

C-LAP-GPF-2024-0176

Callao, 12 de noviembre de 2024

Señores

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

Presente. –

Atención : Sr. Ricardo Quesada Ore
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Asunto : Pedido de información en el marco del procedimiento de fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC)

Referencia : a) Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN (28 de octubre de 2024)
b) Oficio N° 00265-2024-GRE-OSITRAN (04 de noviembre de 2024)
c) Carta N° C-LAP-GALG-2024-00309 (06 de setiembre de 2024)
d) Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152 (02 de octubre de 2024)

De nuestra consideración,

Nos dirigimos a ustedes con relación al documento de la referencia a), mediante el cual el OSITRAN solicita información con respecto a lo reportado por nuestra representada a través del documento de la referencia c), la cual contiene la propuesta de LAP, y cuya versión actualizada fue compartida mediante el documento de la referencia d). A continuación, se responde cada uno de los puntos solicitados:

1. Opex

1.1 La sección 2.4.1. del documento d) de las referencias, se señala que, en base a los nuevos costos presupuestados para el año 2025, se determinan las variaciones de costos del 2025 respecto del 2023 para cada actividad de gasto”. Así, en el modelo que sustenta la propuesta de LAP se observa que las variaciones entre el Opex 2023 y el 2025 van entre el 4% y 368%. Dichas variaciones se resumen en la siguiente tabla:

Item	Tasas de crecimiento
Gasto de Personal	44%
Mantenimiento	4%, 100%, 112% y 195%
Otros Costos	4%, 14%, 39%, 142% y 315%
Outsourcing	4%, 111% y 115%
Servicios prestados por terceros	4%, 33%, 34%, 86%, 90%, 110%, 113%, 136%, 176% y 368%

Fuente: Hoja: "Insumos – OPEX" del modelo que sustenta a propuesta de LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Al respecto, se solicita detallar el sustento de las proyecciones del año 2025. Por ejemplo, en el caso de los gastos de personal, explicar el nuevo personal que se

requerirá contratar, lo cual resulta en un incremento de 44%; o, en el caso del ítem mantenimiento explicar por qué hay rubros que crecen 4% (servicios de pintado, remodelaciones menores) y otros en 195% (como equipos y sistemas).

Respuesta LAP:

Para realizar la explicación de la proyección del Opex 2025 asociado al Terminal de Pasajeros detallados en las 155 cuentas presentadas en la propuesta LAP¹, es necesario dividirlas en dos grandes grupos:

- **Grupo 1: Cuentas proyectadas en función a la variación de las cuentas del OPEX presupuestado para el 2025 (Budget 2025) respecto al OPEX Real 2023.**

La proyección de este grupo de cuentas (41) al 2025 se ha realizado en base al OPEX presupuestado para el 2025 (Budget 2025) respecto al OPEX Real 2023. Estos conceptos están relacionados con el incremento del tamaño y la operación del nuevo Terminal de Pasajeros. Estas cuentas se encuentran en el archivo Excel “Propuesta de tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM v2”² presentado por LAP mediante la carta C-LAP-GPF-2024-0152. A continuación, la lista de las 41 cuentas pertenecientes al Grupo 1 en mención.

N°	Grupo 1
1	Sueldos del Personal
2	Gratificación Ordinaria
3	Vacaciones
4	Horas Extras
5	Otras Remuneraciones
6	Indemnizaciones al Personal
7	Capacitación
8	Gastos de Alimentación
9	Eventos y atenc. al personal
10	Uniformes
11	Movilidad
12	Exámenes médicos
13	Otros Gastos de Personal
14	Practicantes Profesionales
15	Otros Gastos de Personal Compras
16	Contribución EPS
17	Régimen de Prestaciones de Salud - Essalud
18	Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo
19	Seguros de vida empleados
20	Seguros de vida Ley
21	Aportación EPS
22	Contribución SENATI
23	Beneficio social de los trabajadores CTS
24	Asesoría y consultoría
25	Serv. de Guías Aeroportuarios
26	MP de infra. del terminal
27	MP de equipos y sistemas
28	Mant. de equip. informáticos
29	Alquiler de Vehículos
30	Consumo de electricidad
31	Consumo de agua
32	Publicidad
33	Servicio de Limpieza
34	Servicio médico
35	Servicio de buses
36	Servicios de terceros diversos
37	MP planta tratamiento STP
38	Seguros
39	Membresías
40	Consumo de Materiales Diversos
41	Programas de Gestión Social

¹ Con la exclusión de las cuentas “Distribución Legal de la Renta” y “Acopio carros portaequipajes” por no ser consideradas en la proyección de Opex.

² Pestaña “Insumos - OPEX” / Columna D / líneas 82-236

- **Grupo 2: Cuentas proyectadas en función a la inflación acumulada 2023-2025 (4.4%)**

Este grupo de cuentas (114) son proyectadas en función a la inflación acumulada del año 2023 al 2025, la cual se estima en 4.4%. El criterio considerado para la proyección de estas cuentas no obedece a un aumento en el tamaño del nuevo Terminal de Pasajeros; y, por lo tanto, su crecimiento debe ser orgánico, es decir, en función al crecimiento de la variable macroeconómica mencionada. Las 114 cuentas son aquellas que no se encuentran consideradas en el Grupo 1.

Las variaciones en la proyección de las cuentas del Grupo 1 se explican por:

- La propuesta tarifaria de LAP se presentó a inicios del mes de octubre, cuando el presupuesto aún se encontraba en elaboración. Los importes presupuestados para el Budget 2025 han variado, por lo cual se han actualizado y estamos procediendo a presentar al regulador la versión actualizada, la cual ha sido aprobada por el comité ejecutivo.
- La variación del OPEX vs. el utilizado para la elaboración de la propuesta LAP es de -8.1%.

Budget total 2025 anterior (USD)	Budget total 2025 actualizado (USD)	Variación (%)
129,910,157	119,418,805	-8.1%

- Adicionalmente, se identificó que algunas cuentas incluían proyecciones de OPEX no solo del nuevo Terminal de Pasajeros sino también proyecciones relacionadas al Opex del actual Terminal de Pasajeros. Debido a que estos OPEX no se realizarán en beneficio de los pasajeros a partir del inicio de operaciones en el nuevo Terminal, la proyección se realizó en función a las variaciones de las proyecciones de Opex para el nuevo Terminal en el 2025 respecto del OPEX real del Terminal actual en el 2023 por lo que se ha procedido al ajuste correspondiente. Dichas cuentas son:

Cuentas
Consumo de Electricidad
Servicio de Limpieza
MP de Equipos y Sistemas
Mtto de Equipos Informáticos
Consumo de Materiales Diversos
Servicio de Buses
Consumo de Agua
Alquiler de Vehículos

- La actualización de variaciones en todas las partidas del Grupo 1 (41 cuentas) puede verse en el archivo Excel adjunto "Propuesta de tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM v3"³, la cual contiene nuestra propuesta actualizada. Respecto al Grupo 2, se mantuvo el incremento orgánico en base a la inflación acumulada proyectada hasta el 2025 de 4.4%.

³ Pestaña "Insumos - OPEX" / Columna D / líneas 82-236

Proyecciones de las cuentas del Grupo 1:

A continuación, se presenta un cuadro resumen de los incrementos de las cuentas del Grupo 1 y luego; una explicación detallada del incremento en cada cuenta:

Cuenta	Nombre de la Cuenta	Real 2023 (Terminal Actual)	Budget 2025 (Terminal Actual)	Budget 2025 (Nuevo Terminal)	Budget 2025 (Terminal Actual + Nuevo Terminal)	Incremento OPEX 2025 vs OPEX 2023
	Gastos de Personal					39%
6211000001	Sueldos del Personal	11,614,030	-	16,158,619	16,158,619	39%
6360000002	Consumo de Electricidad	3,236,730	1,026,548	5,758,758	6,785,306	78%
6510000001	Seguros	5,458,272	-	6,770,806	6,770,806	24%
6380000004	Servicio de Limpieza	2,779,658	295,083	5,963,514	6,258,598	115%
6343000001	MP de Equipos y Sistemas	1,707,468	682,633	4,990,422	5,673,055	192%
6380000030	Servicios de Terceros Diversos	1,087,864	-	4,667,520	4,667,520	329%
6320000001	Asesoría y Consultoría	3,241,335	-	4,372,126	4,372,126	35%
6347000001	Mto de Equipos Informáticos	1,462,676	69,598	3,044,075	3,113,674	108%
6561000003	Consumo de Materiales Diversos	1,484,795	736,327	1,630,344	2,366,671	10%
6380000009	Servicio de Buses	1,501,398	506,000	1,644,238	2,150,238	10%
6320000007	Servicio de Guías Aeroportuarios	726,068	-	1,456,120	1,456,120	101%
6360000003	Consumo de Agua	795,059	223,342	1,062,119	1,285,461	34%
6380000008	Servicio Médico	273,487	-	754,222	754,222	176%
6354000001	Alquiler de Vehículos	299,328	63,600	636,886	700,486	113%
6370000001	Publicidad	376,314	-	560,150	560,150	49%
6590000006	Programas de Gestión Social	283,909	-	441,055	441,055	55%
6382000001	MP Planta de Tratamiento	133,759	-	274,589	274,589	105%
6530000002	Membresías	183,673	-	214,911	214,911	17%
6341100003	MP de Infraestructura del Terminal	166,867	-	188,750	188,750	13%

1. Gastos de Personal (Var 2025 vs 2023: +USD 4.5MM / +39%)

El concepto “Gasto de Personal” hace referencia al grupo de cuentas de las celdas D82-D104 del archivo Excel “Propuesta de tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM v3” adjunto.

Para este grupo de cuentas, se utilizó el porcentaje de incremento del OPEX 2025 respecto al OPEX real 2023 únicamente de la cuenta “Sueldos de Personal”, referenciada en la celda D82 del mencionado archivo. Esto debido a que las cuentas de este grupo, por ejemplo, “Gratificación Ordinaria”, “Beneficio social de los trabajadores CTS” entre otras, son calculados en base al sueldo bruto del trabajador, considerado en la cuenta “Sueldos de Personal”.

La variación de la cuenta “Sueldos de Personal” del OPEX 2025 respecto al OPEX real 2023, se explica por:

- a) Incremento de personal:** Debido al tamaño del nuevo terminal y aumento de operaciones, es necesario que el personal se incremente para mantenerse alineado con el desarrollo y crecimiento de aeropuerto, y así mantener un nivel de servicio adecuado para los pasajeros. Al cierre del año 2023, el número de personas (Headcount) fue de 597 personas y según lo que se proyecta en 2025 será de 726; es decir un incremento de 21.6%. Principalmente el mayor aumento se da en la Gerencia Central de Operaciones (aumento de 129 personas), la cual está compuesta a su vez por las Gerencias de Mantenimiento, Operaciones Aeroportuarias, Seguridad y Tecnologías de la Información.

Incremento del número de trabajadores (2025 vs 2023) → 21.6%

- b) Incremento de salarios:** Las condiciones de mercado se encuentran en constante actualización para la demanda laboral y; LAP, siguiendo el cumplimiento de sus políticas de lineamientos en gestión de talento y de

compensaciones ha mantenido esta tendencia de incrementos. Para los años 2023 y 2024, los incrementos promedios anuales fueron del 5%. Esta es una variable muy importante ya que mejora la competitividad de LAP respecto al mercado, para atraer y mantener talento dentro de la empresa.
Incremento del salario medio (2025 vs 2023) → 10.25% (5% anual)

- c) **Reservas para gastos de personal por ejecutar:** Estas reservas proyectadas se refieren a conceptos como revisiones salariales (las cuales se hacen efectivas en el mes de mayo), gastos en encargaturas (posiciones fundamentalmente operativas que deben estar 24 horas en actividad), pago de horas extras, movilidad interna (lleva a tener revisiones salariales con bandas salariales distinta para cubrir las vacantes), rotación del personal, etc.
Incremento en reservas de gastos de personal (2025 vs 2023) → USD 1 MM.

2. Consumo de electricidad (Var 2025 vs 2023: USD 2.5MM / +78%)

Este concepto hace referencia al consumo de electricidad de LAP, que se explica principalmente por dos conceptos: potencia (KW) y consumo de energía (KwH), la cual es medida a través de los medidores de electricidad ubicados en distintas zonas del Terminal. La tarifa aplicable a la potencia y energía (en USD/KW y USD/kwh, respectivamente) se fijó mediante un acuerdo contractual comercial con la empresa Engie (proveedor de energía).

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo Terminal, el cual excluye los consumos del Terminal actual.

A continuación, se procede a explicar la variación de la cuenta “Consumo de Electricidad” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a dos motivos principales:

- a) **Consumo de Electricidad:** Los consumos del nuevo Terminal se sustentan mediante análisis de cargas realizados por un grupo de ingenieros expertos del área de LAP Proyecto. Se estima un **incremento del consumo de electricidad (2025 vs 2023) → 70%**
- b) **Tarifa de Energía:** La tarifa por consumo de energía eléctrica sería de 45.91 USD/MWh para el año 2025, la cual, respecto a la tarifa del año 2023, que era de 33.94 USD/MWh, refleja un incremento de +35%. Es importante mencionar que la tarifa de energía es uno de los componentes principales que utiliza Engie para emitir las facturas⁴. Se adjunta el archivo “Adenda Contrato Engie”, adenda que se encuentra en evaluación. Es importante mencionar que las tarifas de energía en varios contratos privados han sido renegociadas debido al impacto producido por los altos costos de

⁴ Existen otros componentes como potencia, cargos fijos y cargos regulatorios.

generación de energía.⁵ **Incremento de la tarifa de electricidad (2025 vs 2023) → 35%**

3. Seguros (Var 2025 vs 2023: +USD 1.3MM / +24%)

Este concepto hace referencia principalmente a dos tipos de pólizas para asegurar los activos: Seguro de Propiedad Todo Riesgo (Riesgo Catastrófico), el cual cubre pérdidas derivadas de hechos o sucesos con baja probabilidad de ocurrencia y alta intensidad en su manifestación como catástrofes naturales; y Seguro de Propiedad Todo Riesgo (Riesgo Político), el cual cubre pérdidas derivadas a exposiciones de hechos políticos como violencia, guerra civil, golpes de Estado, etc. Las pólizas de seguros se encuentran distribuidas de la siguiente manera:

- Riesgos Catastróficos
 - Rímac 70%
 - Chubb Seguros 30%
- Riesgos Políticos
 - Rímac 60%
 - Chubb Seguros 40%

A continuación, se procede a explicar la variación de la cuenta “Seguros” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde al incremento en ambas pólizas:

Incremento en las pólizas de Riesgos Catastróficos y Riesgos Políticos:

En el año 2023 el valor declarado fue de USD 1,280.6 Millones, mientras que para el año 2025 el valor a declarar será de USD 2,505.9 Millones que incluye el nuevo terminal de pasajeros, plataformas etc. Asimismo, se realiza una proyección de ajuste de tasas de ambos tipos de seguros, las cuales son renovadas anualmente. En el momento del presente informe, es decir, con la póliza adquirida para el año 2023, las tasas para Riesgos Catastróficos y Riesgos Políticos ascienden a 2.08 por mil y 0.67 por mil, respectivamente. Además, se adjunta contratos de ambos tipos de seguros para los años 2024 como referencia.

Para el año 2025, las tasas para Riesgos Catastróficos y Riesgos Políticos ascienden a 1.80 por mil y 0.85 por mil, respectivamente. Por lo tanto, los gastos en pólizas de seguros proyectados para ambos tipos son: Seguro de Propiedad Todo Riesgo (Riesgo Catastrófico): USD 4.5 MM y Seguro de Propiedad Todo Riesgo (Riesgo Político): USD 2.1 MM. Ello da un total de USD 6.6 MM. Respecto a los USD 3.5MM registrados en el 2023, nos da una variación de +90%.

⁵ La generación eléctrica en el Perú se realiza principalmente por hidroeléctricas, gas natural y diésel.

4. Servicio de Limpieza (Var 2025 vs 2023: +USD 3.1MM / +115%)

Este servicio es realizado por la empresa de limpieza, SSAYS (Salubridad, Saneamiento Ambiental y Servicios) con quien se cuenta con contrato hasta el 2028.

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo Terminal.

A continuación, se procede a explicar la variación de la cuenta “Servicio de Limpieza” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde al incremento del dimensionamiento del servicio:

- a) **Incremento de dimensionamiento del servicio de limpieza:** Los costos de limpieza se incrementarán considerablemente para cumplir con los estándares exigidos para la atención de pasajeros, por ello, se requerirá más personal para realizar la limpieza de una mayor superficie, asimismo, los insumos de aseo serán requeridos en mayor magnitud. El incremento total estimado es de USD 1.7 MM adicionales. Es decir, aproximadamente un +75% respecto al Opex de limpieza que se tuvo en el 2023 para el terminal actual.
- b) **Inclusión de 4 máquinas barredoras:** Se utilizarán 4 barredoras adicionales para realizar la limpieza continua de las áreas. Ello implica un gasto proyectado adicional de +USD 0.5MM.
- c) **Otros:** Se realizarán gastos por el servicio de limpieza de elementos icónicos en el Terminal, edificios auxiliares, tanques y cisternas, y otros. Ello implica un importe adicional estimado en +USD 0.8MM.

Se adjunta archivo “Contrato SSAYS”, el cual contiene el contrato por el servicio de Limpieza. Adicionalmente, se adjunta la adenda firmada en el 2023 mediante el archivo “Adenda SSAYS”, el cual incluye la ampliación en los niveles de servicios requeridos para dicho año. Es importante mencionar que, tal y como lo indica la adenda, *“las sumas antes referidas son referenciales y serán liquidadas mensualmente conforme a las Estructuras de Costos que forma integrante del Contrato, luego de efectuar las deducciones o adiciones correspondientes a la prestación efectiva del Servicio”*. Por lo tanto, para el nuevo Terminal de Pasajeros, dichos valores serán actualizados mediante otra adenda.

5. MP (Mantenimiento Preventivo) de Equipos y Sistemas (Var 2025 vs 2023: +USD 3.2MM / +192%)

El mantenimiento preventivo de los equipos y sistemas que dan soporte a la operación aeroportuaria como, por ejemplo, los equipos BHS, las subestaciones eléctricas, los sistemas PBB, los sistemas HVAC, sistema de abastecimiento de agua, etc. es realizado por diversas empresas tercerizadas

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal

Actual)", debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo Terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta "MP de Equipos y Sistemas" del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los gastos del mantenimiento de los siguientes equipos y sistemas:

- a) **Sistema de Despacho (BHS):** Se incrementa por el nuevo sistema BHS (baggage handling system) instalado en el nuevo Terminal. Este cuenta con mayor cantidad de metros lineales para el transporte del equipaje. El costo de mantenimiento de estos equipos pasará de USD 20 K mensuales en el 2023 a USD 112 K mensuales en 2025. Por lo tanto, al 2025 el incremento total será en +USD 1.1MM anual.
- b) **Subestaciones eléctricas:** Consiste a aquellos equipos que sirven para la conversión, transformación y distribución de energía eléctrica. En el terminal actual, para el 2023, se contó con 38 subestaciones. Para el 2025, el nuevo Terminal tendrá 52 subestaciones, necesarias para cubrir nuevo Terminal. En el 2023 el gasto anual fue de USD 0.3 MM mientras que en el 2025 el gasto proyectado se estima en USD 0.9MM, lo cual implica un incremento en +USD 0.6MM
- c) **SET 60/10 KVA - 60/20 KV:** Se refiere a la nueva subestación eléctrica principal, la cual alimentará al nuevo Terminal. Este consiste en un nuevo edificio auxiliar que se encargará de transformar la energía de alta tensión a media tensión. El gasto del 2023 para el terminal actual fue de USD 0.1MM mientras que el gasto proyectado para el 2025 será de USD 0.3MM. Por lo tanto, el presupuesto adicional requerido será de +USD 0.2MM.
- d) **Planta de Agua Helada:** Consiste en un nuevo edificio auxiliar y un nuevo sistema implementado por LAP con el objetivo de alimentar al sistema de HVAC (heating, ventilation and air conditioning) en nuevo Terminal. A través, de la producción de agua helada, el cual consiste en enfriar el agua y distribuirla por medio de las redes de agua, se enfría el equipamiento dedicado a brindar climatización en el nuevo Terminal. Este sistema, complementará al sistema actual que es el eléctrico. Todo ello, con el objetivo de ser más eficiente y consumir menos energía. Para el mantenimiento de esta planta, se requerirá de +USD 0.2MM.
- e) **Sistema de Puesta en Tierra:** El sistema de puesta a tierra es un mecanismo de seguridad que conecta las partes metálicas de una instalación eléctrica a la tierra, con el objetivo de proteger a las personas y los equipos de los riesgos eléctricos. En 2023, el mantenimiento preventivo estaba a cargo del equipo de mantenimiento LAP (es decir, gestión interna). A partir del 2025, se tercerizará todo el sistema. Por lo tanto, el incremento será de USD +0.2MM.
- f) **Abastecimiento Agua:** Para suministrar agua al nuevo Terminal de pasajeros, se requiere de más equipos de abastecimiento de agua debido a un mayor número de pozos, válvulas y sistemas de agua potable. Adicionalmente, se construirá un edificio dedicado a la tratar el agua extraída de pozos. Por lo tanto, el mantenimiento de este sistema implicará un incremento de +USD 0.2MM.

6. Servicios de Terceros Diversos Sistemas (Var 2025 vs 2023: +USD 3.5MM / +329%)

Este concepto hace referencia al gasto relacionado a diversos servicios realizados por empresas tercerizadas ofrecidos en el aeropuerto. Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo Terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Servicios de Terceros Diversos” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los gastos de los siguientes servicios:

- a) Desarrollo de almacenes y centros de carga:** Orientado a los almacenes que contribuirán o se encuentran relacionadas a las operaciones del terminal como por ejemplo el almacén principal de LAP. Ello implica un incremento de +USD 2 MM.
- b) Digitalización and Business Intelligence:** Consiste en Proyectos de Experiencia del cliente y Digitalización. En el nuevo Terminal se implementará un sistema que ayudará a los pasajeros a ubicarse dentro del Terminal mediante sus dispositivos móviles. A través la ubicación GPS, y las rutas predeterminadas, se orientará a los pasajeros de tal manera que puedan acceder a su puerta de embarque o ubicar distintas zonas. Adicionalmente, se realizarán gastos para contribuir con mejorar el ambiente del pasajero por medio de aromas y música. Se implementará un sistema chatbot de pago IA y WhatsApp, Todo lo ello implica un incremento de +USD 0.3 MM.
- c) SMS y SI de Gestión:** SMS (Safety Management Systems) Implica aquellos sistemas de gestión relacionados al sistema de seguridad en el Terminal de Pasajeros. El importe adicional para el 2025 es de +USD 0.1MM.
- d) Otros:** Proyecto despliegue organizacional que consiste en estudios e implementaciones para el desarrollo de capacidades y cambios organizacionales. Además, recursos humanos planea realizar monitoreo de fatiga en el Terminal. El importe adicional para el 2025 es de +USD 0.1MM.

7. Asesoría y Consultoría (Var 2025 vs 2023: +USD 1.1MM / +35%)

Este concepto corresponde a diversos servicios de consultoría relacionados a las operaciones de LAP y certificaciones que deben ser acreditadas para poder brindar un adecuado nivel de servicio.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Asesoría y Consultoría” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los gastos de los siguientes servicios:

- a) Estudio de obstáculos de AIJC y Catastro 2025:** Estudios relacionados la identificación de obstáculos que dificulten las operaciones en el

aeropuerto. El importe adicional para el 2025 respecto del 2023 es de +USD 0.3MM.

- b) **ISO Certification 27001 - Information Security Management System:** A partir del inicio de operaciones del nuevo Terminal, se realizarán las implementaciones necesarias para obtener la certificación de calidad ISO 27001, la cual se encuentra relacionada al sistema de mejora continua. Se pondrá especial énfasis en el sistema de gestión de seguridad. Por lo tanto, ello implica un importe adicional de +USD 0.1MM.
- c) **Desarrollo y Sostenibilidad:** LAP pretende desarrollar un ecosistema aeroportuario sostenible. Para ello, cuenta con los siguientes:
- **Planes de reducción de huella de carbono,** lo cual implica realizar cálculos o mediciones y obtener certificaciones.
 - **PE-MIRA:** Es el Plan Eficaz de Mitigación de Ruido de Aeronave con el objetivo de brindar una mejor calidad de vida a la zona de influencia del aeropuerto
 - **MEIA:** Modificación de Estudios de Impacto Ambiental, el cual incluye todas las medidas ambientales para la prevención, control o mitigación de los posibles impactos socioambientales de los cambios propuestos.
- Lo mencionado implica un importe adicional de +USD 0.5MM

8. **Mtto (Mantenimiento) de Equipos Informáticos (Var 2025 vs 2023: +USD 1.5MM / +108%)**

Este concepto hace referencia al gasto relacionado a diversos servicios de mantenimiento realizados por empresas tercerizadas para los equipos informáticos que emplea LAP en sus operaciones.

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Mtto de Equipos Informáticos” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los gastos del mantenimiento de los siguientes equipos y sistemas:

- a) **Aplicaciones y Sistemas:** Sistemas requeridos para el Nuevo Terminal de Pasajeros.
- **Handover IPK:** Recepción y mantenimientos relacionados a los nuevos equipos que se recibirán en el nuevo Terminal de Pasajeros.
 - **SITA Bag Messages BSM:** Sistema de SITA para la recepción de equipajes en zona check-in y envío de datos al nuevo sistema BHS
 - **SSMS:** Implementación y mantenimiento del nuevo Safety and Security Management System
 - **Copilot IA Generative:** Servicio de IA de Microsoft
 - **Nueva Intranet Colaborativa (Soporte):** Implementación de nueva intranet colaborativa de LAP (reemplazando a Workplace). Aplicación orientada a la gestión de LAP, comunicación interna como quiebres de operación, etc.

Lo mencionado implica un importe adicional de +USD 1.1MM

- b) Seguridad de la información (ciberseguridad):** Enfocado en la protección de datos y sistemas relacionados a la seguridad aeronáutica.
- **VMware NSX DataCenter Pro:** Renovación de la suscripción de un módulo de Ciberseguridad en VMWare.
 - **Microsoft Horas Soporte Premier / Microsoft Zero Trust:** Implementaciones del modelo de seguridad
 - **Hardening Expansión:** Configuración de los dispositivos ICT de LAP

Lo mencionado implica un importe adicional de +USD 0.3MM

- c) TUUA Sistema de Virtualización de Kubernetes:** Nueva plataforma para gestionar aplicaciones en la nube de la nueva arquitectura del sistema TUUA.

Lo mencionado implica un importe adicional de +USD 0.1MM

9. Consumo de Materiales Diversos (Var 2025 vs 2023: +USD 0.1MM / +10%)

Este concepto hace referencia al gasto relacionado a diversos servicios relacionados a los materiales para mantenimiento de la infraestructura del Terminal.

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Consumo de Materiales Diversos” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los gastos de mantenimiento de los siguientes equipos y sistemas:

- a) Planta de Agua Potable:** Materiales para tratamiento de potabilización del agua. Como se explicó anteriormente, LAP construirá un edificio auxiliar para el tratamiento del agua extraída del subsuelo. En esta partida, se registran los consumos de materiales empleados. Ello implica un importe adicional de +USD 0.3MM.
- b) EPP para el personal:** Los Equipos de Protección Personal (EPP) son necesarios para prevenir potenciales daños de los empleados. Para el 2025, se requerirá de un importe adicional en +USD 0.2MM.
- c) Infraestructura y Mobiliario:** Menor gasto en materiales para mantenimiento de la infraestructura del terminal, lo cual implica una reducción en -USD 0.3MM

10. Servicio de buses (Var 2025 vs 2023: +USD 0.1MM / +10%)

Brindado a los pasajeros para su traslado desde las puertas de embarque hasta los aviones o viceversa.

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo Terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Servicio de buses” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los gastos de la Gerencia de Operaciones Aeroportuarias:

Operaciones aeroportuarias: Dos buses adicionales operativos en lado aire para el transporte de pasajeros. Ello implicar pasar de 15 unidades en el 2023 a 17 unidades en el 2025. Se adjunta el archivo “Adenda Swissport”, el cual contiene adenda por el servicio de buses firmado con Swissport Perú, quien se encarga de brindar los buses y realizar la operación de traslado de pasajeros. En dicha adenda, se puede observar el valor total mensual de por 15 buses en el 2024. Si para el 2025 se adicionan 2 buses más, es posible obtener el valor aproximado de dicho aumento que será de +USD 0.1MM.

11. Servicio de Guías Aeroportuarios (Var 2025 vs 2023: +USD 0.7MM / +101%)

Este concepto hace referencia al gasto relacionado al servicio de guías aeroportuarios, quienes están encargados de brindar información y soporte a los pasajeros dentro del terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Servicio de Guías Aeroportuarios” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, que corresponden a tres motivos:

a) Incremento de Guías Orientadores:

Gasto en año 2023: 18 guías → USD 0.50MM

Gasto proyectado en año 2025: 23 guías → USD 0.56MM

b) Incremento de Guías TUUA:

Gasto en año 2023: 0 guías

Gasto proyectado en año 2025: 22 guías → USD 0.57MM

c) Incremento de Guías Operacionales (GOPS):

Gasto en año 2023: 10 guías → USD 0.2MM

Gasto proyectado en año 2025: 13 guías → USD 0.3MM

Lo mencionado implica un importe adicional de +USD 0.7MM

12. Consumo de Agua (Var 2025 vs 2023: +USD 0.3MM / +34%)

Este gasto se explica por dos conceptos: volumen de agua (en m³) y tarifa aplicable de la empresa SEDAPAL (Soles/m³) para luego realizar la conversión a USD dólares por el tipo de cambio.

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Consumo de Agua” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023. Principalmente se debe al incremento en el consumo:

Gasto en año 2023: USD 0.7M

Gasto proyectado en año 2025: USD 1MM

13. Servicio Médico (Var 2025 vs 2023: +USD 0.5MM / +176%)

Servicio de ambulancias, acompañamiento, asistencia médica, triaje y equipo médico y paramédico. Ofrecido a los pasajeros en el aeropuerto

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Servicio Médico” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, la cual corresponde a la variación de los siguientes conceptos:

a) Ambulancias: Una unidad adicional y actualización del precio unitario

Gasto en año 2023: USD 0.2MM

Gasto proyectado en año 2025: USD 0.5MM

b) Equipo médico y paramédico adicional:

Gasto en año 2023: USD 0MM

Gasto proyectado en año 2025: USD 0.2MM

c) Triage:

Gasto en año 2023: USD 0MM

Gasto proyectado en año 2025: USD 0.1MM

14. Alquiler de Vehículos (Var 2025 vs 2023: +USD 0.3MM / +113%)

Este concepto se refiere al gasto relacionado al alquiler de vehículos de las áreas de operaciones para brindar un adecuado servicio a los pasajeros en el Terminal. Estos vehículos incluyen los conceptos de rescate, patrullas, vehículos de seguridad, etc.

Es preciso mencionar que el porcentaje de incremento de OPEX 2025 vs OPEX 2023 de esta cuenta se calcula en función a los importes de la columna “Budget 2025 (Nuevo Terminal)” respecto a la columna “Real 2023 (Terminal Actual)”, debido a que se considera que el incremento debe medirse en función a los importes únicamente asignados al presupuesto del nuevo terminal.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Alquiler de Vehículos” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, las cuales se explican por el incremento de vehículos en general:

Incremento en cantidad de vehículos:

Gasto en año 2023: 33 vehículos, principalmente utilizados por el área de Mantenimiento y Operaciones (10 y 15, respectivamente) → USD 0.3MM

Gasto proyectado en año 2025: 60 vehículos, principalmente utilizados por el área de Mantenimiento, Operaciones y Seguridad (13, 17 y 15 respectivamente) → USD 0.7MM

15. Publicidad (Var 2025 vs 2023: +USD 0.2MM / +49%)

Publicidad mediante medios de comunicación, conferencias y social media para todo el público en general con la finalidad de orientar a los pasajeros acerca del desarrollo del nuevo aeropuerto, las dimensiones, servicios y flujos que tendrán a disposición.

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones de la cuenta “Publicidad” del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023, las cuales se explican por el incremento de gasto en la Gerencia Comercial que se realizan para la implementación de stands para conferencias, información a través de redes sociales, e iniciativas para socializar el nuevo aeropuerto y los servicios que se brindarán como por ejemplo el “camión informativo o LAP Truck”, el cual consiste en un stand móvil que visita distintos distritos.

16. Otras cuentas adicionales (Var 2025 vs 2023: +USD 0.3MM / +46%)

A continuación, se procede a explicar las principales variaciones del OPEX 2025 respecto al OPEX 2023 de las cuentas restantes:

a) Programas de Gestión Social:

Concepto	OPEX 2023	OPEX 2025	Variación total aprox.
Sostenibilidad	\$ 132,366.17	\$ 350,984.29	\$ 218,618.12

b) MP (Mantenimiento Preventivo) Planta de Tratamiento: Por el mantenimiento de la nueva planta de tratamiento de aguas residuales. Se contará con 2 plantas a partir del inicio de operaciones del nuevo Terminal.

Concepto	2023	2025	Variación total aprox.
PTAR (Planta de Tratamiento de Aguas Residuales)	\$ 133,758.58	\$ 124,812.78	\$ -8,945.80
PTAR EXP (Expansión - 1 planta adicional)		\$ 149,776.24	\$ 149,776.24
TOTAL	\$ 133,758.58	\$ 274,589.02	\$ 140,830.44

- c) **Membresías:** Orientadas a obtener estadísticas relevantes para conocer y entender a los pasajeros con el objetivo de mejorar su experiencia.

Concepto	2023	2025	Variación total aprox.
Estrategia Com. Mkt	\$ 67,634.28	\$ 79,695.00	\$ 12,060.72
Gerencia General	\$ 24,267.96	\$ 34,000.00	\$ 9,732.04
Retaily Experiencia		\$ 10,852.80	\$ 10,852.80
TOTAL	\$ 91,902.24	\$ 124,547.80	\$ 32,645.56

- d) **MP (Mantenimiento Preventivo) de Infra Terminal:**

Concepto	2023	2025	Variación total aprox.
Infra y Mobiliario	\$ 166,866.50	\$ 154,250.00	\$ -12,616.50
Infra Mobiliario EXP (Expansión)		\$ 34,500.00	\$ 34,500.00
TOTAL	\$ 166,866.50	\$ 188,750.00	\$ 21,883.50

1.2 En la sección 3.3.1 del documento d) de las referencias, actualizado mediante el documento c) de las referencias, se indica que toman de base para la proyección del Opex, a los costos operativos de la unidad de negocio “Terminal de Pasajeros” registrados en la Contabilidad Regulatoria para el año 2023, la cual asciende a USD 40,1 millones. Sin embargo, al revisar el Anexo 4 de la Contabilidad Regulatoria, remitida por LAP, mediante la Carta N° C-LAP-GCF-2024-0058 el 26 de marzo de 2024, se observa que el Opex Total de la unidad de negocio “Terminal de Pasajeros” asciende a USD 39,5 millones. La mencionada diferencia se observa en las cuentas de los costos indirectos y los costos no imputables (ver detalle en el Anexo 1.xlsx). Sobre el particular, se solicita explicar a qué se debe la mencionada diferencia.

Respuesta LAP:

La mencionada diferencia se debe a la actualización de la Contabilidad Regulatoria para los años 2022 y 2023 que se efectuó por una observación del Ositrán sobre los cost drivers utilizados para el centro de costos Terminales para servicio de mostradores (check in), la cual se realizó mediante correo electrónico y se puede verificar dicho antecedente en el informe N° 00093-2024-GRE-OSITRAN, cuyo oficio de referencia es Oficio N° 00222-2024-GG-OSITRAN. En este informe, Ositrán da por atendidos los cambios realizados para las unidades de negocio “Mostradores Check in” y “Terminal de Pasajeros”. Por lo tanto, dicha diferencia mencionada para el año 2023 corresponde a los cambios afectados en los anexos 2, 9 y 11 en esta última unidad de negocio, lo cual se muestra a continuación:

"Teminal de Pasajeros" (USD)				
Concepto	Directos	Indirectos	No Imputables	Total
CR 2023, Previo a la modificación	12,966,651	18,707,769	7,858,440	39,532,860
CR 2023, Debidamente modificada- Oficio N° 00222-2024-GG-OSITRAN	12,966,651	19,192,386	7,978,674	40,137,711
Diferencia	-	- 484,617	- 120,234	- 604,851

Se adjuntan el Oficio N° 00222-2024-GG-OSITRAN, en el que Ositrán da su conformidad respecto de los cambios realizados.

- 1.3 En la sección 3.3.1 se indica que para el cálculo del Opex no están considerando ciertos rubros que no están relacionados con los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, como, por ejemplo, acopio de carros portaequipaje. Al respecto, se ha identificado el rubro “MP Pav plataforma” como costo indirecto, el cual está registrado con un nombre que parece estar relacionado con costo de la plataforma. Al respecto, se solicita detallar qué conceptos están considerados en este rubro.**

Respuesta LAP:

El costo indirecto de la cuenta “MP Pav plataforma” es asignado a la unidad “Terminales de Pasajeros” mediante la siguiente construcción:

- El primer paso realizado es el de identificar el porcentaje de asignación con el objetivo de determinar la porción que será asignada a la unidad de negocio “Terminales de Pasajeros”. Este porcentaje es del 5.6%, el cual fue calculado en base a la metodología establecida en el Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023. En dicho documento se detalla que los activos relacionados a la plataforma. En la plataforma se brindan 5 servicios; Transporte de pasajeros del Terminal a la aeronave o viceversa, Estacionamiento de Aeronaves, Rampa, Cocina de Vuelo y Combustible, por consiguiente las inversiones que se realicen en la plataforma deben ser asumidas por estos servicios en función al peso de los equipos utilizados en la atención de una aeronave promedio de 88 Ton de peso (aprox. 100 pasajeros). Dicho informe fue compartido con OSITRAN como anexo 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 que demuestra el porcentaje de 5.65% para Terminales de Pasajeros (TUUA):

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%

- El segundo paso consiste en identificar el Opex total relacionado al Mantenimiento de Pavimentos. Para ello, se suman las tres cuentas contables de gasto del año 2023 relacionadas al mantenimiento de pavimentos, las cuales dan un total de USD 1,334,031.27. Los importes individuales se presentan a continuación:
 - 6344000001: USD 839,971.07
 - 6344000002: USD 305,883.23
 - 6344000003: USD 188,176.97
- Debido a que la cuenta contable 6344000002 - MP Pav plataforma, sobre la cual se hace la consulta, tiene un valor total de USD 305,883.23, debe asignarse la porción de gasto a la unidad “Terminal de Pasajeros” (TUUA). En función al 5.6% mencionado en el paso 1, se determina que la porción de gasto será de USD 17,274.44. A continuación el detalle:

Servicios Afectados	Estacionamiento de Aeronaves	Asistencia en Tierra	Catering	Combustible	TUUA	TOTAL
TON(PROMEDIO)	138,509.61	96,171.52	25,440.54	28,487.12	17,274.44	305,883.23
%	45.3%	31.4%	8.3%	9.3%	5.6%	100%

4. A partir de los USD 17,274.44 identificados para Terminal de Pasajeros, se consolida cada una de las unidades de negocio de tal manera que la suma total de USD 1,334,031.27. el detalle se muestra a continuación:

60010001	PISTAS	839,971.07	62.96%
60010002	ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	138,509.61	10.38%
60010003	MANGAS	-	0.00%
60010008	TERMINALES TUUA	17,274.44	1.29%
60010004	CARGA	-	0.00%
60010007	COMBUSTIBLE	28,487.12	2.14%
60010005	GROUND HANDLING	96,171.52	7.21%
60010014	OFICINAS SERVICIOS OPERATIVAS	-	0.00%
60010013	OFICINA AREA GRIS	-	0.00%
60010011	MOSTRADORES CHECK IN	-	0.00%
60010006	CATERING	25,440.54	1.91%
60010015	EQUIPAJE REZAGADO	-	0.00%
60010016	AREA MANTENIMIENTO	-	0.00%
60010009	PARKING LOT	188,176.97	14.11%
	Monto a asignar	1,334,031.27	100%

5. Finalmente, se obtiene el porcentaje asignado como costo indirecto, el cual resulta en 1.29%, tal como se muestra en el cuadro anterior. A partir de identificar dicho porcentaje, este es utilizado para asignar la porción de gasto que le correspondería a la unidad “Terminal de pasajeros”. Debido a que la cuenta “6344000002- MP Pav Plataforma” tiene dos centros de costos “12041011-Pavimentos” y “12041111- Pavimentos Expansión”, la suma de ambos y la aplicación de dicho porcentaje (1.29%) da como resultado el importe total de USD 4,744. El detalle a continuación:

12041011	12041111	60010008
Servicios de manto de pavimentos realizados en el año		1.29%
Pavimentos	Pavimentos Expansión	Terminal de Pasajero
294,746	71,626	4,744

1.4 Sobre el cálculo de la elasticidad OPEX-pasajero se tienen dos consultas:

- i) Explicar por qué el cálculo de la elasticidad se realiza con información solamente desde el 2011 y no se considera un periodo más amplio.

Respuesta LAP:

La elasticidad calculada para la propuesta tarifaria enviada el 6 de setiembre de 2024, y actualizada el 2 de octubre del mismo año, consideró datos del flujo de pasajeros y del OPEX, según contabilidad regulatoria, para el período 2011 – 2023. Esto se debió a la disponibilidad de información con la que se contaba al momento de realizar el análisis. Específicamente, la información de la contabilidad regulatoria previa al 2011 a la que tuvimos acceso no identificaba los gastos no imputables y, por ende, no permitía calcular adecuadamente la variable dependiente.

A partir de dicha información, se estimaron dos modelos con la finalidad de evaluar la elasticidad del OPEX real —para no doble contabilizar el incremento de la inflación— directo e indirecto frente a cambios en el flujo de pasajeros del Terminal:

- **Modelo 1 (controlado por COVID):** Se analizó el coeficiente del $\ln(\text{pasajeros})$ sobre el $\ln(\text{OPEX real})$. Se incluyó un control por el COVID debido a que la pandemia alteró los patrones de tránsito (menor número de pasajeros) y costos (mayor OPEX relativo en limpieza y seguridad sanitaria).
- **Modelo 2 (controlado por COVID y tendencia):** Al igual que el modelo 1, se analizó el coeficiente del $\ln(\text{pasajeros})$ sobre el $\ln(\text{OPEX real})$, y se incluyó un control por el COVID. Adicionalmente, se incluyó una variable de tendencia.

Para elegir el mejor modelo se evaluó el Criterio de Información de Akaike (AIC). Este criterio de evaluación proporciona una métrica que pondera la capacidad predictiva del modelo, evitando el sobreajuste de modelos complejos cuya información adicional no aporta información estadística significativa.⁶ En ese sentido, se seleccionó aquel modelo con un AIC menor, el cual corresponde al modelo 2 (elasticidad de 0.49 y AIC de -27.29). Los resultados de ambos modelos se presentan a continuación:

Resultados de la elasticidad OPEX real (2011 - 2023) - PAX

Variable	Modelo 1	Modelo 2
Ln(pasajeros)	0.5061***	0.4904***
Tendencia	-0.0027	
COVID	0.2111	0.1894***
Constante	8.1184***	8.3380***
N	13	13
R2 ajustado	0.7846	0.8055
AIC	-25.3339	-27.2948

Leyenda: * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$.

Sin perjuicio de ello, tras una revisión exhaustiva, se ha logrado acceder a más puntos de datos relevantes para el análisis. En particular, se identificó información desde el año 2006 con la desagregación de los componentes del OPEX en directo, indirecto y no imputable.⁷

Con esta nueva información, hemos recalibrado la estimación de la elasticidad, obteniendo los siguientes resultados para los modelos descritos previamente:

⁶ Fuente: Burnham & Anderson (2002) – *Model selection and multimodel inference: A practical information-theoretic approach*

⁷ La estimación podría actualizarse de recibir nueva información.

Resultados de la elasticidad OPEX real (2006-2023) - PAX

Variable	Modelo 1	Modelo 2
Ln(pasajeros)	0.5118***	0.7283***
Tendencia	0.2750	
COVID	0.0416	0.2876***
Constante	7.5440***	4.3398***
N	18	18
R2 ajustado	0.9109	0.9035
AIC	-26.1753	-25.4935

Leyenda: *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01.

Además, a manera de verificación, se planteó una especificación adicional considerando la imputación de datos de OPEX directo + indirecto previos al 2006.⁸ Los resultados obtenidos son consistentes.

Resultados de la elasticidad OPEX real (2006-2023) + OPEX imputado (2005) - PAX

Variable	Modelo 1	Modelo 2
Ln(pasajeros)	0.5112***	0.7302***
Tendencia	0.2718	
COVID	0.0437	0.2880***
Constante	7.5585***	4.3089***
N	19	19
R2 ajustado	0.9269	0.9206
AIC	-29.0787	-28.2637

Leyenda: *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01.

De acuerdo con los estándares estadísticos, mantenemos utilizando el Criterio de Información de Akaike (AIC) como nuestra principal herramienta para la selección de modelo.⁹ En ese sentido, se recalibra la estimación de la elasticidad a **0.51** en función a los nuevos datos y parámetros.¹⁰

⁸ Ello se realizó considerando el OPEX total por componente multiplicado por el ratio histórico del período 2006-2023 del OPEX directo + indirecto respecto del OPEX por cada componente. No se sugiere esta aproximación porque el ratio histórico es, por definición, fijo y, por ende, le quita variabilidad al OPEX directo + indirecto.

⁹ La literatura también recomienda emplear el uso del Criterio de Información de Akaike Corregido (AICc) en el caso de tamaños muestrales pequeños (Hurvich & Tsai, 1989; McQuarrie & Tsai, 1998; Burnham & Anderson, 2002). Si se usara este criterio en el presente análisis, el modelo sin tendencia (**elasticidad de 0.73**) sería el modelo más adecuado. Sin perjuicio de lo anterior, para mantener el mismo criterio empleado para la propuesta tarifaria inicial, la selección del modelo se emplea el Criterio de Información de Akaike original.

¹⁰ Asimismo, se examinó el coeficiente estimado de la especificación con tendencia utilizando distintos umbrales de corte temporal entre el 2006 y 2012 hasta el 2023. Los resultados muestran que este coeficiente oscila entre 0.49-0.51, dependiente de los puntos de corte seleccionados, lo cual demuestra la robustez del coeficiente de la especificación.

ii) Se ha identificado diferencias en distintos años en la información de la contabilidad regulatoria empleada para el cálculo de la elasticidad con la remitida a Ositrán, a manera de ejemplo se observa:

Fuente	Gasto personal indirecto	Servicios prestados por terceros indirecto
CR- 2022*	5 342	1 312
Base empleada por LAP-2022	5 519	1 336

*Remitida mediante la Carta C-LAP-GCF-2023-0102

Respuesta LAP:

Las diferencias presentadas en los importes históricos presentados corresponden principalmente a dos motivos:

- Error en la sumatoria en las columnas de la E a la I en el archivo “Histórico PAX OPEX” presentado como adjunto en la carta C-LAP-GPF-2024-0162. Se adjunta el archivo “Histórico PAX OPEX v2” y el archivo “Elasticidad OPEX”, con las sumatorias corregidas resaltadas en amarillo. Sin embargo, es importante resaltar que el error en las sumatorias de las columnas de la E a la I no impacta en el cálculo de la elasticidad debido a que estas fueron calculadas en función a la desagregación de los costos en directos e indirectos.
- Modificación en la contabilidad regulatoria para las unidades de negocio “Mostradores Check in” y “Terminal de Pasajeros”, la cual se explica en la respuesta del punto 1.2.

2. Pasajeros en tránsito

En el numeral 4.5.1 del Anexo 4.5 del documento d) de las referencias, indican que hay una problemática por pasajeros en tránsito que desembarcan en el AIJC. Al respecto, indican que han identificado que algunas aerolíneas deciden que los pasajeros en tránsito INT-INT desembarquen en el Terminal del AIJC. Dentro de los principales motivos de esta decisión son: limpieza de la aeronave, mantenimiento de la aeronave, demora o cancelación del vuelo de despegue y, en algunos otros casos, por alguna causa de fuerza mayor que imposibilita el despegue. Al respecto, en la audiencia privada llevada a cabo el 4 de octubre de 2024, su representada indicó que remitiría normativa sobre por qué se siguen denominando pasajero de tránsito a un pasajero que desembarca en el AIJC; sin embargo, a la fecha no hemos recibido tal información. Por tanto, se solicita remitir la mencionada normativa.

Respuesta LAP:

Con relación a este punto, se nos solicita remitir la “*normativa sobre por qué se siguen denominando pasajero de tránsito a un pasajero que desembarca en el AIJC*”, en línea con la problemática indicada el numeral 4.5.1 del Anexo 4.5 de la Carta C-LAP-GALG-2024-00309 recibida por OSITRAN el 6 de setiembre 2024.

Sobre el particular, en primer lugar, corresponde precisar que LAP no denomina “*pasajero en tránsito*” a pasajeros que “*desembarcan*” en el AIJC. En efecto, cumplimos con informar que la calificación de los “pasajeros en tránsito” en el AIJC se justifica, principalmente, en el Anexo 9 del “Convenio de Aviación Civil Internacional” firmado en

Chicago el 7 de diciembre 1944 (el “Convenio de Chicago”)¹¹, así como en las interpretaciones y antecedentes emitidos por OSITRAN respecto a dicho convenio y al Contrato de Concesión del AIJC, los cuales forman parte de las Leyes Aplicables a la Concesión¹², conforme explicamos a continuación.

El Anexo 9 del Convenio de Chicago establece, entre otras, las siguientes definiciones:

- (i) “**Desembarque.** Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuadas las personas tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo”.
- (ii) “**Embarque.** Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuando aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en las etapas anteriores del mismo vuelo directo”.
- (iii) “**Vuelo directo.** Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino”.

De este modo, aquellos pasajeros que han sido “embarcados” en etapas anteriores del mismo “vuelo directo” (los “pasajeros en tránsito”) **no son considerados pasajeros que “desembarcan” ni se “embarcan” en el AIJC.**

Además, debe tenerse presente que los “pasajeros embarcados” en el AIJC incluyen a los “pasajeros de origen” y a los “pasajeros en transferencia”, por lo que actualmente no existe otra denominación (diferente a los “pasajeros en tránsito”) bajo la cual se pueda denominar a los pasajeros que han sido “embarcados” en etapas anteriores del mismo “vuelo directo”, según las definiciones citadas del Anexo 9 del Convenio de Chicago.

En esa línea, el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC dispone que “*La TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales*”. En consecuencia, de acuerdo al Contrato de Concesión, incluyendo su Adenda 6 y demás modificaciones e interpretaciones de OSITRAN, únicamente se permite el cobro de la TUUA a “pasajeros embarcados”, por lo que no es posible cobrar algún tipo de tarifa a los pasajeros que no son “embarcados” en el AIJC.

Lo anterior ha sido desarrollado de manera uniforme por OSITRAN, a través de, principalmente, los siguientes documentos:

- (i) El Acuerdo Nro. 568-156-04-CD-OSITRAN de fecha 6 de diciembre de 2004 (el “Acuerdo 568”), mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN, entre otros

¹¹ El Convenio de Chicago fue aprobado por el Estado peruano mediante la Resolución Legislativa Nro. 10358, la Resolución Legislativa Nro. 27126 y ratificado por el Decreto Supremo Nro. 036-99-RE. La última versión del Anexo 9 del Convenio de Chicago, publicada por la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) se encuentra vigente desde el 18 de noviembre de 2022 y se encuentra disponible en: <https://elibrary.icao.int/product/256258>

¹² De conformidad con la Cláusula 1.28 del Contrato de Concesión, las “Leyes Aplicables” son “*cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental*”.

aspectos, interpretó que, según el texto del Contrato de Concesión vigente a tal fecha, “(...) *el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA [refiriéndose a la TUUA Internacional y la TUUA Doméstica] está determinado por aquellos Usuarios que cumplen de manera simultánea con las siguientes características:*

Ser “pasajeros embarcados” en vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; es decir, debe tratarse de aquellos “pasajeros embarcados” que adquieren tal calificación en el AIJCH y no en ningún otro aeropuerto anterior (...).”

A mayor detalle, acuerdo con el Informe Nro. 017-04-GAL-GRE-OSITRAN que sustenta el Acuerdo 568, OSITRAN valoró las definiciones contenidas en la Regulación (EC) Nro. 437/2003 del Parlamento Europeo y en el “Glossary on Airport Statistics” elaborado por “Eurostat” en colaboración con la Comunidad Europea, destacando que este último documento define a los “pasajeros embarcados” como “*terminating passengers leaving the airport by air or departing transfer or indirect transit passengers. Direct transit passengers are not included*”¹³⁻¹⁴.

Asimismo, en dicho informe, se reconoció lo siguiente con relación a los “pasajeros en tránsito”:

63. Los pasajeros en tránsito directo o tránsito son pasajeros de un viaje cuya aeronave se detiene en el aeropuerto y que posteriormente prosigue en el mismo vuelo. Dicho pasajero, dependiendo del tiempo de permanencia de la nave y de los servicios que utilice del mismo aeropuerto (entre otras razones de acuerdo a lo dispuesto por la empresa de transporte aéreo), puede verse obligado a quedarse en la nave o en su defecto en bajar del avión y dirigirse hacia el terminal. En este último caso, este pasajero hace uso de los mismos servicios que el pasajero en transferencia, en tanto, deberá hacer el mismo recorrido que este último y tendrá a su disposición el mismo conjunto de servicios e instalaciones⁴.

Es decir, OSITRAN reconoció que, inclusive a la fecha de emisión de tales documentos, se presentaban situaciones dispuestas por las empresas de transporte aéreo (las aerolíneas) que determinan que los “pasajeros en tránsito” deban bajar del avión y utilizar servicios aeroportuarios, sin perjuicio de concluir que LAP se encuentra impedida de cobrarles la TUUA por no tratarse de “pasajeros embarcados”. Es importante resaltar que OSITRAN señaló que, si bien estos pasajeros se ven “obligados a quedarse en la nave”, solo “en su defecto” (es decir, de manera sumamente excepcional¹⁵), podrían verse obligados a bajar

¹³ Igualmente, tal documento contiene las siguientes definiciones: “16. *Direct transit passengers. Passengers who, after a short stop, continue their air journey on the same aircraft on a flight having the same flight number as the flight on which they arrive. In airport statistics, passengers in direct transit are counted once only; passengers transferred to another aircraft are counted twice, once as disembarked and once as embarked (...)*” (“pasajeros en tránsito”) y “17. *Transfer or Indirect Transit Passengers. Passengers arriving and departing on a different aircraft within 24 hours, or on the same aircraft bearing different flight numbers. They are counted TWICE: once upon arrival and once on departure*” (“pasajeros en transferencia o en tránsito indirecto”). Disponible en: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdffdocs/2001inf4b2.pdf>

¹⁴ Numerales 38 y 39 del Informe Nro. 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, mediante los cuales se concluye que “(...) un pasajero en transferencia junto con el pasajero origen destino es un pasajero que “embarca”. En tal sentido, considerando la documentación adicional presentada por LAP, se concluye que los pasajeros internacionales en transferencia son pasajeros embarcados en el AIJCH”.

¹⁵ Esto es, supuestos excepcionales como casos de fuerza mayor debidamente comprobada y sustentada.

del avión como consecuencia de lo dispuesto por las empresas de transporte aéreo.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe notar que, en la actualidad y desde la publicación de la Resolución Ministerial Nro. 663-2015-MTC/01.02 el 13 de noviembre de 2015, que aprobó la “Revisión 2” del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú (que define a “pasajero en tránsito” a aquel “Pasajero que sale de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave en la cual arribó”), es claro que tales decisiones de las empresas de transporte aéreo desvirtúan la naturaleza de esta clase de pasajeros que, en principio, no hacen uso de los servicios aeroportuarios.

En adición, corresponde precisar que la imposibilidad de cobrar la TUUA a los “pasajeros en tránsito” fue cuestionada en su momento por LAP ante OSITRAN e, inclusive, dicho posible cobro fue incluido como parte de la propuesta de LAP para la suscripción de la Adenda 6 del Contrato de Concesión; sin embargo, tales cuestionamientos y propuestas fueron descartados por OSITRAN, sin tomar en consideración la “Revisión 2” del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú, vigente desde la publicación de la Resolución Ministerial Nro. 663-2015-MTC/01.02 del 13 de noviembre de 2015.

- (ii) El Acuerdo Nro. 622-164-05-CD-OSITRAN de fecha 29 de marzo de 2005, mediante el cual el Consejo Directivo de OSITRAN declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por LAP contra el Acuerdo 568. Esta decisión se sustentó en el Informe Nro. 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, en el cual OSITRAN, siguiendo la Convenio de Chicago, reconoce que “es claro” que los “pasajeros en tránsito” no califican como pasajeros embarcados, a diferencia de los “pasajeros de origen y los “pasajeros de transferencia”, tal como se observa a continuación:

54. Una de las formas de interpretar el concepto de pasajero embarcado es partiendo de la definición de “embarque”, que si bien no ha sido recogida en el Contrato de Concesión ni en las Bases, sí se encuentra definida en el **Convenio de Chicago y en el Vocabulario OACI**, según los cuales el embarque es definido como el “Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo”
55. De acuerdo a ello, puede sostenerse que el término pasajero embarcado hace referencia al concepto de un pasajero que se “embarca”, y que por tanto sube a bordo de una aeronave para comenzar un vuelo, salvo que se haya embarcado previamente en una etapa anterior en un mismo vuelo directo. Bajo esta interpretación **calificarían como pasajeros embarcados tanto los pasajeros de origen como los pasajeros en transferencia, más no así los pasajeros en tránsito, pues éstos se embarcan “en una etapa anterior del mismo vuelo directo”**. Hasta ahí, **es claro** que de acuerdo a la normativa vigente, **el pasajero en tránsito no es pasajero embarcado**, por lo que no es sujeto pasivo del cobro de la TUUA por parte de LAP.

De igual manera, en el referido informe, OSITRAN señala que la diferencia entre un “pasajero en tránsito” y un “pasajero en transferencia” consiste en que el primero parte de “un mismo vuelo directo”, mientras que el segundo “hace transbordo” en otro vuelo:

136. Sobre el particular, conviene recordar que tal como se concluyera en el Informe N° 017-04- GRE-GAL-OSITRAN el concepto de pasajeros en tránsito difiere claramente del de pasajero en transferencia, materia de discusión en el presente informe.

En efecto, de acuerdo a las definiciones presentadas por el propio Concesionario en anteriores oportunidades, **mientras el pasajero en tránsito es uno que continua en el mismo vuelo directo, el segundo es uno que embarca o "hace transbordo" en otro vuelo.** En tal sentido, según la terminología internacionalmente aceptada, un pasajero en tránsito no puede considerarse como embarcado y, por lo tanto, incumple con uno de los requisitos para estar considerado dentro del ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, de acuerdo a lo señalado en el Informe N° 017-04- GRE-GAL-OSITRAN

- (iii) El Acuerdo Nro. 932-235-07-CD-OSITRAN de fecha 28 de febrero de 2007, el cual aprueba el Informe Nro. 09-07-GRE-GS-GAL-OSITRAN que evaluó la propuesta de Adenda 5 al Contrato de Concesión presentada por LAP. A través de dicho informe, OSITRAN reconoce, una vez más, la aplicación de los conceptos regulados en el Convenio de Chicago y en el "Glossary on Airport Statistics" elaborado por "Eurostat" en colaboración con la Comunidad Europea:

230. Con relación al requisito de ser un "pasajero embarcado" en el AIJCH, es necesario tomar en cuenta lo siguiente:

- En el Contrato de Concesión, no hay una definición del término "pasajero embarcado". Sin embargo, conforme a lo establecido en el Numeral 24.4 del mismo, éste se regirá y deberá ser interpretado conforme a las leyes peruanas. Por tanto, **"el Convenio de Aviación Civil Internacional" al haber sido ratificado por el Perú e incorporado al ordenamiento jurídico, constituye un instrumento de observancia obligatoria en la interpretación de lo establecido en el Contrato de Concesión.**
- El Anexo N° 9 del Convenio contiene las "Normas y Métodos Recomendados Internacionalmente", encontrándose en el Capítulo 1 varias definiciones para la aplicación adecuada de dicho instrumento. Con relación al término "embarque", éste fue definido como "el acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo".
- Adicionalmente, para efectos de establecer la noción de "embarque", que es relevante para determinar el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, debe revisarse la definición de "vuelo directo", la cual debe entenderse como "cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo desde el punto de origen, vía cualesquier punto intermedio, hasta el punto de destino".

231. En virtud de lo anterior, de acuerdo a lo estipulado en el Convenio, un pasajero que embarca en el AIJCH, se define como uno que sube a bordo de una aeronave en dicho aeropuerto, con el objeto de comenzar un vuelo. En consecuencia **no "embarcan" aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.** definiéndose este último como aquel que el explotador identifica con el mismo símbolo desde su punto de origen vía puntos intermedios hasta el punto de destino.

232. El Convenio no precisa qué se entiende por "un mismo símbolo", por lo que para determinar el concepto de "vuelo directo" y por lo tanto de "embarque", es necesario recurrir a otras normas o, en su defecto, a los usos y costumbres de mercado.

233. En este contexto, el **"Glossary on Air Transport Statistics" preparado por Eurostat en colaboración con la Comunidad Europea,** define el concepto de embarque de la siguiente manera:

"Embarked Passenger: Terminating passengers leaving the reporting airport by air or departing transfer or indirect transit passengers".

De esta forma, OSITRAN reitera que los “pasajeros de origen” y los “pasajeros en transferencia” son “pasajeros embarcados”, a diferencia de los “pasajeros en tránsito”.

Por lo tanto, es claro que OSITRAN ha venido reconociendo uniformemente la aplicación de los conceptos establecidos en el Convenio de Chicago y en el “Glossary on Airport Statistics”, según los cuales los “pasajeros en tránsito” no son “pasajeros embarcados”.

Sin perjuicio de lo anterior, por otro lado, como conoce OSITRAN, mediante la Resolución Ministerial Nro. 509-2003-MTC/02, el Estado peruano aprobó el “Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú” (el “PNSAC”) que definió a los “pasajeros en tránsito” como los “pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en el que llegaron”. Posteriormente, y como hemos mencionado, mediante la Resolución Ministerial Nro. 663-2015-MTC/01.02, se aprobó la “Revisión 2” del PNSAC que define a “pasajero en tránsito” a aquel “Pasajero que sale de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave en la cual arribó”.

Teniendo presente tales definiciones, actualmente, como se mencionó en el numeral 4.5.1 del Anexo 4.5 de la Carta C-LAP-GALG-2024-00309, se ha identificado que, **por decisión de algunas aerolíneas**, se recibe la instrucción de que ciertos “pasajeros en tránsito” (en tanto salen del AIJC en el mismo vuelo en el que llegaron, i.e. que fueron embarcados en un tramo previo de dicho vuelo), con recorrido Internacional – Internacional (INT-INT), desciendan de la aeronave y utilicen las instalaciones del AIJC. Esto, debido a distintos motivos, siendo los principales: limpieza de la aeronave, mantenimiento de la aeronave, demora o cancelación del vuelo de despegue y, en algunos otros casos, por causas de fuerza mayor que imposibilitan el despegue.

En consecuencia, se ha identificado una práctica de las aerolíneas que determina una incompatibilidad con la definición vigente de un “pasajero en tránsito” según la “Revisión 2” del PNSAC, según la cual el “pasajero en tránsito” no abandona la aeronave en la cual arribó.

Por tal motivo, mediante la presente comunicación, LAP anuncia ante OSITRAN que está evaluando la implementación de reglas y/o penalidades para desincentivar y/o limitar esta práctica de las aerolíneas que genera que tales “pasajeros en tránsito” utilicen instalaciones del AIJC, lo cual es incompatible con la definición contenida en la “Revisión 2” del PNSAC y viene generando costos que no son retribuidos a través de la TUUA.

Tales reglas y/o penalidades serán oportuna y debidamente informadas y sometidas a las aprobaciones correspondientes en el marco del literal b) del artículo 8° del Reglamento de Usuarios de OSITRAN¹⁶.

¹⁶ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo Nro. 035-2017-CD-OSITRAN, el cual establece lo siguiente: “**Artículo 8.- De las Obligaciones del Usuario (...)**

“b. Conducta debida

Todos los Usuarios deberán utilizar las ITUP o los servicios derivados de su explotación, respetando las condiciones y reglas generales establecidas para su uso, las cuales deberán ser acordes con el marco normativo vigente y debidamente informadas a los Usuarios, de acuerdo a lo establecido en los artículos 12, 13 y 15 del presente Reglamento.

3. Inicio del cobro de la TUUA de Transferencia

En el numeral 4.5.1 del Anexo 4.5 del documento d) de las referencias, se señala que, de acuerdo con los contratos que LAP ha suscrito con las aerolíneas, su representada debe informar a estas últimas acerca de las nuevas tarifas a aplicar tanto para la TUUA Internacional como para la TUUA Nacional con al menos 105 días de anticipación. Asimismo, se precisa que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) les ha informado que requieren de 21 días adicionales aproximadamente para la implementación del cobro de la TUUA de Transferencia. Por tanto, estiman que la aplicación del inicio de cobro de la TUUA de transferencia se daría luego de 126 días de que Ositrán determine las tarifas a cobrar.

Al respecto, se solicita remitir los contratos vigentes con las aerolíneas donde se establece el plazo de 105 días antes señalado; así como, la comunicación de IATA que señala que para el caso del cobro de la TUUA de Transferencia se requerirá de 21 días adicionales.

Respuesta LAP:

Con relación a este punto, se nos solicita *“remitir los contratos vigentes con las aerolíneas donde se establece el plazo de 105 días (...) así como, la comunicación de IATA que señala que para el caso del cobro de la TUUA de Transferencia se requerirá de 21 días adicionales”*.

Al respecto, les informamos que LAP cuenta con dos modelos de contratos suscritos con las aerolíneas para el cobro de la TUUA: **(i)** los contratos para el pago de la TUUA de manera directa por la aerolínea (los “Contratos TUUA Pago Directo”); y **(ii)** los contratos para el pago de la TUUA mediante el Sistema ISS de la IATA¹⁷ (los “Contratos TUUA Pago Vía IATA”).

De tal manera, las aerolíneas tienen la posibilidad de decidir a cuál modalidad de pago acogerse, siendo la principal diferencia entre ambas clases de contratos si el pago de la TUUA es realizado directamente por la aerolínea a LAP (Contratos TUUA Pago Directo) o si es realizado a través del Sistema ISS de la IATA (Contratos TUUA Pago Vía IATA).

Ambas clases de contratos se refieren única y expresamente al cobro de la TUUA Nacional e Internacional, en tanto en la actualidad no se encuentra vigente el cobro de la “TUUA de Transferencia”, sin perjuicio de que la inclusión expresa de dicho cobro se encuentra en proceso de negociación con las aerolíneas¹⁸.

Sin perjuicio de lo anterior, debe tenerse presente que la Adenda 6 del Contrato de Concesión regula el derecho de LAP de cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia

Los Usuarios asumirán la responsabilidad en caso no observen las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora, siempre que tales normas o reglas hayan sido aprobadas por la autoridad competente, según corresponda, en atención a lo dispuesto en los respectivos contratos de Concesión, y debidamente difundidas, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento (...).

¹⁷ El Sistema ISS es el “IATA’s Industry Settlement System”.

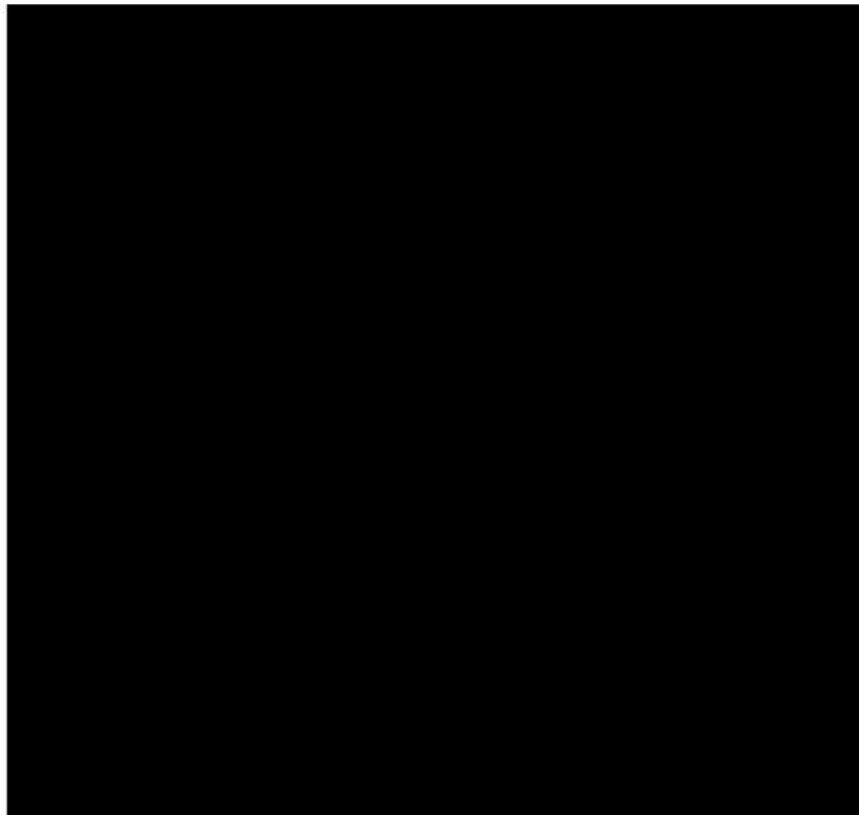
¹⁸

[REDACTED]

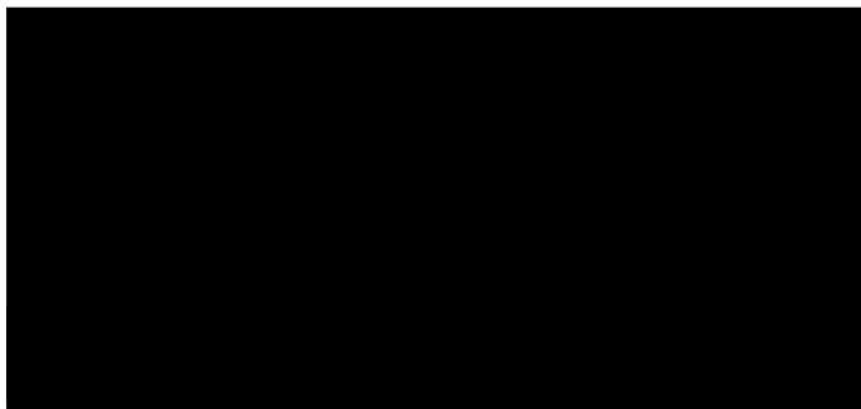
a partir del inicio de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC¹⁹, por lo que, la inexistencia de un convenio con las aerolíneas a la fecha, o la regulación contractual que eventualmente disponga que LAP debe comunicarles con anticipación el monto de la TUUA a los pasajeros en transferencia, no afecta el derecho de LAP de proceder al cobro a los pasajeros en transferencia desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.

Teniendo en cuenta lo anterior, en atención a lo solicitado, adjuntamos a la presente los contratos vigentes suscritos con las aerolíneas para el pago de la TUUA, los cuales corresponden a las dos clases de contratos indicados precedentemente. Estos se encuentran en los archivos PDF adjuntos denominados “Contrato vía pago directo TUUA [REDACTED]” y “Contrato para el pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto TUUA, [REDACTED] MEDIANTE EL SISTEMA DE PAGO ISS de LA IATA”. Sobre la base de ambas clases de contratos, se han suscrito todos los contratos vigentes con las aerolíneas, bajo las mismas condiciones.

Ambas clases de contratos establecen, en sus Cláusulas 4, 5.8, 7.4, 16.1.c y 16.5, las obligaciones, cargas y responsabilidades relacionadas a la obligación de LAP de informar a las aerolíneas el monto de la “TUUA aplicable” con “*por lo menos ciento cinco (105) días antes de la entrada en vigencia del mismo*”, conforme se aprecia a continuación:



¹⁹ Sobre este punto, la Cláusula Cuarta de la Adenda 6 al Contrato de Concesión indica expresamente que: “*El CONCESIONARIO **cobrará** una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, **a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato**”.*



Al respecto, es preciso recordar que, históricamente, los pasajeros compran sus pasajes aéreos con varios meses de anticipación a su vuelo, por ende, las aerolíneas también emiten sus boletos con varios meses de anticipación; lo cual genera que las aerolíneas tengan la necesidad de saber de manera anticipada, sobre las tarifas aeroportuarias que debe cobrar a los pasajeros para asegurar un oportuno cobro, y posterior pago a los aeropuertos por dichas tarifas.

Cabe indicar que, lo mencionado, fue materia de análisis en el 2011, año en el cual se emitió el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1361-386-11CD-OSITRAN. En dicho acuerdo, el organismo regulador analizó el cambio de periodo de cálculo para el reajuste anual por efecto de la inflación previsto en los contratos de concesión de los aeropuertos peruanos. A partir del Acuerdo, se decide cambiar el periodo de cálculo para los reajustes anuales por inflación en función a los índices de precios de julio a julio del año anterior, en lugar del periodo noviembre a noviembre del año anterior. Todo ello, con la finalidad de informar la nueva TUUA a las aerolíneas con mayor anticipación para que puedan realizar el cobro mediante la venta de los boletos aéreos. Es importante mencionar que los 105 días acordados con las aerolíneas fueron informados y formaron parte del análisis del regulador en el presente Acuerdo.

Finalmente, cumplimos con informar que, de acuerdo con lo comunicado por la IATA en las reuniones sostenidas respecto a esta nueva TUUA de transferencia y su recaudación a través de los boletos aéreos, esta entidad requiere operativamente de 21 días adicionales al periodo antes mencionado para su implementación en el sistema de emisión de boletos aéreos. El mencionado sistema será utilizado por todas las aerolíneas, siempre y cuando IATA haya recibido previamente una comunicación formal de LAP, respecto a la nueva TUUA de transferencia que finalmente aplicarán. En ese sentido, y de acuerdo a lo comentado en el párrafo anterior, el plazo total que se requiere para que IATA y las aerolíneas implementen adecuadamente el cobro de la TUUA de transferencia en los boletos aéreos es de 126 días (105 días + 21 días).

Con relación a los contratos que enviamos como adjuntos a la presente comunicación, solicitamos a vuestro despacho la declaración de confidencialidad, en el marco del

“Reglamento para la Determinación, Ingreso, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante OSITRAN”; aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Confidencialidad).

A continuación, nos pronunciamos sobre cada uno de los requisitos contemplados en el artículo 9 del Reglamento de Confidencialidad, respecto de los dos contratos mencionados en los párrafos anteriores:

1. Resumen o listado de la información presentada:

- “Contrato para el pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto TUUA, [REDACTED] MEDIANTE EL SISTEMA DE PAGO ISS de LA IATA”
- “Contrato vía pago directo TUUA [REDACTED]”

2. Motivo por el cual se presenta la información.

Los contratos mencionados en el numeral anterior, se presentan a solicitud de OSITRAN, en el marco del procedimiento de fijación tarifa de la TUUA de Transferencia aplicable al Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC); el mismo que a la fecha se encuentra en trámite.

3. Razones por las cuales se solicita la declaración de documentación confidencial, y el perjuicio que su divulgación causaría a la Entidad Prestadora o al tercero.

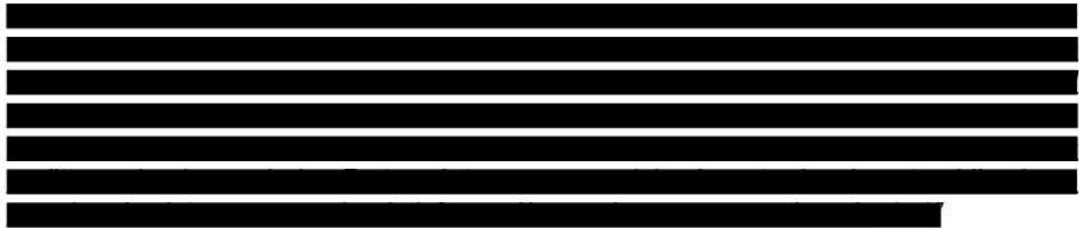
La información contenida en los contratos adjuntos a la presente carta se encuentra regulados en el literal b), del artículo 6 del Reglamento de Confidencialidad, en tanto constituyen “secreto comercial”, tanto para LAP, como para nuestras contrapartes; toda vez que contienen condiciones contractuales negociadas entre ambas compañías con un fin común de índole comercial.

De la misma manera, estos documentos encajan en el literal e) del artículo 6 del mencionado Reglamento, en tanto se pueden visualizar los datos personales de los representantes legales de cada una de las empresas contratantes, direcciones, teléfonos, direcciones electrónicas, entre otros. Inclusive, en los contratos se encuentran señaladas las cuentas bancarias de nuestra representada.

Cabe indicar, además, que en la cláusula 14 de ambos contratos se establece lo siguiente, respecto al compromiso de confidencialidad de las partes:

[REDACTED]

[REDACTED]



En cuanto al perjuicio que pudiese generar la divulgación de dichos contratos, consideramos que este podría generarse respecto de las aerolíneas que actualmente operan en el aeropuerto con quienes ya tenemos un contrato firmado a la fecha, frente a potenciales operadores aéreos que estén interesados en ingresar al mercado.

De otro lado, en los contratos adjuntos se incluye información respecto del sistema de cobro de la TUUA, procedimientos internos del aeropuerto, mecanismos de lectura de las tarjetas de embarque de los pasajeros, entre otros; es decir, información que es sensible por su propia naturaleza operativa, por lo que no debe ser conocidos por terceros ajenos a dichas actividades.

Finalmente, la divulgación de la información contenida en los contratos podría generar una invasión de la intimidad personal y familiar, respecto de los representantes legales que han suscrito dichos documentos.

4. **Período durante el cual la información debe ser mantenida como Confidencial, en caso de que sea posible determinar dicho período.**

En este punto, consideramos que la confidencialidad de los contratos adjuntos debe mantenerse indefinidamente según los argumentos indicados en los numerales anteriores.

4. Modelo de la propuesta de LAP

De acuerdo a lo coordinado en la audiencia privada del 24 de octubre de 2024, se solicita remitir el modelo de la propuesta de LAP con las fórmulas que permitan la trazabilidad de la información empleada. Por ejemplo, que se pueda identificar:

De dónde se obtiene el monto de USD 91 484 972 que, de acuerdo con el documento a) de las referencias, corresponde a las inversiones de edificios y sistemas auxiliares como la subestación eléctrica y la planta de tratamiento de agua que fueron asignadas al Terminal de Pasajeros mediante *drivers*.

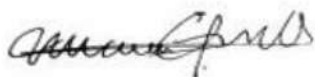
El cálculo de los *drivers* e incidencias empleados en la propuesta, entre otros.

Respuesta LAP:

De acuerdo a lo solicitado, se ha realizado la explicación con fórmulas en una nueva pestaña denominada “Detalle de Insumos CAPEX” del archivo Excel adjunto: “Propuesta de tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM v3”.

Sin otro particular que expresar,

Atentamente



MARIA ELENA REAÑO
Apoderada

Adj.

"Propuesta de tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM v3"

"Adenda Contrato Engie"

"Contrato SSAYS"

"Adenda SSAYS"

"Adenda Swissport"

"Oficio N° 00222-2024-GG-OSITRAN"

"Histórico PAX OPEX v2"

"Elasticidad OPEX"

"Contrato vía pago directo TUUA [REDACTED]"

"Contrato para el pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto TUUA, [REDACTED]"

[REDACTED] EL SISTEMA DE PAGO ISS de LA IATA"