencia	40.01%
MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión MOU	1,127,337
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	4.25
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Design	29,107,140
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	109.84
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Early works	11,165,232
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	42.13
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Site Managment	4,377,611
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	16.52
Ratio Transversales Oficinas del Terminal (US\$ / m2)	172.74

Finalmente, el Ratio de las Oficinas del Terminal, es el resultado de la sumatoria de los ratios previamente detallados:

Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal

	TUUA	Oficinas del Terminal
Ratio Terminal (USD/m2)	2,550.82	1,639.36
Ratio Generales (USD/m2)	345.23	-
Ratio Transversales (USD/m2)	305.16	172.74
Ratio Terminal + Generales + Transversales (USD/m2)	3,201.21	1,812.10