

Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSITRAN

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN que aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, vigente a partir del inicio de operaciones de su Nuevo Terminal de Pasajeros

Fecha : 11 de junio de 2025

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión sobre los recursos de reconsideración interpuestos por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) y por la International Air Transport Association Sucursal del Perú (en adelante, IATA) contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, la cual aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, vigente a partir del inicio de operaciones de su Nuevo Terminal de Pasajeros.

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, el Concedente o MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. A la fecha de emisión del presente informe, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión:
 - La Adenda N° 1 se suscribió el 6 de abril del 2001.
 - La Adenda N° 2 se suscribió el 25 de julio del 2001.
 - La Adenda N° 3 se suscribió el 30 de setiembre del 2002.
 - La Adenda N° 4 se suscribió el 30 de junio del 2003.
 - La Adenda N° 5 se suscribió el 25 de julio del 2011.
 - La Adenda N° 6 se suscribió el 8 de marzo del 2013. Entre otros aspectos, esta adenda estableció que, una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC (en adelante, TUUA de Transferencia), de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
 - La Adenda N° 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
 - La Adenda N° 8 se suscribió el 19 de agosto de 2024.

¹ Desde la aprobación de la Ley N° 27779, Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de diversos Ministerios, la denominación es Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024², se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia (en adelante, TUUA de Transferencia) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC) administrado por LAP. Esta resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 08 de junio de 2024.
5. El 26 de junio de 2024 LAP, a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0099, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para presentar su propuesta tarifaria, ello, de forma adicional a los treinta (30) días hábiles otorgados por la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN.
6. El 28 de junio de 2024, por intermedio del Oficio N° 00203-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó a LAP la ampliación solicitada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0099.
7. El 20 de agosto de 2024 LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 e incluyó dos (02) informes de estudios jurídicos a través de los cuales presentó su posición sobre el alcance de los pasajeros en transferencia sujetos al pago de la TUUA de Transferencia, para lo cual, desarrolló una revisión histórica de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
8. El 06 de septiembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM (en adelante, Propuesta Tarifaria de LAP).
9. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN de fecha 23 de septiembre de 2024, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, los cuales contienen disposiciones aplicables a la TUUA de Transferencia. Esta resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 25 de septiembre de 2024.
10. El 04 de octubre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0152, el Concesionario actualizó su Propuesta Tarifaria de LAP.
11. El 04 de diciembre de 2024, mediante el Memorando N° 00255-2024-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles para elevar la propuesta tarifaria del Ositrán.
12. El 05 de diciembre de 2024, mediante el Memorando N° 00723-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General otorgó el plazo adicional solicitado por el Memorando N° 00255-2024-GRE-OSITRAN.
13. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN³ de fecha 09 de enero de 2025 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025, se interpretó el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el siguiente sentido:

² La Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN fue notificada el 06 de junio de 2024 al Concesionario a través del Oficio N° 0236-2024-PD-OSITRAN y al Concedente a través del Oficio N° 0237-2024-PD-OSITRAN.

³ La Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN fue impugnada por AETAI por intermedio de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI recibida el 29 de enero de 2025. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2025-PD-OSITRAN se declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI y se confirmó la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN. Esta decisión fue comunicada a AETAI a través del Oficio N° 00232-2025-PD-OSITRAN notificado el 12 de marzo de 2025.

“La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, considerando los servicios disponibles por tipo de pasajero, a la fecha de la suscripción de dicha Adenda comprendía a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM”.

14. El 29 de enero de 2025, mediante el Memorando N° 00040-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General, entre otros, el Informe “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la tarifa unificada de uso de aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante Propuesta Tarifaria del Regulador), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos así como por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en lo correspondiente a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria.
15. El 30 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Esta resolución, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 02 de febrero de 2025, dispuso un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados remitan comentarios al documento antes mencionado.
16. El 07 de febrero de 2025 se expuso la Propuesta Tarifaria del Regulador en la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios de Aeropuertos N° 77.
17. El 24 de febrero de 2025, mediante la Carta N° 0022-2025-GG/AETAI, AETAI solicitó que se amplíe el plazo para que los interesados presenten comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador en cinco (05) días hábiles.
18. El 26 de febrero de 2025 se celebró la Audiencia Pública donde se expuso la Propuesta Tarifaria del Regulador.
19. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2025-PD-OSITRAN de fecha 27 de febrero de 2025 se aprobó una ampliación de tres (3) días hábiles para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN). Esta resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de febrero de 2025.
20. El 27 de febrero de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0056, el Concesionario solicitó que no se otorgue lo solicitado por AETAI mediante la Carta N° 0022-2025-GG/AETAI.
21. El 04 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 0214-2025-PD-OSITRAN, se comunicó al Concesionario que debe estarse a lo decidido en la Resolución de Presidencia N° 0029- 2025-PD-OSITRAN.
22. El 05 de marzo de 2025 se recibieron comentarios de los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN). El Concesionario presentó sus comentarios mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0034; AETAI, mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI; e IATA mediante la Carta S/N (NT 2025032306).
23. El 13 de marzo de 2025, mediante la Carta LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario presentó su posición sobre la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.
24. El 26 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 00078-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General, entre otros, el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, Informe Tarifario del Regulador), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la

Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria.

25. El 28 de marzo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el Informe Tarifario del Regulador. Esta resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025.
26. El 22 de abril de 2025, mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
27. El 22 de abril de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025056024), IATA interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
28. El 28 de abril de 2025, mediante los Oficios N° 00188-2025-GRE-OSITRAN y N° 00189-2025-GRE-OSITRAN, se hizo de conocimiento del Concesionario y del Concedente, respectivamente, la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI presentada por AETAI.
29. El 28 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 00192-2025-GRE-OSITRAN, se comunicó a IATA que, con relación a su Carta S/N (NT 2025056024), se realizarán las notificaciones correspondientes en su Casilla Electrónica del Ositrán.
30. El 28 de abril de 2025, mediante los Oficios N° 00193-2025-GRE-OSITRAN y N° 00194-2025-GRE-OSITRAN, se hizo de conocimiento del Concesionario y del Concedente, respectivamente, la Carta S/N (NT 2025056024) presentada por IATA.
31. El 29 de mayo de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG- 2025-0219, el Concesionario presentó su posición con respecto a los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA.
32. El 29 de mayo de 2025, mediante la Carta N° 0068-2025-GG/AETAI, AETAI presentó argumentos adicionales relacionados con uno de los aspectos abordados en su recurso de reconsideración, remitido mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI, los cuales se incorporan al presente expediente.
33. El 30 de mayo de 2025, por intermedio del Oficio N° 00464-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva comunicó a AETAI que la resolución de su recurso de reconsideración – interpuesto mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI – no califica como una medida de emergencia que requiera su avocación en uso de la facultad conferida por el numeral 10 del artículo 9 Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF).
34. El 02 de junio de 2025, por intermedio del Oficio N° 00462-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva comunicó a IATA que la resolución de su recurso de reconsideración – interpuesto mediante la Carta S/N (NT 2025056024) – no califica como una medida de emergencia que requiera su avocación en uso de la facultad conferida por el numeral 10 del artículo 9 ROF.
35. El 10 de junio de 2025, mediante el Memorando N° 00130-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar el monto de las inversiones de la ampliación del AIJC que, a la fecha, han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP y el monto reconocido por Ositrán.
36. El 11 de junio de 2025, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informó acerca del monto de las inversiones de la ampliación del AIJC que, a la fecha, han concluido con el procedimiento de reconocimiento

de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP y el monto reconocido por Ositrán.

III. ANÁLISIS

III.1. Sobre la admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración

37. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 206⁴ de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), los administrados tienen la facultad de ejercer, en vía administrativa, su derecho de contradicción contra los actos administrativos que se suponen violan, desconocen o lesionan un derecho o interés legítimo. En particular, el artículo 208⁵ de la LPAG establece que el recurso de reconsideración debe ser interpuesto ante el mismo órgano que dictó el acto administrativo que es materia de impugnación, debiendo sustentarse en nueva prueba, salvo que se trate de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, en cuyo caso no se requiere nueva prueba.
38. Por su parte, el artículo 211⁶ de la LPAG dispone que el recurso administrativo que se interponga debe identificar el acto que se recurre, así como debe cumplir con los demás requisitos que el artículo 113⁷ de la citada norma. Adicionalmente, de acuerdo con el

⁴ LPAG:

“Artículo 206. Facultad de contradicción

206.1 Conforme a lo señalado en el artículo 109, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo. (...).”

“Artículo 109.- Faculta de contradicción administrativa

109.1 Frente a un acto que supone que viola, afecta, desconoce o lesiona un derecho o un interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa en la forma prevista en esta Ley, para que sea revocado, modificado, anulado o sean suspendidos sus efectos.

109.2 Para que el interés pueda justificar la titularidad del administrado, debe ser legítimo, personal, actual y probado. El interés puede ser material o moral.

109.3 La recepción o atención de una contradicción no puede ser condicionada al previo cumplimiento del acto respectivo”.

⁵ LPAG:

“Artículo 208.- Recurso de reconsideración

El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación”.

⁶ LPAG:

“Artículo 211.- Requisitos del recurso

El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 113 de la presente Ley”.

⁷ LPAG:

“Artículo 113.- Requisitos de los escritos

Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:

1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.

2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.

3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.

4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.

5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio. Asimismo, el correo electrónico o, de ser el caso, la casilla electrónica, conforme al artículo 20 de la presente ley.

6. La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.

7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados”.

numeral 207.2 del artículo 207⁸ de la LPAG, el plazo para la interposición de los recursos administrativos es de quince (15) días hábiles perentorios.

39. En línea con lo establecido en la LPAG, el artículo 43⁹ del Reglamento General de Tarifas del Ositrán¹⁰ (en adelante, RETA) dispone que, frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento, procede la interposición del recurso de reconsideración.
40. Considerando la normativa citada, a continuación, se presentan los requisitos necesarios para la interposición de un recurso de reconsideración:
- (i) Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la notificación del acto que se pretende impugnar.
 - (ii) Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de impugnación.
 - (iii) Que se sustente en nueva prueba, salvo que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
 - (iv) Que el administrado tenga legítimo interés para impugnar el acto.
 - (v) Que el escrito contenga los requisitos de forma previstos en el artículo 113 de la LPAG.
41. Respecto al primer requisito, el recurso de reconsideración de AETAI fue presentado mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI con fecha del 22 de abril de 2025; por su parte, la Carta S/N (NT 2025056024) que contiene el recurso de reconsideración de IATA fue recibida el 22 de abril de 2025. Considerando que el acto impugnado, la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025, el plazo para su impugnación por parte de dichas organizaciones, venció el 22 de abril de 2025. En consecuencia, se verifica que los recursos de reconsideración de AETAI e IATA fueron presentados dentro del plazo establecido por el artículo 207 de la LPAG.
42. Respecto al segundo requisito, se observa que el recurso de reconsideración de AETAI fue interpuesto ante la Presidencia Ejecutiva, la cual es el órgano que emitió el acto impugnado, la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN. En cuanto al recurso de reconsideración interpuesto por IATA, se observa que este fue presentado ante la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos. No obstante, el recurso de reconsideración se remitió a la Presidencia Ejecutiva de oficio, en aplicación del principio

⁸ LPAG:
"Artículo 207. Recursos administrativos
(...)"

207.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deben resolverse en el plazo de treinta (30) días, con excepción del recurso de reconsideración que se resuelve en el plazo de quince (15) días. Excepcionalmente, en los procedimientos administrativos de instancia única de competencia de los consejos directivos de los organismos reguladores, el recurso de reconsideración se resuelve en el plazo de treinta (30) días".

⁹ RETA:
"Artículo 43.- Medios impugnatorios

*43.1. Frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento; procede la interposición del recurso de reconsideración de conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 y la Ley N° 27838.
(...)"*

¹⁰ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

de informalismo previsto en el numeral 1.6¹¹ del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, en tanto ello no afecta derechos de terceros ni el interés público.

43. Con relación al tercer requisito, debe indicarse que, en el presente caso, no es necesario que los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA se sustenten en nueva prueba, en tanto la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN fue emitida por un órgano que constituye una instancia única.
44. En cuanto al cuarto requisito, tanto AETAI como IATA agrupan a empresas de transporte aéreo, las cuales son usuarias del AIJC, aeropuerto para el cual la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN fijó la TUUA de Transferencia. En consecuencia, AETAI e IATA cuentan con legítimo interés para impugnar la resolución antes mencionada.
45. Finalmente, respecto al quinto requisito, los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA cumplen los requisitos de forma previstos en el artículo 113 de la LPAG.
46. Por lo tanto, se dan por admitidos los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA.

III.2. Análisis de los argumentos de los recursos de reconsideración

III.2.1. Acumulación de los procedimientos iniciados por los recursos de reconsideración

47. El artículo 149 de la LPAG, establece que la autoridad responsable de la instrucción, por propia iniciativa o a instancia de los administrados, dispone mediante resolución irrecurrible, la acumulación de los procedimientos en trámite que guarden conexión¹².
48. De la revisión de los recursos formulados por AETAI e IATA, y atendiendo a la naturaleza conexa de sus petitorios se verifica que éstos no confrontan intereses incompatibles, por el contrario comparten el mismo objetivo que es cuestionar la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN; por lo que resulta procedente se disponga la acumulación de los procedimientos originados por la presentación de los citados recursos de reconsideración, a efectos de que sean tramitados y resueltos conjuntamente;

¹¹ LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:
(...)

1.6. Principio de informalismo.- Las normas de procedimiento deben ser interpretadas en forma favorable a la admisión y decisión final de las pretensiones de los administrados, de modo que sus derechos e intereses no sean afectados por la exigencia de aspectos formales que puedan ser subsanados dentro del procedimiento, siempre que dicha excusa no afecte derechos de terceros o el interés público.
(...)"

¹² LPAG:

"Artículo 149.- Acumulación de procedimientos

La autoridad responsable de la instrucción, por propia iniciativa o a instancia de los administrados, dispone mediante resolución irrecurrible la acumulación de los procedimientos en trámite que guarden conexión".

III.2.2. Sobre los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA

49. Los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI y la Carta S/N (NT 2025032306), respectivamente, contienen una serie de argumentos orientados a cuestionar los fundamentos técnicos y jurídicos de dicha resolución. Entre estos, se encuentran observaciones sobre el cumplimiento del principio de verdad material, la verificación de la información utilizada por el Regulador, y la supuesta falta de motivación adecuada en el acto administrativo impugnado.
50. Uno de los argumentos presentados por AETAI en su recurso de reconsideración se refiere al presunto incumplimiento del principio de verdad material previsto en la LPAG, de manera particular:
- AETAI indica que el Ositrán *incumple* con el principio de verdad material previsto en la LPAG, pues en los considerandos 332, 333 y 334 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN), el Ositrán indica que *“no tiene medios para verificar los costos, por consiguiente, resulta razonable creer lo que reporta LAP”*. Según AETAI, Ositrán desiste de su obligación de verificar la información que el Concesionario le remite bajo el sustento de que la información provista por LAP es razonable.
 - AETAI agrega también que, en el considerando 456 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN), el Ositrán desiste de realizar cualquier actividad de verificación de la información proporcionada por LAP y la califica como la mejor información disponible en el procedimiento. Según AETAI, ha quedado demostrado que ello no es cierto, pues la mejor información disponible es aquella proveniente de los Estados Financieros Auditados de LAP. En ese sentido, a juicio de AETAI, Ositrán reconoce implícitamente que la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN no está debidamente motivada.
 - Asimismo, AETAI indica que la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN genera graves perjuicios económicos a los usuarios, en tanto estos deberán pagar tarifas que no se encuentran debidamente sustentadas porque no se dispone de información verificada.
51. En resumen, a juicio de AETAI, Ositrán incumple con el principio de verdad material previsto en la LPAG, pues en los considerandos 332, 333 y 334 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN), el Ositrán indica que *“no tiene medios para verificar los costos, por consiguiente, resulta razonable creer lo que reporta LAP”*. Según AETAI, Ositrán desiste de su obligación de verificar la información que el Concesionario le remite bajo el sustento de que la información provista por LAP es razonable.
52. Al respecto, en primer lugar, debe contextualizarse la cita del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) al cual hace alusión AETAI. Así, debe indicarse que, mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, presentada en la etapa de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, AETAI señaló que los incrementos de los costos operativos registrados entre 2023 y 2025 no se encontraban debidamente verificados y que la información que se emplea en la fijación de una tarifa debe estar verificada por el Regulador a través de

fuentes alternativas o recopilando información en visitas inopinadas a las oficinas del Concesionario¹³.

53. Así, en respuesta a dicho comentario, en los numerales 331 al 335 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) se indicó lo siguiente:

“331. Para las proyecciones del año 2025, si bien se emplearon las tasas reportadas por LAP, previamente se le solicitó el sustento de dichas proyecciones (mediante el Oficio N° 0261-2024-GRE-OSITRAN). Así, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2014-0176, LAP remitió el sustento del incremento del OPEX.

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

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

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

335. En este punto, no está demás reiterar que, por mandato contractual (la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión), se requiere fijar la TUUA de Transferencia de manera previa al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, por lo que la actuación de este Regulador se sujeta precisamente a dicho mandato contractual. Acorde con dicho mandato contractual, el Ositrán tiene la obligación de fijar la tarifa antes del inicio de operación, para la cual emplea la mejor información disponible”.

[El subrayado es nuestro. No se incluyen las notas de pie de la cita.]

¹³ En el numeral 34 del Informe “Comentarios a la Tarifa de TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” adjunto a la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI indicó:

34. A diferencia del modelo econométrico, los incrementos en los costos (39%) que propone OSITRAN entre el período 2023 y 2025, no están debidamente verificados. El regulador sólo se limita a incorporar esta variación, según lo estimado por LAP, sin realizar ningún tipo de cuestionamiento ni sustento técnico. Desde nuestro punto de vista, toda la información que se utiliza en la determinación de una tarifa debe estar verificada por el Regulador a través de fuentes alternativas o realizando visitas inopinadas a las oficinas del Concesionario, para levantar información.

54. Como se observa, en el numeral 331 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN), no citado por AETAI en su argumento (i), el Ositrán, menciona que, mediante el Oficio N° 0261-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP el sustento de las proyecciones del OPEX del año 2025. Así, en respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta C-LAP-GPF-2014-0176, LAP remitió el sustento del incremento del OPEX¹⁴.
55. Así, luego de revisar el sustento remitido por LAP, teniendo en consideración las características del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC (que es tres veces más grande que el terminal actual, y que se estima que el número de operaciones crecerá en más del 10% al año 2025); y, dado que aún no se puede contar con información histórica de la prestación del servicio en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se consideró el sustento proporcionado por LAP, el cual resulta razonable.
56. En cuanto a la verificación solicitada por AETAI sobre fuentes alternativas o recopilando información en visitas inopinadas a las oficinas del Concesionario, se señaló que, debido a que el Nuevo Terminal de Pasajeros aún no se encontraba en operación, no resultaba viable efectuar una verificación directa de los costos involucrados. En ese sentido, se indicó que, las visitas a las oficinas de LAP que proponía AETAI podrían adquirir utilidad una vez que la infraestructura entre en funcionamiento, momento en el cual recién sería factible realizar un análisis más preciso de la estructura de costos del servicio efectivamente prestado. Asimismo, se precisó que, cualquier intento de verificación en campo antes el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros carecería de representatividad respecto de su realidad operativa, toda vez que los procesos determinantes de los costos solo pueden evidenciarse cuando las instalaciones se encuentren en pleno funcionamiento¹⁵.
57. Como se observa, el Ositrán sí solicitó el sustento de los costos operativos a LAP, por lo cual no es correcto lo afirmado por AETAI, en el sentido que el Ositrán no ha verificado la información que se ha empleado en el cálculo de la TUUA de la Transferencia. A juicio de AETAI, el Ositrán está desistiendo de su obligación de verificar la información de LAP, cuando lo que se ha dicho es que realizar la verificación en visitas inopinadas a las oficinas de LAP, como proponía AETAI, no permitiría una verificación de los costos reales porque el Nuevo Terminal de Pasajeros aún no se encuentra operando.
58. Adicionalmente, AETAI también indica que, en el considerando 456 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN), el Ositrán desiste de realizar cualquier actividad de verificación de la información proporcionada por LAP y la califica como la mejor información disponible en el procedimiento. En su opinión, habría quedado demostrado que ello no es cierto, pues la mejor información disponible sería aquella proveniente de los Estados Financieros Auditados de LAP. En ese sentido, a juicio de AETAI, Ositrán reconoce implícitamente que la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN no está debidamente motivada.

¹⁴ Cabe precisar que, mediante la referida carta, el Concesionario formuló un pedido de confidencialidad sobre dos (2) contratos suscritos con aerolíneas relacionados a la modalidad de cobro de la TUUA, el cual fue resuelto mediante la Resolución de Presidencia N° 0018-2025-PD-OSITRAN de fecha 28 de enero 2025.

¹⁵ Cabe precisar que la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN fue emitida el 28 de marzo de 2025; mientras que, la marcha blanca del Nuevo Terminal de Pasajeros se inició el 15 de mayo de 2025 y el inicio de operaciones del nuevo terminal está programado para el 1 de junio, siendo que la tarifa debía estar aprobada con anterioridad a esta última fecha.

59. Al respecto, debe indicarse que, mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI presentada en la etapa de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, AETAI señaló que utilizar las inversiones de LAP es referencial e impreciso porque el método constructivo de *fast track*, no permite disponer de precios unitarios ni de la cantidad de insumos usados. En tal sentido, AETAI indicaba que el Ositrán tendría que realizar mucho trabajo de verificación en el mercado o, de lo contrario, cambiar de metodología¹⁶.
60. Así, en respuesta a dicho comentario, en los numerales 454 al 456 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) se indicó lo siguiente:

“454.Como se observa, el Contrato de Concesión otorga al Concesionario la libertad de escoger el método constructivo para realizar las Mejoras Obligatorias. Es así, que, LAP eligió la modalidad de construcción denominada fast track, en 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.

455.En este contexto, debe reiterarse que, por mandato contractual -la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión- a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se cobrará la TUUA de Transferencia, siendo esa la razón por la cual el Regulador inició el presente procedimiento de fijación tarifaria para determinar la mencionada Tarifa antes de esa fecha y, sobre la base de la información disponible y considerando la naturaleza del servicio, se determinó que la metodología más idónea era la de costos totalmente distribuidos (ver sección V.1).

456.Asimismo, debe reiterarse que, a la fecha, no se cuenta con el reconocimiento de inversiones que realiza la GSF, por lo que el cálculo de la TUUA de Transferencia se ha realizado sobre la base de la mejor información disponible en este procedimiento”.

[El subrayado es nuestro. No se incluyen las notas de pie de la cita.]

61. Como se observa, lo señalado por el Ositrán en el numeral 456 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) es en respuesta al cuestionamiento de AETAI sobre el método constructivo que había elegido LAP, el de *fast track*. Sin embargo, sobre la verificación de las inversiones, en los numerales 501 y 502 del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) se indicó lo siguiente:

“501.Al respecto, y como ya se indicó en secciones previas, el Ositrán se encuentra determinando la TUUA de Transferencia en cumplimiento de la Adenda 6 al Contrato de Concesión, que precisa que LAP podrá cobrar la mencionada tarifa desde el inicio de operaciones del nuevo terminal. En el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, el Ositrán ha solicitado información a las aerolíneas, al Concedente y al Concesionario con el fin de contar con la mejor información disponible.

502.Así, bajo la metodología de costos totalmente distribuidos se ha calculado la TUUA de Transferencia, considerando tanto costos directos como indirectos que están relacionados con la prestación de los servicios que está a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, sobre la base de la mejor información disponible. Así, contrariamente a lo que alega AETAI, el cálculo de la TUUA de Transferencia se encuentra debidamente sustentada”.

[Subrayado agregado.]

¹⁶ De acuerdo con el literal d del Informe “Comentarios a la Tarifa de TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, remitido adjunto a la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señaló:

Adicionalmente, se debe precisar que utilizar las inversiones de LAP es muy referencial e impreciso porque el método constructivo que ha usado LAP es de fast track, por lo tanto, OSITRAN no dispone de precios unitarios y ni de la cantidad de insumos que ha usado. En este contexto, el Regulador tiene que realizar mucho trabajo de verificación en el mercado o de lo contrario tiene que optar por cambiar de metodología.

62. Como se aprecia, en el Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) se argumentó que, en el marco del procedimiento tarifario el Ositrán solicitó información a las aerolíneas, al Concedente y al Concesionario, con el fin de disponer de la mejor información disponible. Así, dada la metodología de costos totalmente distribuidos se calculó la TUUA de Transferencia, considerando tanto costos directos como indirectos que están relacionados con la prestación de los servicios que está a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, sobre la base de la mejor información disponible. De esta manera, contrariamente a lo que alega AETAI, el cálculo de la TUUA de Transferencia se encuentra debidamente sustentado.
63. Adicionalmente, debe indicarse que, como consta en los antecedentes de la Propuesta Tarifaria del Regulador (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN) y del Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN), mediante múltiples comunicaciones, se le solicitó información de sustento a LAP tanto de los costos operativos como de las inversiones. A manera de ejemplo, mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN¹⁷, entre otros temas, se le solicitó a LAP el sustento de los montos de las inversiones exclusivas (INT-INT y DOM-DOM) contenidos en el contrato de construcción EPC y sus adendas. En respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta N°C-LAP-GPF-2024-0162¹⁸, LAP remitió, entre otros, el Contrato EPC y su adenda 2; así como el archivo Excel ® “Costos Unitarios - Inversiones Exclusivas”, el cual detalla la estimación de los precios unitarios del equipamiento de seguridad.
64. Como se observa, el Ositrán sí solicitó el sustento de las inversiones a LAP, por lo cual no es correcto afirmar que el Ositrán no ha verificado la información que se ha empleado en el cálculo de la TUUA de Transferencia, tal como lo hace AETAI.
65. Por lo expuesto, considerando que este Organismo Regulador verificó la información presentada por LAP considerando las particularidades del caso -en particular, teniendo en cuenta que en virtud de la Adenda N° 6 se requiere fijar la TUUA de Transferencia de manera previa al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, para que pueda empezar a cobrarse dicha Tarifa cuando inicie operaciones el mencionado terminal-, se concluye que se ha cumplido debidamente con el principio de verdad material previsto en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, que establece:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

(...)”.

[Subrayado agregado.]

¹⁷ Cabe precisar que dicho oficio forma parte del expediente del presente procedimiento tarifario y se encuentra listado en los antecedentes, tanto de la Propuesta Tarifaria del Ositrán – aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN – como del Informe Tarifario del Regulador – aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN – (ver numeral 49 de ambos documentos).

¹⁸ Cabe precisar que dicha carta forma parte del expediente del presente procedimiento tarifario y se encuentra en el listado en los antecedentes, tanto de la Propuesta Tarifaria del Ositrán – aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN – como del Informe Tarifario del Regulador – aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN – (ver numeral 54 de ambos documentos).

66. Así, contrariamente a lo afirmado por AETAI, el Ositrán no ha desistido de su obligación de verificación. Por el contrario, ha evaluado la información disponible, ha solicitado documentación adicional (como consta en los considerandos 331 y 501 del Informe Tarifario del Regulador, aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN; y ha adoptado un criterio razonable al señalar que ciertas medidas probatorias – como visitas inopinadas que proponía AETAI a través de sus comentarios efectuados mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI – solo serían efectivas una vez que el Nuevo Terminal esté operativo. El análisis efectuado revela una actuación diligente, razonable y coherente con el mandato legal del principio de verdad material.
67. Asimismo, debe tenerse presente que el presente procedimiento administrativo debe conducirse también respetando el principio de celeridad, conforme al numeral 1.9 del Artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, según el cual debe dotarse al procedimiento de la máxima dinámica posible a fin de alcanzar una decisión en tiempo razonable:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.9. Principio de celeridad.- Quienes participan en el procedimiento deben ajustar su actuación de tal modo que se dote al trámite de la máxima dinámica posible, evitando actuaciones procesales que dificulten su desenvolvimiento o constituyan meros formalismos, a fin de alcanzar una decisión en tiempo razonable, sin que ello releve a las autoridades del respeto al debido procedimiento o vulnere el ordenamiento.

(...)”.

[Subrayado agregado.]

68. Cabe señalar que, el principio de verdad material debe ser aplicado armónicamente con el principio de celeridad, esto es, que la Administración debe procurar la verificación plena de los hechos, pero sin que ello implique paralizar indefinidamente el procedimiento a la espera de medios de prueba que, en el caso concreto, no pueden existir aún por la naturaleza prospectiva del análisis requerido. Así, el Ositrán ha actuado dentro del margen de razonabilidad al emitir su decisión con la mejor información disponible, sin incurrir en omisión alguna.
69. En ese sentido, y conforme lo señala Morón Urbina (2019), “[p]or el principio de verdad material o verdad jurídica objetiva, las autoridades instructoras de los procedimientos tienen la obligación de agotar de oficio los medios de prueba a su alcance para investigar la existencia real de hechos que son la hipótesis de las normas que debe ejecutar y resolver conforme a ellas, para aplicar la respectiva consecuencia prevista en la norma”¹⁹. En este caso, los medios de prueba disponibles han sido utilizados con criterio técnico y razonable: se solicitó sustento de los costos a LAP, se contrastó la información con las condiciones operativas del nuevo terminal, se explicó la imposibilidad fáctica de realizar verificaciones en campo, y se consideró el crecimiento proyectado de operaciones. Es decir, se agotaron las medidas viables en el marco de una infraestructura aún no operativa.
70. A su vez, Guzmán Napurí (2005) señala que “[e]s a través de la actuación probatoria que la autoridad administrativa puede formarse convicción respecto a la resolución del caso concreto, en mérito de la verdad material a obtener”²⁰. Precisamente, la convicción del Ositrán se ha formado a partir de la información que se encontraba a su disposición en el marco del procedimiento tarifario, que fue requerida tanto al Concesionario como al Concedente. Ello evidencia que se ha realizado una actuación probatoria real, considerando las particularidades del caso, dado que se requiere fijar la TUUA de

¹⁹ Morón Urbina, J. C. (2019). *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General* (14ava edición).

²⁰ Guzmán Napurí, C. (2005). La Instrucción del Procedimiento Administrativo. *Derecho & Sociedad*, (24), 298-312.

Transferencia previo al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.

71. Finalmente, Vargas Villagómez (s.f.) afirma que “[p]or verdad material, debe entenderse, aquella que se alcanza procediendo humanamente a la investigación de los hechos, con las posibilidades, los métodos y los medios que son propios de la condición humana, siguiendo la vía de la lógica objetiva de la acción y de la ley”²¹. En ese sentido, el procedimiento tarifario del Ositrán refleja precisamente este enfoque: se ha actuado conforme a las posibilidades reales del momento, sin desconocer las exigencias legales, pero también sin incurrir en exigencias probatorias desproporcionadas o imposibles. De esta forma, no solo se ha respetado el principio de verdad material, sino que se ha preservado la lógica técnica y legal del procedimiento administrativo.
72. En consecuencia, pretender que el Regulador se abstenga de emitir una decisión tarifaria hasta contar con datos que solo podrán verificarse luego de la entrada en operación del Nuevo Terminal, como pretende AETAI, sería contrario no solo al principio de celeridad, sino también al propio fin público del procedimiento, que es asegurar la entrada en vigencia de la TUUA de Transferencia conforme a los términos contractuales. Además, dicha pretensión resultaría incompatible con lo dispuesto en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el cual estableció expresamente que la TUUA de Transferencia debe cobrarse desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
73. Adicionalmente, AETAI sostiene que ha quedado demostrado que la mejor información disponible es aquella proveniente de los Estados Financieros Auditados de LAP. Sin embargo, como ya se ha desarrollado en los considerandos previos de este informe, el Ositrán evaluó y empleó la mejor información disponible en el marco de las condiciones reales del procedimiento, conforme al principio de verdad material. En esa línea, tal como se indicó en el considerando 461 del Informe Tarifario del Regulador, la información contenida en los Estados Financieros no presentaba el nivel de desagregación necesario para asignar de manera más precisa las inversiones vinculadas exclusivamente con los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia. Por este motivo, se optó por utilizar información proporcionada por el Concesionario, que sí ofrecía el grado de detalle requerido para realizar dicho análisis²².
74. De otro lado, AETAI sostiene que la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN genera supuestos perjuicios económicos a los usuarios, bajo el argumento de que se estarían aprobando tarifas carentes de sustento técnico, al no haberse utilizado información debidamente verificada.
75. Sin embargo, es necesario precisar que el procedimiento de fijación tarifaria fue desarrollado bajo los plazos y etapas previstos en el RETA, empleando la mejor información disponible al momento de su elaboración. Dicha información fue razonablemente verificada, conforme al principio de verdad material, siendo la mejor disponible al momento de la elaboración del procedimiento. En ese sentido, la actuación del Regulador se enmarcó en los principios de legalidad, verdad material y celeridad. En

²¹ Vargas Villagómez, J. (s.f.). *La aplicación del principio de verdad material en el proceso civil y su posible incidencia en el delito de prevaricato*.

²² En el numeral 461 del Informe Tarifario del Regulador (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) se indica que:

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

tal sentido, las observaciones formuladas por el gremio – en este extremo – carecen de sustento técnico y resultan infundadas.

76. No obstante, en relación con el aspecto referido al uso de la mejor información disponible, se ha identificado un punto relevante en el recurso de reconsideración de AETAI que amerita un análisis particular. En atención al criterio de mejor información disponible, mediante el Memorando N° 909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informó el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por Ositrán. Dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador; por lo que, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular la TUUA de Transferencia por dicho porcentaje, esto con el fin de obtener un monto de inversiones más preciso. Por lo tanto, el extremo del argumento de AETAI vinculado al uso de la mejor información disponible relacionada a las inversiones del Nuevo Terminal del AIJC, resulta fundado.
77. Sin perjuicio de lo anterior, es preciso notar que la información contenida en el Memorando N° 909-2025-GSF-OSITRAN es información adicional a la utilizada al momento de la aprobación de la fijación de la TUUA de Transferencia (efectuada mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN) y constituye una mejora sustantiva y objetiva en la calidad técnica de la data utilizada para fijación de la TUUA de Transferencia, lo que justifica la necesidad de replantear la propuesta y garantizar su difusión en una nueva etapa de participación ciudadana.
78. En virtud de lo señalado, y con el objeto de asegurar que el procedimiento de fijación tarifaria se sustente en la mejor información disponible y permita una participación informada y significativa de los agentes económicos, corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de Propuesta Tarifaria del Regulador. Esta decisión se adopta en observancia de los principios de transparencia, verdad material y participación ciudadana, pilares que rigen la actuación de los organismos reguladores.
79. La decisión de retrotraer el procedimiento encuentra sustento en la incorporación de información técnica relevante, disponible a la fecha, la cual permite perfeccionar los supuestos utilizados en el modelo tarifario a partir de una base de datos más actualizada. Ello posibilita una reformulación más precisa de la propuesta, orientada a fortalecer su legitimidad frente a los usuarios.
80. Esta actuación del Regulador no constituye una desestimación de los fundamentos técnicos previamente empleados, sino una actuación proactiva y diligente frente a la evolución de la información disponible, en aras de optimizar la calidad regulatoria y fortalecer la confianza en los procesos de fijación tarifaria de oficio.
81. En ese marco, corresponde que el Regulador elabore una nueva Propuesta Tarifaria, que integre esta información adicional y sea sometida a los mecanismos de participación establecidos en el RETA, como lo son, la celebración de audiencia(s) pública(s) y el otorgamiento de un plazo para que los interesados puedan emitir comentarios. Para tales efectos, en cumplimiento del artículo 20 del RETA, la resolución que apruebe dicha propuesta deberá ser publicada en el Diario Oficial El Peruano y el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:
- a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria
 - b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto

anterior

- c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria
 - d) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente (s)
 - e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán
82. En el presente caso, dada la trascendencia de la tarifa propuesta y el nivel de interés manifestado por diversos actores del sector, se considera necesario que la exposición de la nueva Propuesta Tarifaria se realice en dos audiencias públicas, ampliando así el alcance del proceso participativo y garantizando que un mayor número de personas puedan informarse y expresar su opinión.
83. En consecuencia, el cronograma del nuevo procedimiento deberá incluir expresamente la celebración de dos audiencias públicas, cuyas fechas, horarios y modalidades (presencial, virtual o mixta) deberán ser comunicados mediante su publicación en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conforme a lo dispuesto en el RETA²³.
84. De igual manera, se otorgará un plazo de veinte (20) días hábiles para la presentación de comentarios escritos, con el fin de garantizar una participación adecuada de los usuarios y demás interesados, en ejercicio de su derecho a formular observaciones y sugerencias, reforzando así el principio de participación ciudadana y permitiendo recoger un mayor número de aportes a la nueva Propuesta Tarifaria.
85. Adicionalmente, en tanto finalice el procedimiento tarifario, se considera necesario que la nueva Propuesta Tarifaria sustente tarifas provisionales en aplicación del artículo 13 del RETA.
86. Finalmente, en la medida que se estima pertinente dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN – así como el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria y su exposición de motivos, documentos que sustentan y forman parte integrante de la mencionada resolución – y retrotraer el procedimiento a la etapa de Propuesta Tarifaria, no corresponde emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos planteados por IATA y AETAI en sus respectivos recursos de reconsideración. Ello, en tanto dichos argumentos se encuentran directamente vinculados a los fundamentos técnicos y jurídicos de un acto administrativo que ha sido dejado sin efecto, por lo que cualquier evaluación adicional sobre su contenido deviene en jurídicamente inoficiosa y carente de objeto. Como ya se ha desarrollado, el análisis efectuado respecto del primer argumento resulta suficiente para sustentar la decisión adoptada.
87. Por lo expuesto, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 20 del RETA, mediante el presente informe se eleva el Informe “Nueva Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, así como, sus anexos, el modelo económico, el proyecto de Resolución de Presidencia que aprueba la fijación tarifaria correspondiente, la exposición de motivos del proyecto de resolución indicado y la relación de documentos que sustentan la Propuesta Tarifaria del Regulador.

²³ Artículos 23, 24 y 25 del RETA.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

88. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito.
89. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, la misión del Ositrán es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. En particular, el artículo 7 de dicha ley establece que la función reguladora del Ositrán consiste en determinar las tarifas, mediante procesos de fijación o revisión tarifaria, para los servicios derivados de la explotación de infraestructura que se encuentra bajo su ámbito, en los casos en que estos no se presten en condiciones de competencia.
90. El artículo 16²⁴ del Reglamento General del Ositrán²⁵ (en adelante, REGO) dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, en virtud de un título legal o contractual. Además, el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo y se ejerce a través de resoluciones.
91. Al respecto, desde el 23 de octubre del 2023²⁶, este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* que el artículo 6²⁷ del ROF²⁸ exige para sesionar.

²⁴ REGO:

"Artículo 16.- Función Reguladora

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

²⁵ Aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

²⁶ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Díaz Guevara. Posteriormente, con fecha del 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

El 4 de abril de 2025, la Presidencia del Consejo de Ministros designó a la señora Claudia Janette Salaverry Hernández como segunda integrante del Consejo Directivo, mediante Resolución Suprema N° 064-2025-PCM. No obstante, esta incorporación aún no permite que el Consejo Directivo alcance el *quorum* mínimo requerido para sesionar válidamente.

Sobre el particular, corresponde indicar que el Comité de Selección conformado mediante Resolución Ministerial N° 118-2025-PCM, con arreglo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 116-2023-PCM, que aprueba el Reglamento del Concurso Público para la selección de los/as postulantes a los cargos de Presidente/a e integrante del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, efectuó la publicación del Aviso de Convocatoria del Concurso Público para la selección de los/as postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo del Ositrán. De acuerdo con su cronograma, la fecha prevista para la conformación del Consejo Directivo es el 11 de agosto de 2025.

²⁷ ROF:

"Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente".

²⁸ Aprobado por el Decreto Supremo N.° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

92. Dicho escenario ha sido previsto en el numeral 10 del artículo 9²⁹ del ROF, según el cual es función de la Presidencia Ejecutiva adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente.
93. El 30 de mayo de 2025 y el 02 de junio de 2025, se notificaron a AETAI e IATA, los Oficios N° 00464-2025-PD-OSITRAN y N° 00462-2025-PD-OSITRAN, mediante los cuales la Presidencia Ejecutiva comunicó que, a la fecha, no existe *quorum* en el Consejo Directivo, dado lo cual este no puede sesionar. Considerando ello, la Presidencia Ejecutiva informó a AETAI e IATA que la resolución de sus recursos de reconsideración interpuestos no constituía una situación de emergencia que justificara la intervención de la Presidencia Ejecutiva según el numeral 10 del artículo 9 del ROF, toda vez que LAP, en el marco de su política comercial³⁰ publicada el 22 de mayo de 2025, ha dispuesto de manera temporal y general, que no se cobre la TUUA de Transferencia (INT-INT y DOM-DOM) entre el 01 de junio y el 25 de septiembre de 2025. En ese sentido, no se advertía un riesgo de posible afectación a los intereses de los recurrentes debido a la política comercial implementada por LAP, por lo que los recursos de reconsideración serían resueltos una vez se restablezca el *quorum* del Consejo Directivo.
94. No obstante, como parte de la evaluación de los mencionados recursos, mediante el Memorando N° 909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información relevante relacionada con el porcentaje de inversiones reconocidas a la fecha que puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, la cual es información más actualizada que podría tener un impacto en los parámetros técnicos que sustentan la propuesta tarifaria, por lo que es necesario su respectivo análisis.
95. En ese sentido, si bien en su oportunidad la Presidencia Ejecutiva no advirtió una afectación directa e inmediata como para calificar la situación como de emergencia, habiéndose tomado conocimiento de la información proporcionada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, se considera que la misma debe ser evaluada en una nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, la cual debe ser difundida para que todos los interesados y la ciudadanía en general puedan expresar sus comentarios sobre la misma, de modo que se pueda adoptar una decisión final sobre la TUUA de Transferencia.
96. De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 21.1 del artículo 21 del RETA, la Propuesta Tarifaria del Regulador debe ser sometida a una etapa de comentarios (se recomienda que se establezca para ello un plazo de veinte (20) días hábiles de publicada la Propuesta Tarifaria), dentro de la cual se llevarán a cabo dos (2) audiencias públicas. Estas audiencias tienen por objeto exponer los fundamentos técnicos, económicos y jurídicos de

²⁹ ROF:

"Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;

(...)"

³⁰ El 22 de mayo de 2025, el Concesionario publicó una política comercial conforme a la cual anunció que no cobrará la TUUA de Transferencia (INT-INT y DOM-DOM) entre el 01 de junio de 2025 y el 25 de septiembre de 2025, conforme aprecia en los siguientes enlaces:

<<https://www.lima-airport.com/ver-documento/?url=https%3A%2F%2Fd1fde6ae9achgi.cloudfront.net%2Fdocuments%2Fstandards-and-procedures%2F296a9e92-57d7-4cfb-adc7-e857031a3038.pdf>> y

<<https://www.lima-airport.com/ver-documento/?url=https%3A%2F%2Fd1fde6ae9achgi.cloudfront.net%2Fdocuments%2Fstandards-and-procedures%2F66929b01-3722-411d-be4f-9147448934da.pdf>> . Última revisión: 10 de junio de 2025.

la propuesta y recoger los comentarios verbales de los interesados, lo que garantiza transparencia y participación informada.

97. Vencido el plazo de comentarios, el numeral 28.1 del artículo 28 del RETA señala que, en un plazo de quince (15) días hábiles – prorrogables excepcionalmente por igual período – la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos debe elaborar un informe tarifario final con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a los aspectos jurídicos. Este informe debe incluir el proyecto de resolución tarifaria, su exposición de motivos y la matriz de comentarios recibidos. A su vez, la Gerencia General debe remitir dicho informe al Consejo Directivo en un plazo de cinco (5) días hábiles, conforme a lo establecido en el numeral 28.2 del artículo 28 del RETA. Luego, el Consejo Directivo deberá emitir la resolución tarifaria definitiva en un plazo de quince (15) días hábiles, salvo que formule observaciones o requiera actuaciones complementarias, en cuyo caso se prevé un plazo adicional de hasta quince (15) días hábiles, conforme a lo establecido en el numeral 28.3 del artículo 28 del RETA.
98. En total, y sin considerar eventuales prórrogas ni el plazo previsto para la aprobación por parte del Consejo Directivo, las etapas necesarias previas a dicha aprobación —según lo dispuesto en el RETA— implican un plazo mínimo de cuarenta (40) días hábiles. Este plazo resulta de la suma de: (i) veinte (20) días hábiles para la etapa de comentarios y realización de audiencias públicas (conforme al artículo 21.1 y artículo 22 del RETA); (ii) quince (15) días hábiles para la elaboración del informe tarifario final por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica (artículo 28.1); y (iii) cinco (5) días hábiles para su remisión por parte de la Gerencia General al Consejo Directivo (artículo 28.2).
99. Como se ha señalado previamente, a la fecha no se cuenta con el *quórum* suficiente para que el Consejo Directivo pueda sesionar. Sin embargo, conforme a las bases del concurso público convocado para el nombramiento de nuevos miembros del Consejo Directivo del Ositrán, dicho proceso debe culminar a más tardar el 11 de agosto de 2025³¹, de modo que, una vez conformado este, estaría en condiciones de sesionar y decidir sobre la aprobación definitiva de la TUUA de Transferencia.
100. En consecuencia, asumiendo que la nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán aprobada se publica en el Diario Oficial El Peruano el 12 de junio de 2025, las etapas restantes del procedimiento tarifario previstas en el RETA – etapa de comentarios, audiencias públicas, elaboración del informe tarifario final y su elevación al Consejo Directivo – tomarían un total de cuarenta (40) días hábiles, concluyendo el 13 de agosto de 2025 con la remisión del informe tarifario final al Consejo Directivo. A partir de dicha fecha, el Consejo contará con un plazo de quince (15) días hábiles para aprobar la resolución tarifaria definitiva. Por tanto, dichas etapas deben iniciarse a la brevedad, de modo que, una vez se conforme el nuevo Consejo Directivo – lo cual se prevé que ocurra a partir del 11 de agosto de 2025, conforme al cronograma del concurso público –, este cuente con todos los elementos de juicio y pueda adoptar una decisión definitiva sobre la TUUA de Transferencia.
101. Por las consideraciones antes expuestas, corresponde que la Presidencia Ejecutiva, en ejercicio de la facultad conferida por el numeral 10 del artículo 9 del RETA, deje sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN y apruebe de inmediato una nueva Propuesta Tarifaria del Regulador que permita continuar con el procedimiento tarifario conforme al RETA.

V. CONCLUSIONES

102. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se aprobaron las tarifas de la TUUA de Transferencia. Esta resolución fue publicada en el Diario Oficial El

³¹ Ver <[anexo-8-cronograma-concurso-publico-dc-ositrán-30-5-2025.pdf](#)>. Última revisión: 10 de junio de 2025.

Peruano el 29 de marzo de 2025.

103. El 22 de abril de 2025, AETAI e IATA interpusieron recursos de reconsideración contra la mencionada resolución, mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI y la Carta S/N (NT 2025056024), respectivamente. Al respecto, corresponde que dichos recursos de reconsideración sean acumulados de conformidad con lo previsto en el artículo 149 de la LPAG.
104. Uno los argumentos presentados en el recurso de reconsideración de AETAI, se encuentra uno vinculado a la mejor información disponible del procedimiento relativo a las inversiones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. Al respecto, estas Gerencias han identificado que existe información más actualizada que representa una mejora sustantiva en la data empleada en el procedimiento de fijación tarifaria.
105. En atención a ello, en virtud del principio de verdad material y con el fin de garantizar la transparencia, objetividad y calidad técnica del procedimiento, corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN (así como el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria y su exposición de motivos, documentos que sustentan y forman parte integrante de la mencionada resolución) y retrotraer el procedimiento a la etapa de Propuesta Tarifaria del Regulador, a fin de elaborar una nueva propuesta que incorpore la información recibida de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y sea sometida a los mecanismos de participación establecidos en el marco normativo vigente.
106. En consecuencia, al haberse dispuesto lo indicado en el párrafo precedente, carece de objeto emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos planteados por IATA y AETAI en sus respectivos recursos de reconsideración formulados contra la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN.
107. Asimismo, en atención a la falta de *quorum* del Consejo Directivo desde octubre de 2023, y considerando la información recibida de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, se considera necesario que la decisión de dejar sin efecto dicha resolución (así como el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, que incluye la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria y su exposición de motivos, documentos que sustentan y forman parte integrante de la mencionada resolución) y la aprobación del Informe “Nueva Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, sean puesta a consideración de la Presidencia Ejecutiva, en uso de la facultad excepcional prevista en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

VI. RECOMENDACIÓN

108. Se recomienda a la Gerencia General remitir el presente informe a la Presidencia Ejecutiva para su consideración, así como el Informe “Nueva Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” y documentos adjuntos.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por
TITO JIMENEZ CERRÓN
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Christian Rosales Mayo
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Kimberly León Rosales
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Oswaldo Jehoshua Rodríguez Herrera
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídico-Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
María Méndez Vega
Especialista en Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia Ejecutiva
- Informe “Nueva Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, así como, sus anexos, el modelo económico, el proyecto de Resolución de Presidencia que aprueba la fijación tarifaria correspondiente, la exposición de motivos del proyecto de resolución indicado y la relación de documentos que sustentan la Propuesta Tarifaria del Regulador.

NT 2025079767