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

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

OSITRAN
Firmado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:36:21 -0500

OSITRAN
Firmado por: JIMENEZ CERRON Tito Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:47:25 -0500

OSITRÁN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

NUEVA PROPUESTA
FIJACIÓN TARIFARIA DE OFICIO DE LA TARIFA UNIFICADA DE USO DE AEROPUERTO DE TRANSFERENCIA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ.

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Asesoría Jurídica

11 de junio de 2025

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:55:28 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:49:42 -0500

Visado por: MENDEZ VEGA Maria Alejandra FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:41:02 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:32:08 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/06/2025 14:28:46 -0500

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

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO 7
I. ANTECEDENTES 11
II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 19
II.1. Marco regulatorio del Ositrán 19
II.2. Contrato de Concesión 25
III. ALCANCE DEL SERVICIO 26
III.1. Sobre los pasajeros en transferencia 26
III.2. Sobre los servicios que conforman la TUUA de transferencia 29
Comentario de AETAI 31
Comentario de IATA 31
IV. PROPUESTA TARIFARIA DE LAP 32
IV.1. Horizonte 33
IV.2. Demanda 33
Data histórica 33
Proyección de demanda 33
IV.3. Pagos al Estado 34
IV.4. Pago de impuestos 34
IV.5. Inversiones 34
IV.5.1. Inversiones de áreas exclusivas 35
IV.5.1.1. Ratio terminal 37
IV.5.1.2. Ratio General 37
IV.5.1.3. Ratio Transversal 38
IV.5.1.4. Inversiones exclusivas INT-INT y DOM-DOM 40
IV.5.2. Inversiones de áreas comunes 41
IV.5.2.1. Identificación de las áreas comunes 41
IV.5.2.2. Identificación de pasajeros que usan las áreas comunes 42
IV.5.2.3. Ratios de áreas comunes 43
IV.5.2.4. Ratios de asignación INT-NT y DOM-DOM 43
IV.5.2.5. Estimación de las inversiones en áreas comunes 44
IV.5.3. Inversiones indirectas 47
IV.5.3.1. Determinación del Capex indirecto total 47
IV.5.3.2. Cálculo de la incidencia del Capex directo 48
IV.5.3.3. Determinación del Capex Indirecto asignado al terminal de pasajeros 48
IV.5.3.4. Determinación del Capex Indirecto asignado a INT-INT y DOM-DOM 48
IV.5.4. Inversiones totales 49

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

IV.6. Gastos operativos ... 49
IV.6.1. Estimación del Opex asociado al terminal en el año 2025 ... 49
IV.6.2. Estimación del Opex asociado al terminal para el periodo 2026-2030 ... 50
IV.6.3. Asignación del Opex 2025-2030 a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM ... 51
IV.7. WACC ... 53
IV.8. Propuesta Tarifaria ... 53
IV.9. Reajuste de las tarifas ... 55
IV.10. Otros Temas ... 55
IV.10.1. Pasajeros en Tránsito ... 55
IV.10.2. Inicio de cobro de la TUUA de Transferencia ... 56
V. PROPUESTA TARIFARIA DEL OSITRÁN ... 56
V.1. Metodología ... 57
Comentarios de AETAI, IATA y DGAC ... 58
V.2. Supuestos generales considerados ... 65
V.2.1. Horizonte de tiempo ... 65
Comentario de AETAI ... 65
V.2.2. Moneda ... 66
V.3. Demanda ... 67
Comentario de AETAI ... 68
V.4. Costos operativos ... 69
V.4.1. Estimación del OPEX asociado al terminal en el año 2025 ... 70
a) Gasto de personal ... 71
b) Consumo de electricidad ... 71
c) Seguros ... 72
d) Servicio de Limpieza ... 72
e) Mantenimiento preventivo de equipos y sistemas ... 73
f) Servicios de terceros diversos ... 74
g) Asesorías y consultorías ... 74
h) Mantenimiento de equipos informáticos ... 75
i) Otros ... 75
j) Crecimiento del OPEX asociado a la inflación ... 77
k) OPEX asociado al terminal en el año 2025 ... 77
Comentario de AETAI ... 77
Comentario de LAP ... 79
V.4.2. Estimación del OPEX asociado al terminal en el periodo 2026-2030 ... 80
Comentario de LAP ... 82

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

V.4.3. Asignación del OPEX 2025-2030 a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM .. 86
Asignación por espacio (Grupo 1) 86
Asignación por pasajero (Grupo 2) 86
Asignación del OPEX a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM 87
V.5. Inversiones 88
V.5.1. Inversiones en áreas exclusivas 88
Ratio Terminal 88
Ratio general 89
Ratio transversal de las áreas exclusivas 90
Ratio Total de las áreas exclusivas 91
Cálculo de las inversiones totales de áreas exclusivas INT-INT y DOM-DOM 92
V.5.2. Inversiones en áreas comunes 93
Dimensión de las áreas comunes 93
Determinación de los ratios de las áreas comunes 97
(i) Ratio Terminal 97
(ii) Ratio general 97
(iii) Ratio transversal 97
Ratio Total de las áreas comunes 98
Cálculo de las inversiones totales de áreas comunes INT-INT y DOM-DOM 98
V.5.3. Inversiones indirectas 99
V.5.4. Sobre las inversiones totales asignadas a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM 100
Comentario de LAP 101
V.5.5. Sobre la depreciación 103
Comentario de AETAI 105
Comentarios de IATA 119
V.6. Régimen tributario 120
V.7. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) 122
V.8. Flujo de caja económico 122
V.9. Propuesta tarifaria 124
Comentario de IATA 124
Comentarios de AETAI 132
Comentario de LAP 140
V.10. Revisión de las tarifas 141
Comentario de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú 142
Comentario de Latam Airlines 143

Comentario de AETAI 143
VI. CONSIDERACIONES ADICIONALES 144
VI.1. Sobre la referencia a los pasajeros en tránsito contenida en la Propuesta Tarifaria de LAP 144
VI.2. Entrada en vigencia de la TUUA de Transferencia 145
Comentario de LAP 145
Comentario de IATA 148
VI.3. Sobre comunicación de IATA 149
VI.4. Otros comentarios 151
VI.4.1. Consulta de Diego Cares 151
VI.4.2. Comentario de Rocío Maradiegue 152
VI.4.3. Comentario de Cynthia Valeriano 152
VI.4.4. Comentario de IATA 153
VI.4.5. Comentario de AETAI 153
VII. TARIFAS PROVISIONALES 160
VII.1. Sobre el establecimiento de tarifas provisionales en el marco del procedimiento de fijación tarifaria 160
VIII. CONCLUSIONES 160
IX. RECOMENDACIÓN 162
ANEXO 1 163
ANEXO 2 165
Apéndice 1 del ANEXO 2 174
Apéndice 2 del ANEXO 2 177
ANEXO 3 180
Comentario de AETAI 192
Comentario de LAP 197
ANEXO 4 199

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

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

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y SIGLAS

- AIJC Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
- CORPAC Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
- DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil
- GAJ Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán
- GRE Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán
- GSG Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
- IATA International Air Transport Association (IATA)
- ITUP Infraestructura de Transporte de Uso Público
- LAP Lima Airport Partners
- MCR Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP
- MEF Ministerio de Economía y Finanzas
- MMM Marco Macroeconómico Multianual
- MTC Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- OACI Organización de Aviación Civil Internacional
- PMD Peso Máximo de Despegue
- REGO Reglamento General del Ositrán
- RETA Reglamento General de Tarifas del Ositrán
- VAN Valor Actual Neto
- WACC Costo Promedio Ponderado del Capital

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

RESUMEN EJECUTIVO

I. Antecedentes

1. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano (representado por el actual MTC) y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

2. La Adenda 6 del Contrato de Concesión, suscrita el 08 de marzo del 2013, entre otros aspectos, estableció que una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará una Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario a los pasajeros de transferencia (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.

3. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia en el AIJC.

4. A través del Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, se indicó que no existían condiciones de competencia que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia. Asimismo, se identificó que, dada la información disponible y la naturaleza del servicio, la metodología más idónea para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos.

5. El 6 de setiembre de 2024, mediante la Carta Nº C-LAP-GALG-2024-0309, LAP presentó su propuesta tarifaria.

6. El 30 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados al MTC y a LAP mediante los Oficios N° 0123 y 0124-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 2 de febrero de 2025.

7. El 7 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios Aeroportuario N° 77 donde, entre otros, se expuso la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

8. La AETAI, el 24 de febrero de 2025, mediante la Carta N° MP - 0022-2025-GG/AETAI, solicitó ampliar el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán por cinco (05) días hábiles.

9. El 26 de febrero de 2025, a las 3:00pm se desarrolló la Audiencia Pública “Propuesta: Fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) de Transferencia” en la modalidad presencial.

10. El 27 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-025-PD-OSITRAN – sustentada en el Informe Conjunto N° 00065-2025-IC-OSITRAN – se otorgó una ampliación de plazo de tres (03) días hábiles para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

11. El 27 de febrero de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0056, LAP solicitó que no se otorgue la ampliación de plazo solicitada por AETAI.

12. El 28 de febrero de 2025, mediante los Oficios N° 207, 208 y 209-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LAP, el MTC y AETAI la Resolución de Presidencia N° 00029-025-PD-OSITRAN; ese mismo día se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Presidencia N° 029-2025-PD-OSITRAN.

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

13. El 5 de marzo de 2025, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de parte de AETAI, IATA y LAP.

14. 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.

15. 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.

16. 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.

17. 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.

18. El 22 de mayo de 2025, el Concesionario publicó una política comercial[1], conforme a la cual anunció que el cobro de la TUUA de Transferencia entre el 01 de junio de 2025 y el 25 de septiembre de 2025 será el siguiente no cobrará la TUUA de Transferencia INT-INT y DOM-DOM.

19. El 11 de junio de 2025, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre 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.

II. Propuesta Tarifaria de LAP

20. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0309, complementada mediante las Cartas N° C-LAP-GPF-2024-0152 y N° C-LAP-GPF-2024-0176, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM. En su propuesta, el Concesionario utiliza la metodología de Costos Totalmente Distribuidos y propone las siguientes Tarifas Máximas:

- TUUA de Transferencia INT-INT: USD 12,11 por pasajero.
- TUUA de Transferencia DOM-DOM: USD 7,30 por pasajero.

III. Servicios Materia de la fijación tarifaria

21. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00003-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN, 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. Considerando lo expuesto en el mencionado informe, en el presente procedimiento tarifario, se proponen las tarifas de la TUUA de Transferencia para pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

IV. Metodología y supuestos utilizados para la fijación tarifaria

[1] Disponible en <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>

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

22. La TUUA de Transferencia ha sido estimada con base en la información de los Estados Financieros Regulatorios auditados, así como de la información remitida por el Concesionario en el marco del presente procedimiento. Para realizar la estimación de la TUUA de Transferencia se emplea la metodología de costos totalmente distribuidos, la cual se implementa mediante dos flujos de caja, uno para los pasajeros de transferencia INT-INT y otro para los DOM-DOM.

23. Como parte del presente procedimiento, se han recibido comentarios de LAP, AETAI, IATA, entre otros, a la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, sobre la metodología, la proyección de la demanda, los costos operativos, las inversiones, el WACC, entre otros. Luego de analizar cada uno de los comentarios recibidos, a continuación, se resumen los supuestos que se consideraron en el presente Informe de revisión tarifaria:

    - La proyección de la demanda se realizó a partir de las proyecciones de tráfico presentadas por LAP, las cuales fueron consideradas también en su propuesta de Plan Maestro de Desarrollo.

    - Para la estimación de ingresos operativos se considera la diferencia entre los ingresos brutos (obtenidos del producto de la demanda de pasajeros de transferencia por la respectiva TUUA de Transferencia INT-INT y DOM-DOM) menos la retribución al Estado y el pago al Ositrán por Tasa de Regulación.

    - Por su parte, los costos de operación se obtienen sobre la base de la Contabilidad Regulatoria del año 2023 y del presupuesto proyectado para el año 2025 en el nuevo Terminal. Los egresos operativos resultan de agregar los costos de operación, el IGV neto, el pago del IGV y el impuesto a la renta.

    - El flujo de inversiones incluye el valor neto de depreciación de la inversión en áreas exclusivas, inversiones en áreas comunes, inversiones transversales e inversiones indirectas asociadas a la prestación del servicio de pasajeros en transferencia en el nuevo Terminal. Como nuevo criterio, se ha incorporado un ajuste por reconocimiento de inversiones de 92,68%. Dicho porcentaje refleja el monto de inversiones de la Ampliación del AIJC reconocidas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización como proporción del monto de inversión solicitado por LAP, a junio de 2025.

    - La tasa de descuento empleada es el Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC) después de impuestos, en términos reales, el cual asciende a 7,54%.

V. Propuesta tarifaria

24. Sobre la base de la metodología de Costos Totalmente Distribuidos, y considerando los supuestos señalados en los párrafos precedentes y los comentarios recibidos, se proponen las siguientes Tarifas Máximas:

    - TUUA de Transferencia INT-INT: USD 10,74 por pasajero.
    - TUUA de Transferencia DOM-DOM: USD 6,79 por pasajero.

25. Asimismo, se propone que la TUUA de Transferencia esté vigente hasta el 31 de diciembre de 2030 y que dichas Tarifas se reajusten por inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América) en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.

VI. Justificación de Emergencia

26. Finalmente, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en este documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación de la presente Propuesta Tarifaria del Regulador y su correspondiente publicación, como una medida de emergencia, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

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

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

I. ANTECEDENTES

1. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción[2] (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, Contrato de Concesión).

2. El referido Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (nacional e internacional), aterrizaje y despegue (y estacionamiento)[3], a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América, menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por Ositrán y permanecería fijo por un período de cinco (5) años.

3. A la fecha de emisión del presente Informe, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) han suscrito siete (7) adendas al Contrato de Concesión:

   - La Adenda 1 se suscribió el 6 de abril del 2001.
   - La Adenda 2 se suscribió el 25 de julio del 2001.
   - La Adenda 3 se suscribió el 30 de setiembre del 2002.
   - La Adenda 4 se suscribió el 30 de junio del 2003.
   - La Adenda 5 se suscribió el 25 de julio del 2011.
   - La Adenda 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 de Aeropuerto de Transferencia (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 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.

4. El 11 de enero del 2024, mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP información sobre los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta al requerimiento.

5. El 17 de enero del 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GALC-2024-0008, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN.

6. El 19 de enero de 2024, mediante el Oficio N° 00016-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN.

7. El 1 de febrero de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020, LAP dio respuesta parcial al requerimiento de información realizado.

8. El 12 de febrero del 2024, mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN, se reiteró el requerimiento de información al Concesionario, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta.

---

[2] 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.

[3] De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (plataforma y/o posición remota); después de los 90 minutos, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro (4) horas, y posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción.

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

9. El 12 de febrero de 2024, mediante el Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN, se realizaron consultas a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF) sobre la información remitida por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020.

10. El 14 de febrero del 2024, se realizó una audiencia privada con representantes de LAP para absolver sus consultas con relación al reiterativo de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.

11. El 15 de febrero de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0030, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.

12. El 19 de febrero de 2024, mediante el Oficio N° 00031-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.

13. El 4 de marzo de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, LAP dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.

14. El 5 de marzo de 2024, mediante el Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN.

15. El 15 de marzo de 2024, mediante el Oficio N° 00115-2024-GRE-OSITRAN, se le hizo un requerimiento de información a LAP, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta.

16. El 21 de marzo de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0045, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00115-2024-GRE-OSITRAN.

17. El 22 de marzo de 2024, mediante el Oficio N° 00163-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 0115-2024-GRE-OSITRAN.

18. El 1 de abril de 2024, mediante el Memorando N° 00076-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que confirme las definiciones de pasajeros en transferencia.

19. El 2 de abril de 2024, mediante el Memorando N° 00522-2024-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 76-2024-GRE-OSITRAN.

20. El 2 de abril de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0054, LAP dio respuesta parcial al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 76-2024-GRE-OSITRAN y solicitó ampliación de plazo hasta fines de mayo para dar respuesta a la información faltante.

21. El 10 de abril de 2024, se sostuvo una audiencia privada con representantes de LAP para absolver algunas consultas sobre la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0054

22. En atención a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-005, el 15 de abril del 2024 por intermedio del Oficio N° 00170-2024-GRE-OSITRAN, se denegó la ampliación de plazo solicitada por LAP.

23. El 22 de abril de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0063, LAP nuevamente explicó que no podría contar con la información requerida en un menor tiempo al indicado mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-005.

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

24. El 16 de mayo de 2024, mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN se solicitó a LAP información sobre el recorrido de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal del AIJC.

25. El 21 de mayo de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0082, LAP dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN.

26. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, publicada el 8 de junio de 2024, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) (en adelante, Informe Conjunto de Inicio), se aprobó el inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.

27. El 10 de junio de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con representantes de LAP, con el fin de que expongan sus puntos de vista sobre el inicio del procedimiento tarifario.

28. El 19 de junio de 2024, mediante el Memorando N° 00133-2024-GRE-OSITRAN, se envió a la Gerencia General un proyecto de oficio para la Secretaría General del MTC, solicitando todos los antecedentes de la suscripción de la Adenda 6 del Contrato de Concesión.

29. El 21 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 00135-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General envió el requerimiento de información al MTC.

30. El 26 de junio de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0099, en el marco del RETA, LAP solicitó ampliación de plazo de 30 días hábiles adicionales para remitir su propuesta tarifaria.

31. El 26 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 2376-2024-MTC/19, el MTC dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00135-2024-GG-OSITRAN.

32. El 28 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 00203-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó la ampliación de plazo solicitada por LAP para presentar su propuesta tarifaria.

33. El 16 de julio de 2024, mediante el Oficio N° 00218-2024-GRE-OSITRAN se requirió información a LAP sobre las proyecciones de los pasajeros de transferencia y sobre activos.

34. El 18 de julio de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0113, LAP solicitó una ampliación de 10 días hábiles adicionales para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00218-2024-GRE-OSITRAN.

35. El 22 de julio de 2024, mediante el Oficio N° 00219-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó la ampliación de plazo solicitada por LAP.

36. El 25 de julio de 224, mediante el Oficio N° 00222-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a Proinversión el informe del modelo elaborado por la empresa Ernest &Young en 1998 (en adelante, Informe E&Y(1998)) para el Comité Especial para la Licitación del AIJC como parte del proceso de su licitación.

37. El 8 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° 066-2024/PROINVERSIÓN/DPP, Proinversión respondió el requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00222-2024-GRE-OSITRAN, precisando que parte de la información remitida tenía carácter confidencial.

38. El 12 de agosto de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0126, LAP dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00218-2024-GRE-OSITRAN.

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

39. El 20 de agosto de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, LAP remitió dos estudios legales que sustentan su posición sobre los pasajeros DOM-INT. Uno de los documentos legales menciona que tiene carácter de confidencialidad.

40. El 28 de agosto de 2024, mediante Carta S/N, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante, IATA) remitió comentarios al procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.

41. El 5 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 0239-2024-GRE-OSITRAN, se indicó a Proinversión que en la documentación remitida no se encontraba el Informe E&Y (1998), por lo que se reiteró el pedido. Asimismo, se solicitó precisar qué información, de la remitida mediante el Oficio N° 066-2024/PROINVERSIÓN/DPP, tenía carácter de confidencial y el sustento de dicha clasificación.

42. El 6 de setiembre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0309, LAP remitió su propuesta tarifaria para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM (en adelante, Propuesta Tarifaria del Concesionario).

43. El 9 de setiembre de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con LAP para que expliquen su posición sobre la TUUA de Transferencia.

44. El 12 de setiembre de 2024, mediante la Carta N°C-LAP-GPF-2024-0141, LAP precisó su punto de vista sobre el no cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros DOM-INT.

45. El 12 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 074-2024/PROINVERSIÓN/DPP, Proinversión solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al Oficio N° 0239-2024-GRE-OSITRAN.

46. El 25 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 077-2024/PROINVERSIÓN/DPP, Proinversión: i) señaló el Informe E&Y (1998) no se encuentra en el libro blanco, y ii) precisó que parte de la información remitida mediante el Oficio N° 066-2024/PROINVERSIÓN/DPP es confidencial.

47. El 25 de setiembre de 2024, mediante la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN, se denegó la solicitud de confidencialidad formulada por LAP respecto de los dos informes legales remitidos mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277.

48. Mediante el Oficio N° 250-2024-GRE-OSITRAN, el 25 de setiembre de 2024 se notificó a LAP la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN.

49. El 30 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN, se le hizo un requerimiento de información a LAP, sobre su propuesta tarifaria.

50. El 1 de octubre de 2024, mediante la Carta Nº 0067-2024-GG/AETAI, AETAI manifestó que considera necesario la suspensión del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia hasta que se concluya con el 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 Nº 6 del Contrato de Concesión del AIJC[4].

51. El 4 de octubre de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con LAP en la que representantes del Concesionario expusieron su propuesta para la determinación de la TUUA de Transferencia.

[4] Al respecto, cabe señalar que mediante Resolución de Presidencia N° 023-2025-PD-OSITRAN de fecha 05 de febrero de 2025, se resolvió la 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 Nº 6 del Contrato de Concesión del AIJC. Cabe señalar que, si bien AETAI interpuso recurso de reconsideración contra dicha decisión, fue declarado infundado a través de la Resolución Nº 034-2025-PD-OSITRAN de fecha 12 de marzo de 2025.

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

52. El 4 de octubre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152, LAP actualizó su propuesta de la TUUA de Transferencia, tanto para los pasajeros INT-INT como para los DOM-DOM; asimismo, solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.

53. El 9 de octubre de 2024, mediante el Oficio N° 00257-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles con el fin de que LAP responda el requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.

54. El 16 de octubre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, LAP dio repuesta parcial al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.

55. El 24 de octubre de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con LAP para realizar consultas sobre la propuesta de los costos operativos empleados por LAP, entre otros.

56. El 28 de octubre de 2024, mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN, se realizó un requerimiento de información a LAP sobre los costos operativos de su propuesta tarifaria, entre otros.

57. El 31 de octubre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00408, LAP solicitó ampliación de plazo de cinco (5) días hábiles para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN.

58. El 5 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00265-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de cinco días hábiles con el fin de que LAP de respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN.

59. El 11 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN, se realizó un requerimiento de información a LAP sobre inversiones, áreas, entre otros.

60. El 12 de noviembre de 2024, se llevó a cabo una audiencia privada con LAP sobre el requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN.

61. Mediante Carta Nº C-LAP-GPF-2024-0176 de fecha 12 de noviembre de 2024, el Concesionario dio respuesta a lo solicitado mediante Oficio Nº 261-2024-GRE-OSITRAN. Cabe mencionar 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[5]..

62. El 18 de noviembre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0177, LAP solicitó ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN.

63. El 19 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00270-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó a LAP la ampliación de plazo solicitada para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN.

64. El 25 de noviembre de 2024, se llevó a cabo una audiencia privada con LAP para tratar temas de inversiones asociadas a la TUUA de Transferencia.

[5] Cabe precisar que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0018-2025-PD-OSITRAN de fecha 28 de enero 2025, se resolvió el pedido de confidencialidad de LAP. Dicha resolución se encuentra disponible en el portal web del Ositrán (https://www.ositran.gob.pe/anterior/resoluciones/pd/).

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

65. Mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 recibida el 2 de diciembre de 2024, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante Oficio N° 267-2024-GRE-OSITRAN. Cabe mencionar que, con fecha del 17 de diciembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00457, LAP solicitó que se declare la confidencialidad de la siguiente información presentada por intermedio de la Carta C-LAP-GPF-2024-0187: Archivo Excel: "Inversión del Terminal" remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo; Archivo PDF: "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo; Archivo PDF: "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_000660" remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo; y, Archivo Excel: "Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión" remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo[6].

66. Mediante Memorando N° 253-2024-GRE-OSITRAN del 4 de diciembre de 2024 se solicitó a la GSF que absuelva algunas consultas sobre las inversiones realizadas en el AIJC.

67. A través del Memorando N° 255-2024-GRE-OSITRAN del 4 de diciembre de 2024, se solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles adicionales para elevar la Propuesta Tarifaria del Regulador sobre la TUUA de Transferencia.

68. Mediante Oficio N° 281-2024-GRE-OSITRAN del 4 de diciembre de 2024 se solicitó a LAP información sobre áreas e inversiones en el AIJC.

69. Mediante Memorando N° 723-2024-GG-OSITRAN de 5 de diciembre de 2024, la Gerencia General otorgó un plazo adicional de treinta (30) días hábiles adicionales para elevar la Propuesta Tarifaria del Regulador sobre la TUUA de Transferencia.

70. Mediante Oficio N° C-LAP-GPF-2024-0194 del 10 de diciembre de 2024, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles adicionales para presentar la información requerida mediante Oficio N° 281-2024-GRE-OSITRAN.

71. Mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203 del 19 de diciembre de 2024, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante Oficio N° 281-2024-GRE-OSITRAN. Cabe mencionar que, mediante la referida carta, el Concesionario formuló un pedido de confidencialidad la siguiente información: Archivo Excel: "Explicación de importes negativos", Carpeta: "Sustento de inversiones solicitadas" y Archivo Excel: "Detalle del sustento de inversiones" [7].

---

[6] Cabe precisar que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN de fecha 24 de marzo 2025, se resolvió el pedido de confidencialidad de LAP; sin embargo, a la fecha del presente informe no se encuentra consentida dicha decisión. Al respecto, cabe indicar que, en virtud del artículo 14 del Reglamento para el Ingreso, Determinación, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, la información será tratada como confidencial mientras no quede consentida en la vía administrativa el pronunciamiento que declara lo contrario.

La mencionada resolución se encuentra disponible en el portal web del Ositrán (https://www.ositran.gob.pe/anterior/resoluciones/pd/).

[7] Cabe precisar que, mediante el artículo 1 de la Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN de fecha 24 de marzo de 2025, se resolvió el pedido de confidencialidad de LAP; sin embargo, a la fecha del presente informe, dicha decisión no se encuentra consentida. Al respecto, cabe indicar que, en virtud del artículo 14 del Reglamento para el Ingreso, Determinación, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, la información será tratada como confidencial mientras no quede consentida en la vía administrativa el pronunciamiento que declara lo contrario.

La mencionada resolución se encuentra disponible en el portal web del Ositrán (https://www.ositran.gob.pe/anterior/resoluciones/pd/).

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

72. Mediante Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN del 9 de enero de 2025, la Presidencia del Ositrán resolvió interpretar 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 del AIJC. Dicha resolución fue notificada al Concesionario el 9 de enero de 2025 mediante Oficio N° 0023-2025-PD-OSITRAN. Dicha resolución fue publicada en el diario oficial El Peruano el 11 de enero de 2025.

73. Con fecha 13 de enero de 2025, la GSF remitió el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN mediante el cual dio respuesta a lo solicitado mediante Memorando N° 002532024GRE-OSITRAN.

74. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0019 del 27 de enero de 2025, el Concesionario solicitó que se descarte la posibilidad de incluir a los pasajeros DOM-INT en el procedimiento de fijación tarifaria y que, considerando lo resuelto en la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN, la Propuesta Tarifaria del Ositrán únicamente comprenda a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

75. El 29 de enero de 2025, mediante el Memorando N°040-2025-GRE-OSITRAN, se 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 Ositrán), 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, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del RETA.

76. El 29 de enero de 2025, a través de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN.

77. El 30 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados al MTC y a LAP mediante los Oficios N° 00123 y 00124-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, la referida resolución, conjuntamente con el proyecto de resolución que aprueba la tarifa, la exposición de motivos y la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria fueron publicados en el diario oficial El Peruano el 2 de febrero de 2025.

78. El 7 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios de Aeropuertos N° 77 donde, entre otros, se expuso la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

79. Mediante la Carta N° 0022-2025-GG/AETAI, recibida el 24 de febrero de 2025, AETAI solicitó ampliar el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

80. El 26 de febrero de 2025, a las 3:00pm se desarrolló la Audiencia Pública "Propuesta: Fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) de Transferencia" en la modalidad presencial.

81. El 27 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-025-PD-OSITRAN – sustentada en el Informe Conjunto N° 00065-2025-IC-OSITRAN – se otorgó una ampliación de plazo de tres (3) días hábiles para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

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

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

83. El 28 de febrero de 2025, mediante los Oficios N° 207, 208 y 209-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LAP, el MTC y AETAI la Resolución de Presidencia N° 00029-025-PD-OSITRAN. Asimismo, en dicha fecha, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución de Presidencia N° 029-2025-PD-OSITRAN.

84. El 5 de marzo de 2025, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán de las siguientes entidades:

- LAP, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0034.
- AETAI, mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.
- IATA, mediante Carta S/N (NT 2025032306).

85. El 7 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 00049-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a AETAI que remita el modelo que sustenta las simulaciones presentadas mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.

86. AETAI, el 10 de marzo de 2025, mediante la Carta N° 0032-2025-GG/AETAI, dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00049-2025-GRE-OSITRAN.

87. El 12 de marzo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2025-PD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por AETAI contra la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN. Dicha resolución fue notificada a AETAI, al Concesionario y al MTC a través de los Oficios N° 0232-2025-PD-OSITRAN, 0233-2025-PD-OSITRAN y 0234-2025-PD-OSITRAN, respectivamente.

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

89. El 17 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 67-2025-GRE-OSITRAN, se formularon algunas consultas a la GSF en el marco de la evaluación de los comentarios recibidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

90. El 21 de marzo de 2025, mediante el Memorando - N° 00506-2025-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al Memorando N° 67-2025-GRE-OSITRAN.

91. 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.

92. 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.

93. 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.

94. El 22 de abril de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025056024), IATA interpuso un recurso

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

de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.

95. 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.

96. 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.

97. 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.

98. El 22 de mayo de 2025, el Concesionario publicó una política comercial[8], 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.

99. 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.

100. 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.

101. 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).

102. 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.

103. El 11 de junio de 2025, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre 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.

II. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

II.1. Marco regulatorio del Ositrán

104. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3[9] de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos establece que la función

[8] Disponible en <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>

[9] "Artículo 3.- Funciones

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

reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.

105. De acuerdo con el numeral 3.1 del artículo 3[10] de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), 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 adelante, ITUP).

106. Específicamente, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7[11] de la Ley de Creación del Ositrán dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, corresponde al Ositrán velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.

107. En el mismo sentido, los numerales 5.5 y 5.6 del artículo 5[12] del Reglamento General del Ositrán[13] (en adelante, REGO) disponen que son objetivos del Ositrán en el ámbito de su competencia velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán y velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas que el Ositrán fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:
(…)
b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;
(…)".

[10] "Artículo 3.- Misión de OSITRAN
3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
(…)".

[11] "Artículo 7°.- Funciones

.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
(...)
***b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito**, dentro de los siguientes límites:*

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

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

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

[Énfasis agregado].

[12] "Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN
Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:
(…)
5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.
5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.
(…)".

[13] Aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias.

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

108. Asimismo, el artículo 16[14] del REGO dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado a regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura de uso público, en virtud de un título legal o contractual.

109. En concordancia con lo que dispone el artículo 2[15] del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, el artículo 17[16] del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.

110. En cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán[17] (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; mientras que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17 de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.

111. Por otro lado, de acuerdo con el artículo I del Título Preliminar del Reglamento General de Tarifas del Ositrán[18] (en adelante, RETA), este tiene por objeto, entre otros, establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público. Asimismo, de acuerdo con el artículo II del Título Preliminar del RETA, este resulta de aplicación a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las ITUP, ya sea en virtud de título legal o contractual.

112. Según el artículo III del Título Preliminar del RETA, este es de aplicación supletoria a lo establecido en los Contratos de Concesión de las ITUP. Asimismo, dispone que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el RETA y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.

113. Según el artículo 2[19] del RETA, en ejercicio de la función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos

---

[14] "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".

[15] "Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores
La función reguladora y la normativa general señaladas en los literales b) y c) del numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, serán ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador".

[16] "Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora
La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones".

[17] Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

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

[19] "Artículo 2.- Ejercicio de la función reguladora

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

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

en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso.

114. De acuerdo con el artículo 4 del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, según el citado artículo, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora. Por su parte, según el artículo 5 del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.

115. En los casos en que, conforme a lo establecido en el artículo 4 del RETA, se verifique que no existen condiciones de competencia en los mercados derivados de la explotación de la ITUP, el numeral 29.1 del artículo 29 del RETA establece que, en el marco de un procedimiento de oficio, el Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria.

116. Según el numeral 30.2 del artículo 30 del RETA, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual deberá cumplir lo establecido en el numeral 17.2 del artículo 17 del RETA[20]. Dicho plazo no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles y podrá prorrogarse excepcionalmente, por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.

117. El 06 de junio de 2024, a través de la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de

---

i. Establecer sistemas tarifarios.

ii. Fijar y revisar las tarifas o tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP, así como establecer las condiciones para su aplicación y revisión. En el caso de empresas públicas, podrá establecer mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones.

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

vi. Desregular las tarifas cuando se verifique la existencia de condiciones de competencia.

v. Establecer el conjunto de reglas y disposiciones a los que deberán sujetarse las Entidades Prestadoras en el establecimiento y aplicación de sus tarifas, de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable. En el caso de empresas públicas, la resolución podrá contener mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones".

[Énfasis agregado.]

[20] *"Artículo 17.- Solicitud de inicio del procedimiento de fijación y revisión tarifaria*
(…)
17.2. La solicitud de fijación y revisión de tarifas debe contener como mínimo la siguiente información:
a) Denominación de la Entidad Prestadora solicitante.
b) Número de asiento registral en la que conste las facultades del representante legal de la Entidad Prestadora.
c) Domicilio en el cual la Entidad Prestadora desea recibir las notificaciones del procedimiento. De ser el caso, indicar dirección de correo electrónico, señalando de forma expresa si autoriza que las notificaciones se realicen a dicha dirección de correo electrónico, de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias.
d) Identificación y descripción detallada del servicio(s) objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria.
e) Fundamentos que sustentan la solicitud.
f) Propuesta tarifaria, incluyendo una explicación detallada de la metodología empleada para su elaboración, así como la información y documentación sustentante respectiva, conforme se detalla en el acápite II del Anexo I del presente Reglamento".

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

Transferencia en el AIJC, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto.

118. El 06 de septiembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, LAP presentó su propuesta tarifaria.

119. Conforme a lo establecido en el artículo 31 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, cuenta con un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles – prorrogables por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles –, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador), adjuntando la información indicada en el artículo 20 del RETA[21].

120. Según lo señalado en el numeral 19.2 del artículo 19 del RETA, la Gerencia General contará con un plazo máximo de cinco (05) días hábiles contados desde el día siguiente de recibida la Propuesta Tarifaria del Regulador para remitirla al Consejo Directivo. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días hábiles de recibido el mencionado informe, el Consejo Directivo dispondrá la publicación de la propuesta de fijación tarifaria del Ositrán.

121. Según lo previsto en el numeral 20.2 del artículo 20 del RETA, la resolución mediante la cual el Consejo Directivo aprueba el informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Regulador debe ser publicada en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:

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

122. En la misma fecha en que se publique el proyecto de resolución que aprueba la Propuesta Tarifaria del Regulador en el Diario Oficial El Peruano, el Ositrán publica en su portal institucional el informe que sustenta dicha propuesta.

123. Respecto al plazo dentro del cual se recibirán comentarios relativos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el artículo 21 del RETA señala que no podrá ser menor a quince (15) días hábiles ni mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

124. Asimismo, según el artículo 22 del RETA, dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios, se realiza la audiencia pública. En ella, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la Propuesta Tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados.

---

[21] ***"Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán***
(…)
20.2. La resolución señalada en el numeral anterior debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:
a) Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
b) Exposición de Motivos del proyecto de resolución indicado en el numeral anterior.
c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
d) Información sobre la(s) fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencias Pública(s) correspondiente(s).
e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.
(…)"

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

125. De otro lado, según el numeral 27.1 del artículo 27 del RETA, las Entidades Prestadoras y las Organizaciones Representativas de los Usuarios podrán solicitar audiencias privadas con funcionarios del Ositrán, a fin de que se absuelvan consultas respecto al procedimiento tarifario que corresponda, sin perturbar el normal desarrollo del procedimiento. Por ello, el numeral 27.2 del artículo 27 del RETA ha establecido que las audiencias privadas podrán realizarse como máximo, hasta el día anterior al vencimiento del plazo para recepción de comentarios de los interesados.

126. En el presente caso, la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN aprobó la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Dicha Resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados al MTC y a LAP mediante los Oficios N° 00123 y 00124-2025-PD-OSITRAN, respectivamente, con fecha 03 de febrero de 2025. Asimismo, la mencionada resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 02 de febrero de 2025.

127. La Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para la presentación de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador por parte de los interesados.

128. El 24 de febrero de 2025, mediante la Carta Nº 0022-2025-GG/AETAI, AETAI solicitó que se otorgue un plazo adicional de cinco (05) días hábiles para la presentación de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.

129. El 27 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-025-PD-OSITRAN – sustentada en el Informe Conjunto N° 00065-2025-IC-OSITRAN – se otorgó una ampliación de plazo de tres (03) días hábiles para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Siendo ello así, el plazo para tales efectos venció el 5 de marzo de 2025.

130. Según el numeral 28.1 del artículo 28[22] del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables por quince (15) días hábiles, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución antes indicado y la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.

131. Considerando que el plazo para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador venció el 05 de marzo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, debe elevar a la Gerencia General el informe que sustenta la resolución que aprueba la tarifa como máximo el 26 de marzo de 2025.

132. De acuerdo con el numeral 28.2 del artículo 28[23] del RETA, la Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y los documentos indicados en el pie de página previo en

---

[22] *"Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán*
28.1. En un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán establecido en el inciso 21.1 del artículo 21 del presente Reglamento, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando los siguientes documentos:

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

[23] *"Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán*

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

un plazo de cinco (05) días hábiles de recibidos los mismos. De no tener observaciones[24], en un plazo de quince (15) días hábiles de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.

133. En este caso, 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.

134. 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.

135. Frente a la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, el 22 de abril de 2025, AETAI y IATA interpusieron recursos de reconsideración.

136. Conforme se explica en el Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSIITRAN (GRE-GAJ), se ha tomado conocimiento de nueva información, la cual permite perfeccionar los supuestos utilizados en el modelo tarifario a partir de una base de datos más actualizada. Dado ello, se estima pertinente retrotraer el procedimiento a la etapa de la publicación de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de modo los interesados y la ciudadanía en general puedan presentar comentarios sobre la misma, y que dicha propuesta sea presentada en audiencia pública. En tal sentido, el presente documento contiene la Propuesta Tarifaria del Regulador.

II.2. Contrato de Concesión

137. De acuerdo con el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por Ositrán, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas[25] y en las leyes que lo rigen.

138. Asimismo, el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 Contrato de Concesión establece disposiciones respecto a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)[26], conforme a lo citado a continuación:

28.1. (…)
28.2. La Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y documentos indicados en el párrafo anterior en un plazo de cinco (05) días de recibidos los mismos. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.
(…)".

[24] Según el numeral 28.3 del artículo 28 del RETA, en caso la Gerencia General o el Consejo Directivo tenga observaciones sobre el informe, o la naturaleza del procedimiento exija la realización de actuaciones complementarias que resulten indispensables para que el Consejo Directivo cuente con los elementos de juicio necesarios para aprobar la resolución correspondiente, podrá solicitar a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a los aspectos jurídicos, atender las referidas observaciones o efectuar las actuaciones complementarias que se requieran, otorgando para tal efecto un plazo no mayor a quince (15) días hábiles.

[25] Definición de "Normas" del Contrato de Concesión:

"1.35. "Normas" significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato".

[26] Según el numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto se relaciona con los servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo, listados en dicha disposición contractual.

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

> *"Régimen de tarifas y precios aplicables*
> *1. Servicios Aeroportuarios*
> *1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.*
> *(...)*
> *a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA*
> *La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.*
>
> ***A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas**.*
>
> *Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios".*
>
> [Énfasis agregado.]

139. Adicionalmente, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de una TUUA de Transferencia, según lo seguidamente citado:

> *"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES*
> *(...)*
> ***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**".*
>
> [Énfasis agregado.]

140. En ese sentido, en virtud de la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, encontrándose próxima la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, corresponde evaluar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, conforme a la competencia otorgada al Ositrán por el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión.

141. Finalmente, considerando que el Contrato de Concesión no ha establecido el procedimiento para la fijación de la TUUA de Transferencia, se aplicarán supletoriamente las disposiciones del RETA citadas en la sección previa de este informe.

III. ALCANCE DEL SERVICIO

142. En la presente sección se detalla el alcance de los servicios brindados a los pasajeros en transferencia en el AIJC, los cuales serán retribuidos mediante la TUUA de Transferencia.

III.1. Sobre los pasajeros en transferencia

143. El Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustentó la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN, consideró que, de acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI (2013)[27], un pasajero de transferencia o conexión es el pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes operadas por el mismo o diferente transportista aéreo. A partir de ello y considerando la información que proporcionó LAP hasta ese momento, se consideró que los pasajeros que desembarcan en el AIJC para embarcarse en un nuevo vuelo, dependiendo del origen y destino, podían clasificarse en cuatro categorías:

[27] ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI (2013). Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. RESOLUCIÓN A18-03. Disponible en: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-___ip007_es.pdf> (último acceso: 24.01.2025).

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

- **Internacional-Internacional (INT-INT)**: pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
- **Internacional-Doméstico (INT-DOM)**: pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
- **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM)**: pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
- **Doméstico-Internacional (DOM-INT)**: pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

144. De acuerdo con el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) antes señalado, la fijación de la TUUA de Transferencia comprendía a los pasajeros en transferencia INT-INT, DOM-DOM y DOM-INT.

145. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 recibida con fecha 20 de agosto de 2024, LAP presentó dos informes de estudios jurídicos a través de los cuales sustentó el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia, basándose en los antecedentes de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, con el propósito de sustentar que no corresponde incluir dentro del alcance de la TUUA de Transferencia a los pasajeros DOM-INT.

146. Posteriormente, el 12 de septiembre de 2024, mediante la C-LAP-GPF-2024-0141, LAP informó que han actualizado el flujo de los pasajeros DOM-INT, estableciendo como único recorrido el que los conduce a la zona pública del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, teniendo a disposición el 100% de los servicios que conforman la TUUA Internacional.

147. Por intermedio de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN[28], sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN[29], 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, a fin de determinar el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia.

148. A través de la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN[30] se resolvió la interpretación mencionada en el párrafo precedente. En el Informe Conjunto N° 0002-2025-IC-OSITRAN que sustentó y forma parte integrante de la mencionada resolución se concluye lo siguiente:

- Que, bajo una interpretación literal del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se puede afirmar que el mismo no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.

[28] Notificada a LAP y al MTC el 24 de septiembre de 2024, mediante los Oficios N° 00461-2024-PD-OSITRAN y N° 00462-2024-PD-OSITRAN, respectivamente.

[29] Elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica.

[30] Notificada a LAP y al MTC el 09 de enero de 2025, mediante los Oficios N° 00023-2025-PD-OSITRAN y N° 00024-2025-PD-OSITRAN, respectivamente.

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

- Que, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:

  - Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.
  - Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

- Que, considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

- En consecuencia, la lectura de interpretación es la siguiente:

  "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."

149. De ese modo, para el presente procedimiento tarifario corresponde indicar que se fijará la TUUA de Transferencia para los pasajeros en transferencia INT-INT y para los pasajeros en transferencia DOM-DOM[31]:

- **Internacional-Internacional (INT-INT):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

  De acuerdo con LAP[32], el pasajero INT-INT que llega a un puesto de estacionamiento de aeronave (en adelante, PEA) remota desembarca en el piso 1 y debe dirigirse al piso 2 a través de escaleras o ascensores para pasar los respectivos controles de tarjeta de embarque y seguridad. En caso de que el pasajero INT-INT llegue por una PEA de contacto, desembarca en el piso 2 y se dirige hacia los controles de tarjeta de embarque y seguridad en este piso. En ambos casos, el pasajero utiliza escaleras o ascensores para dirigirse al piso 3 para proceder abordar a su respectivo avión.

  Cabe precisar que, en caso el pasajero tenga que usar buses de acercamiento para el embarque, este bajará al piso 1 para que pueda embarcar en una PEA remota. Mientras que, si al pasajero le corresponde embarcar en el dique Swing, este deberá subir al piso 4 y luego dirigirse a embarcar al piso 3.

---

31 Cabe señalar que mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0019, el Concesionario señaló que la Propuesta Tarifaria del Regulador debería incluir únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM en línea con lo dispuesto en la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN.

32 Información remitida el 21 de mayo de 2024 mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0082.

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

- **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

  De acuerdo con LAP[33], el recorrido que siguen los pasajeros DOM-DOM puede dividirse en dos tipos, dependiendo si los pasajeros provienen de aeropuertos habilitados con Control de Seguridad Único (en adelante, CSU) o no.

  - **Pasajero DOM-DOM que viene de un aeropuerto habilitado con el CSU**

    El pasajero DOM-DOM (CSU) que llega a una PEA remota desembarca en el piso 1 y debe dirigirse al piso 3 para embarcar. En el caso que deba dirigirse a una PEA remota para embarcar deberá bajar al piso 1 para tomar los buses de acercamiento.

    El pasajero DOM-DOM (CSU) que llega a una PEA de contacto, desembarca en el piso 3 y luego se dirige directamente hacia su otra área de embarque.

  - **Pasajero DOM-DOM que no viene de un aeropuerto habilitado con el CSU**

    El pasajero DOM-DOM (No CSU) únicamente desembarca en PEA remota llegando mediante los buses de acercamiento al piso 1, luego debe dirigirse al piso 2 donde pasará control de embarque y posteriormente, se dirige al piso 3 para pasar control de seguridad y embarcar. En caso de que dicho pasajero deba dirigirse a una PEA remota para embarcar, deberá bajar al piso 1 para tomar los buses de acercamiento.

III.2. Sobre los servicios que conforman la TUUA de transferencia

150. De acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA remunera treinta y dos (32) servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020, el Concesionario señaló que de los treinta y dos (32) servicios que son remunerados mediante la TUUA, veintiséis (26) son prestados a los pasajeros en transferencia nacionales e internacionales, tal como se aprecia en el siguiente cuadro.

[33] Información remitida el 21 de mayo de 2024 mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0082.

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

Tabla 1 Relación de servicios remunerados mediante la TUUA

N°	Servicios	Pasajeros en transferencia
	Embarque/desembarque de pasajeros	
1	Área de embarque	Sí
2	Climatización	Sí
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	Sí
4	Sistema de entrega de equipajes	Sí
5	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	Sí
6	Chequeo de pasajeros y equipaje	No
7	Carritos portaequipaje	No
8	Área para pasajeros en tránsito	Sí
9	Iluminación	Sí
10	Comunicaciones	Sí
	Orientación	Sí
11	Circuito cerrado de televisión	Sí
12	Señalización vertical	Sí
13	Señalización horizontal	Sí
14	Sistema de sonido	Sí
15	Sistema de información de vuelo	Sí
16	Servicio de información aeronáutica	Sí
	Otras instalaciones y servicios	
17	Aduana	No
18	Policía Nacional	Sí
19	Migraciones	No
20	Dirección general de transporte aéreo	Sí
21	Sanidad	Sí
22	Medios de comunicación	Sí
23	Fiscalía	Sí
24	Indecopi	Sí
25	Promperú	Sí
26	Ositrán	Sí
27	**Servicios de atención médica**	Sí
30	**Seguridad aeroportuaria**	Sí
31	**Servicios higiénicos**	Sí
28	**Área pública de circulación de vehículos**	No
29	**Área de uso común para pasajeros y acompañantes**	No
32	**Salas oficiales para autoridades**	Sí

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

151. Adicionalmente, mediante Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN, entre otros puntos se solicitó a la GSF revisar si el alcance de los servicios que se prestan a los pasajeros en transferencia presentado por LAP es adecuado. En atención a ello, mediante Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN se remitió la Carta N° TP.145800.6379.24.SUP que adjunta los comentarios efectuados por CESEL-INECO, empresa supervisora del Ositrán en el AIJC:

> *"El **alcance de los servicios presentado por LAP es correcto y completo**, siendo el mismo nivel de servicio (óptimo según ADRM12th)[34] que para cualquier otro pasajero con origen en el AIJC circulando después del control de seguridad. **En número de servicios remunerados por la TUUA sería de 26 para cada uno de los tipos de transferencias, INT-INT y DOM-DOM".***
>
> [El énfasis y subrayado son nuestros].

152. Por lo expuesto, de los treinta y dos (32) servicios prestados a los pasajeros en el AIJC, veintiséis (26) son prestados a los pasajeros en transferencia.

[34] ADRM por sus siglas en ingles, Airport Development Reference Manual 12th Edition.

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

Comentario de AETAI

153. Mediante la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

> En *la lista de 32 servicios también se considera el sistema de entrega de equipajes, sin embargo, este sistema se encuentra más vinculado con los pasajeros DOM-INT o INT DOM, pero no con los pasajeros, por ejemplo, DOM-DOM, que no necesitan recoger equipaje, sólo cambiar de sala, según lo observado en el recorrido del 17 de febrero de 2025*

Evaluación de las Gerencias

154. Como se observa, AETAI indica que se está considerando como parte de los servicios que se encuentran a disponibilidad de los pasajeros de transferencia al servicio "sistema de entrega de equipajes", sin embargo, este sistema se encontraría más vinculado con los pasajeros DOM-INT o INT DOM, pero no con, por ejemplo, los pasajeros DOM-DOM.

155. Al respecto, con el fin de confirmar lo señalado por AETAI, mediante el mediante el Memorando N° 0067-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF confirmar si el servicio "sistema de entrega de equipaje" estaría a disponibilidad de los pasajeros de transferencia. Al respecto, mediante el Memorando N° 00506-2025-GSF-OSITRAN, la GSF ha confirmado que el referido sistema no se encuentra vinculado con los pasajeros de transferencia.

156. En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario de AETAI.** Por lo tanto, se aclara que los pasajeros en transferencia tendrán a disponibilidad 25 de los 32 servicios prestados a los pasajeros en el AIJC (ver **Tabla 2**).

Comentario de IATA

157. En la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero del 2025, el Sr. José Villaseca, representante de IATA consultó si existe un servicio detrás de la nueva tarifa (TUUA de Transferencia).

Evaluación de las Gerencias

158. En primer lugar, debe indicarse que en el numeral 16 del Artículo 3 del RETA se define a una Tarifa como, *la contraprestación monetaria que se paga por la prestación de los servicios regulados derivados de la explotación de la ITUP.*

159. Como se observa, por definición una tarifa remunera por el o los servicios que se prestan. Por lo que, el presente procedimiento tarifario no es la excepción, la TUUA de Transferencia va a remunerar por los servicios que los pasajeros de transferencia tienen a su disponibilidad, en particular, por los 25 de los 32 servicios que se especifican en la **Tabla *2*** (detalle de dichos servicios se presenta en el **ANEXO 1** del presente Informe).

160. Así, en línea con los comentarios, en la siguiente tabla se presenta la relación actualizada de los servicios a disponibilidad de los pasajeros de Transferencia. El detalle de dichos servicios se presenta en el **ANEXO 1** del presente Informe.

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

Tabla 2 Relación de servicios remunerados mediante la TUUA de Transferencia

N°	Servicios
	Embarque/desembarque de pasajeros
1	Área de embarque
2	Climatización
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones
4	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave
5	Área para pasajeros en tránsito
6	Iluminación
7	Comunicaciones
	Orientación
8	Circuito cerrado de televisión
9	Señalización vertical
10	Señalización horizontal
11	Sistema de sonido
12	Sistema de información de vuelo
13	Servicio de información aeronáutica
	Otras instalaciones y servicios
14	Policía Nacional
15	Dirección general de transporte aéreo
16	Sanidad
17	Medios de comunicación
18	Fiscalía
19	Indecopi
20	Promperú
21	Ositrán
22	**Servicios de atención médica**
23	**Seguridad aeroportuaria**
24	**Servicios higiénicos**
25	**Salas oficiales para autoridades**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

161. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario de IATA**.

IV. PROPUESTA TARIFARIA DE LAP

162. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2024-0309, complementada mediante Cartas N° C-LAP-GPF-2024-0152 y N° C-LAP-GPF-2024-0176 (en adelante, la Propuesta de LAP), el Concesionario presentó su propuesta tarifaria para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

163. En la Propuesta Tarifaria de LAP se señala que, en línea con el Informe Conjunto de Inicio, la metodología empleada para la estimación de las tarifas propuestas es la de costos totalmente distribuidos. Para tal efecto, el Concesionario elaboró dos modelos, uno para la TUUA de Transferencia de pasajeros INT-INT y otro para la TUUA de Transferencia de pasajeros DOM-DOM. Así, la TUUA de Transferencia para pasajeros INT-INT propuesta por el Concesionario asciende a USD 12,11 por pasajero y la propuesta de TUUA de Transferencia para pasajeros DOM-DOM es de USD 7,30 por pasajero.

164. A continuación, se detallan las principales consideraciones tomadas en cuenta por LAP en su propuesta tarifaria.

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

IV.1. Horizonte

165. En la Propuesta Tarifaria de LAP se señala la Fase 2 de inversiones en el Terminal de Pasajeros iniciará en el año 2031, lo que implicará la ampliación de 29 000 metros cuadrados (en adelante, m^2) adicionales hacia la zona Oeste (ampliaciones en las zonas de procesos de facturación, control de seguridad, inmigración, recojo de equipajes, entre otros). Dado ello, en la medida que dicha ampliación supone cambios en los niveles de Capex y Opex, la Propuesta de LAP considera que el periodo relevante para fijar la TUUA de Transferencia es 2024-2030.

IV.2. Demanda

166. La Propuesta de LAP señala que las proyecciones de demanda fueron encargadas al consultor Leadin Aviation Consulting (en adelante, Leadin). Para tal efecto, el Concesionario proporcionó a su consultor data histórica de los pasajeros en transferencia.

Data histórica

167. En la Propuesta de LAP se señala que, para el caso de los pasajeros de transferencia INT-INT, la data histórica se ha obtenido de los registros que tiene el Concesionario. Al respecto, precisa que el registro se realiza mediante el escaneo de las tarjetas de embarque; sin embargo, en el caso de que el sistema de control mediante escaneo falle cuentan con dos planes de contingencia. El primero es el registro mediante *tablets* de la información del pasajero de transferencia INT-INT en un aplicativo; y, el segundo plan de contingencia es el registro mediante una hoja de cálculo en el programa MS Excel.

168. En cuanto a los pasajeros DOM-DOM, LAP precisa que ellos no registran dicha información y, para obtener la data histórica de los pasajeros DOM-DOM contrataron a la empresa Steer. Al respecto, la información del periodo 2012-2018 la obtuvieron de la herramienta MIDT (por sus siglas en inglés, Marketing Information Data Transfer)[35], y la del periodo 2019-2021 fue obtenida del sistema Airport IS[36].

Proyección de demanda

169. Sobre la base de la información histórica remitida por LAP, Leadin realizó las proyecciones para los pasajeros de transferencia, las cuales se presentan en la siguiente tabla. La Propuesta de LAP precisa que dichas proyecciones también han sido consideradas en el Plan Maestro de LAP.

Tabla 3: LAP-Proyección de pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM

Tipo	2025	2026	2027	2028	2029	2030
DOM-DOM	816 893	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
INT – INT	1 656 254	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410

Fuente: Tabla 5 de la Propuesta de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

[35] De acuerdo con el pie de página 38 de la Propuesta de LAP:

Los datos de este sistema se componen de reservas de los principales sistemas de distribución global, GDS (por sus siglas en inglés, Global Distribution Systems), entre los que se encuentran: Sabre, Amadeus, Worldsplan, Galileo, Abacus, TravelSky y otros. La información extraída también incluye la mayoría de las reservas que no se realizan directamente con la aerolínea.

[36] La Propuesta de LAP indica que Airport IS es una herramienta que proporciona datos de tráfico de vuelos para ayudar a diseñar estrategias eficaces de desarrollo de servicios aéreos.

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

170. La metodología empleada por Leadin para la proyección de los pasajeros de transferencia INT-INT se basa en el análisis histórico de la participación de estos pasajeros sobre el tráfico internacional en el aeropuerto AIJC. Se asume una recuperación importante en los primeros años de la proyección para posteriormente suavizar dicha tendencia creciente hasta alcanzar a largo plazo un valor similar al valor promedio del período pre-COVID[37].

171. Para el caso de los pasajeros de transferencia DOM-DOM, la metodología se basa en el análisis histórico de la participación de los pasajeros DOM-DOM sobre el tráfico doméstico en el aeropuerto AIJC. En este caso se observa que esta participación se ha mantenido estable en el periodo 2014-2021, por lo que se asume que en el periodo 2024-2030 se mantendrá constante

IV.3. Pagos al Estado

172. La Propuesta de LAP considera como pagos al Estado la Retribución al Estado y el Aporte por Regulación; el primer concepto equivale al 46,511% de los ingresos brutos que LAP transfiere al Estado; mientras que el segundo concepto es el que paga al Ositrán, equivalente al 1% de los ingresos brutos.

173. Asimismo, precisa que, a las TUUA de Transferencia (INT-INT y DOM-DOM), no le corresponde el aporte del 20% a Corpac ya que el Contrato de Concesión y sus adendas no lo prevén.

IV.4. Pago de impuestos

174. En la Propuesta de LAP se considera el pago neto del Impuesto General a las Ventas (en adelante, IGV) y el Impuesto a la Renta (en adelante, IR) por los ingresos y gastos asociados a los pasajeros de transferencia. En particular considera que el 75% de los egresos están afectos al IGV.

IV.5. Inversiones

175. LAP señala que la TUUA de transferencia debe considerar el gasto de capital (Capex) vinculado a la infraestructura que cada tipo de pasajero tiene a su disposición en la prestación del servicio aeroportuario. Así, desde una perspectiva económica, proponen asignar el Capex atribuible a pasajeros INT-INT y DOM-DOM con *drivers* en función del área que efectivamente utilizan o tienen a su disposición. Para la determinación de estos *drivers*, consideran que los pasajeros en transferencia tendrán a su disposición el acceso a áreas comunes y áreas exclusivas.

176. Para propósitos de estimación del Capex vinculado a los pasajeros de transferencia, consideran las inversiones programadas hasta el fin del horizonte temporal (2030). En esa línea, emplean el porcentaje de avance de inversión para la distribución del Capex relacionado a la fase 1 que son atribuibles al terminal y a la infraestructura necesaria para su operación.

177. La Propuesta de LAP identifica que las inversiones se pueden dividir en tres tipos: inversiones de áreas exclusivas, inversiones de áreas comunes y las inversiones indirectas.

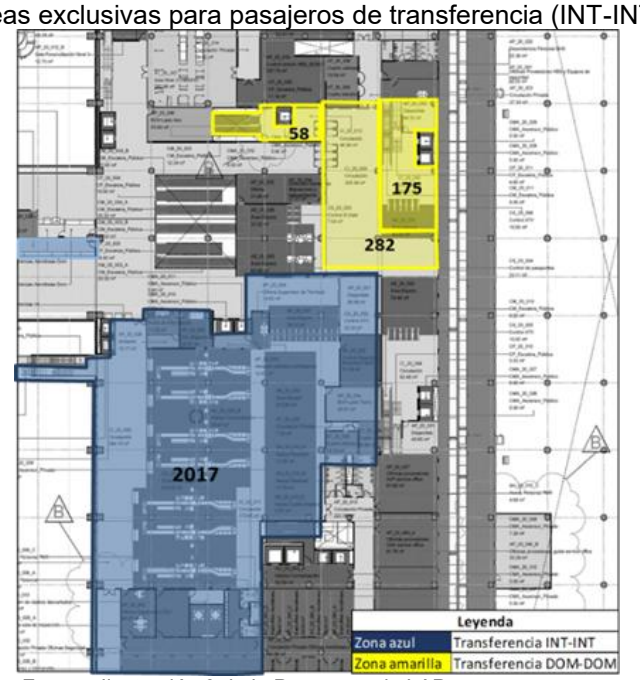
[37] El detalle de la metodología empleada fue remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, el 5 de marzo de 2024.

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

IV.5.1. Inversiones de áreas exclusivas

178. En la Propuesta de LAP se sostiene que los pasajeros de transferencia tendrán un recorrido específico desde que realizan su desembarque en el AIJC, donde tendrán a su disposición áreas exclusivas, las cuales comprenden infraestructura y equipos diseñados únicamente para ellos (INT-INT y DOM-DOM) en el P20 del procesador. Estas áreas contarán con puertas antirretorno instaladas como sistema de seguridad para separar estos flujos de pasajeros del resto. En la siguiente ilustración, se presentan las áreas exclusivas de los pasajeros de transferencia, donde se observa que el área exclusiva de los pasajeros INT-INT asciende a 2 017 m^2; mientras que, la de los pasajeros DOM-DOM en agregado es 515 m^2.

Ilustración 1: Áreas exclusivas para pasajeros de transferencia (INT-INT y DOM-DOM)

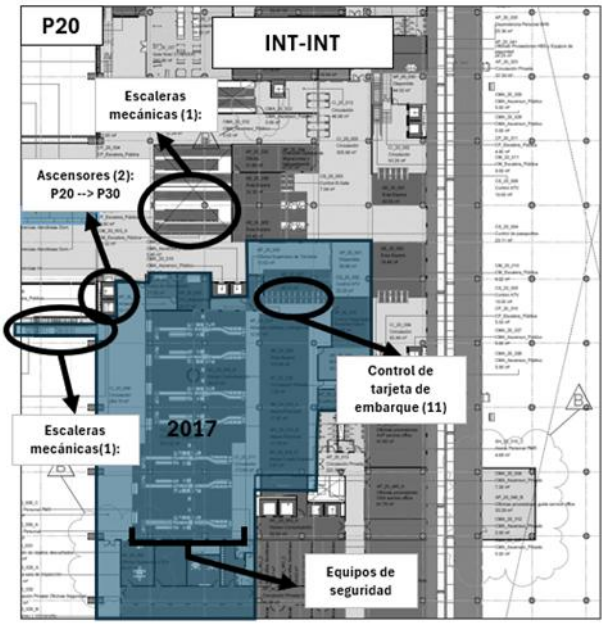


Fuente: Ilustración 8 de la Propuesta de LAP.

179. Adicionalmente de las superficies dimensionadas, en la Propuesta de LAP se identifican equipos específicos que son utilizados únicamente por los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, como los ascensores, escaleras mecánicas, controles de tarjeta de embarque y/o seguridad de equipaje de mano (aplica únicamente para el pasajero de transferencia INT-INT). En las siguientes ilustraciones se observa el detalle de los equipos antes mencionados.

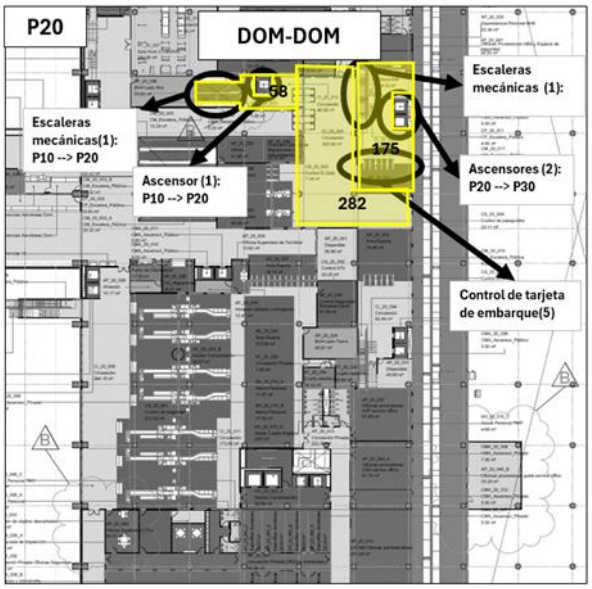
Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Ilustración 2: LAP- Equipos específicos de los pasajeros INT-INT



Fuente: Ilustración 9 de la Propuesta de LAP.

Ilustración 3: LAP- Equipos específicos de los pasajeros DOM-DOM



Fuente: Ilustración 10 de la Propuesta de LAP.

180. Para cuantificar la inversión de la infraestructura, LAP estima un ratio de inversión (USD/m^2) de la superficie del Terminal que, al ser multiplicado por las áreas exclusivas, permitirá obtener los importes estimados de inversión (USD). Así, para cada tipo de pasajero de transferencia (INT-INT y DOM-DOM), calcula un ratio específico de áreas exclusivas.

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

181. En la Propuesta de LAP se explica que el valor de cada m^2 de áreas exclusivas para el pasajero de transferencia se estima en dos pasos. Primero, se suma (i) la inversión destinada para determinar el "Ratio Terminal" del pasajero de transferencia; (ii) la inversión en infraestructura indispensable para el funcionamiento del Terminal (Inversiones Generales relacionadas a edificios auxiliares), y (iii) la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra (como. movimiento de tierras). Segundo, dichos importes son asignados en proporción de las áreas (en metros cuadrados) utilizadas exclusivamente por los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM.

IV.5.1.1. Ratio terminal

182. De acuerdo con la Propuesta de LAP, la inversión asociada al terminal que se considera para hallar el costo por metro cuadrado de la infraestructura atribuida al área exclusiva de los pasajeros de transferencia INT-INT asciende a USD 657,8 millones[38]. En la siguiente tabla se observa el detalle:

Tabla 4: LAP- inversiones del terminal INT-INT (USD)

Facilidad	Inversión
Procesador	285 232 634
Swing	165 529 618
Doméstico	88 284 070
Internacional	64 701 331
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
Inversiones terminal	**675 966 008**
(-) Equipos PBSS/Ascensores y Escaleras/CTE	18 197 499
Total	**657 768 509**

Nota. Equipos PBSS por las siglas en inglés *Passenger Baggage Screening*.
Fuente: Tabla 8 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

183. Así, para calcular el Ratio Terminal, es decir el valor por metro cuadrado de la inversión asociada al terminal para los pasajeros INT-INT, divide el monto de inversión detallado en la Tabla 4 con el área del terminal. De acuerdo con LAP, su Plan Maestro establece que el terminal tendrá un área de 265 000 m^2; por lo que el Ratio Terminal asciende a 2482,15 USD/m^2.

184. En cuanto al ratio Terminal para los pasajeros DOM-DOM, la propuesta de LAP precisa que el mismo procedimiento se aplica para el Ratio Terminal DOM-DOM con la particularidad de que no es necesario retirar las inversiones de Equipos PBSS, dando como resultado un ratio de 2 511,26 USD/m^2.

IV.5.1.2. Ratio General

185. De acuerdo con la Propuesta de LAP, se han identificado edificios auxiliares que tienen incidencia en el Terminal de Pasajeros, como son: la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, la Planta de Generación Eléctrica, Sistema de Obtención de Agua Cruda, Redes y Sistemas Eléctricos, entre otros.

[38] Cabe precisar que dicha cifra corresponde al monto actualizado por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.

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

186. Así, identificaron las inversiones de estos edificios y sistemas auxiliares que contribuirán con el funcionamiento del Terminal de Pasajeros. Luego, determinaron ratios de incidencia para la asignación de las inversiones sobre el Terminal en función al consumo proyectado o utilización. Posteriormente, la inversión asignada se divide entre los metros cuadrados del Terminal para obtener ratios específicos. La sumatoria total de los ratios de edificios auxiliares estimados se presenta en la siguiente tabla, la cual aplica tanto para los pasajeros INT-INT como para los DOM-DOM.

Tabla 5: LAP- Ratios Generales (USD)

Edificios auxiliares y sistemas	Ratios
Edificios auxiliares Landside	116,41
Sistema de obtención de agua cruda	11,43
PTAR/Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	14,37
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	31,14
Redes y sistemas eléctricos Landside	51,40
Planta de generación eléctrica	52,86
Planta de producción de agua helada	60,40
Depósito de combustible	7,22
Ratio General (USD/m^2)	**345,23**

Fuente: Tabla 10 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.1.3. Ratio Transversal

187. LAP identificó las inversiones iniciales requeridas para el inicio de la obra y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros, las cuales fueron clasificadas en cuatro grupos: *MOU Memorandum of Understanding, Design, Early Works y Site Management.*

188. Para estimar los valores de la inversión transversal, en primer lugar, clasifica las inversiones detalladas en el párrafo precedente en zona *Airside* (lado aire), zona *Landside* (lado tierra) y contingencia de acuerdo con el nivel de inversión de cada zona.

Tabla 6: LAP- Porcentaje de asignación (USD)

Inversión	Inversión	Lado aire	Lado tierra	Contingencia
Inversión total por paquete de trabajo	1 539 762 037	349 927 657	1 085 867 884	103 966 496
Porcentaje de asignación	100%	23%	71%	7%
MOU Memorandum of Understanding	3 995 414,35	908 001,33	2 817 638,07	269 774,95
Design	103 159 114,14	23 444 029,79	72 749 662,84	6 965 421,51
Early Works	39 570 891,58	8 992 915,16	27 906 104,51	2 671 871,91
Site Management	15 514 764,84	3 525 898,92	10 941 291,23	1 047 574,69

Fuente: Tabla 11 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

189. Una vez definidos los niveles de inversión transversal de la zona tierra, calcula un factor de incidencia para la asignación de la inversión que corresponde únicamente al Terminal de Pasajeros. La incidencia estimada para el caso de los pasajeros INT-INT resulta en 69%, la cual se calcula como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 7: LAP- Cálculo del factor de incidencia INT-INT (USD)

Detalle	Monto
Inversión lado tierra	1 085 867 884
Inversión terminal de pasajeros - Equipos PBSS - CTE - Ascensores y escaleras	749 253 482
Factore de incidencia INT – INT	**69,00%**

Fuente: Tabla 12 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

190. Para calcular los ratios por m^2, aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego la divide entre los m^2 de Terminal de Pasajeros. En la siguiente tabla se observan los resultados de los ratios estimados para pasajeros INT-INT

Tabla 8: LAP- Ratios Transversales INT-INT

MOU Memorandum of Understanding		
Inversión incidencia lado tierra	USD	2 817 638
Factor de incidencia	%	69,00%
MOU Memorandum of Understanding	USD	1 944 170
Área total del terminal	m^2	265 000
Ratio USD/m^2	USD/m^2	7,34
Design		
Inversión incidencia lado tierra	USD	72 749 663
Factor de incidencia	%	69,00%
Design	USD	50 197 267
Área total del terminal	m^2	265 000
Ratio USD/m^2	USD/m^2	189,42
Early Works		
Inversión incidencia lado tierra	USD	27 906 105
Factor de incidencia	%	69,00%
Early Works	USD	19 255 212
Área total del terminal	m^2	265 000
Ratio USD/m^2	USD/m^2	72,66
Site Managment		
Inversión incidencia lado tierra	USD	10 941 291
Factor de incidencia	%	69,00%
Site Managment	USD	7 549 491
Área total del terminal	m^2	265 000
Ratio USD/m^2	USD/m^2	28,49
Total		**297,91**

Fuente: Tabla 13 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

191. En la Propuesta de LAP se precisa que el mismo procedimiento fue aplicado para calcular el ratio transversal de las zonas exclusivas DOM-DOM y para los ratios de las zonas comunes, tanto INT-INT como DOM-DOM.

192. En la siguiente tabla se presenta el resumen de los ratios de las zonas exclusivas calculados por LAP, tanto para los pasajeros INT-INT como para pasajeros DOM-DOM.

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

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

Tabla 9. LAP- Ratios de áreas exclusivas INT-INT y DOM-DOM (USD/m²)

Ratio	
Ratio Terminal INT-INT	2 511,26
Ratio General	345,23
Ratio Transversal INT-INT	300,98
Ratio de áreas exclusivas INT-INT	**3 157,46**
Ratio Terminal DOM-DOM	2 482,15
Ratio General	345,23
Ratio Transversal DOM-DOM	297,91
Ratio de áreas exclusivas DOM-DOM	**3 125,28**

Fuente: Tabla 14 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.1.4. Inversiones exclusivas INT-INT y DOM-DOM

193. En la siguiente tabla se resumen las inversiones totales exclusivas para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM

Tabla 10. LAP- Inversiones totales de áreas exclusivas INT-INT y DOM-DOM (USD)

Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio (USD/m²)	Inversión (USD)
DOM-DOM				**2 671 678**
Edificio terminal	515	m²	3 157	1 626 092
Ascensores	3	Unidad	158 249	474 748
Escaleras mecánicas	2	Unidad	207 429	414 857
Control de tarjetas de embarque	5	Unidad	31 196	155 981
INT-INT				**14 919 364**
Edificio terminal	2017	m²	3 125	6 303 690
Ascensores	2	Unidad	158 249	316 498
Escaleras mecánicas	2	Unidad	207 429	414 857
Control de tarjetas de embarque	11	Unidad	31 196	343 159
Equipamiento de seguridad	1	glb	7 541 160	7 541 160
Total				**17 591 042**

Fuente: Tabla 15 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

194. Respecto a las inversiones relacionadas a la infraestructura, LAP señala que ha identificado aquellas áreas transitadas únicamente por pasajeros INT-INT y DOM-DOM. Los ratios de áreas exclusivas para INT-INT y DOM-DOM son diferentes debido a que se excluyen inversiones de equipos de seguridad en el ratio de áreas exclusivas INT-INT, en tanto dicho equipamiento ha sido identificado y valorizado individualmente.

195. En cuanto a las inversiones relacionadas a los equipos, el Concesionario ha identificado los equipos y cantidades que serán utilizados por los pasajeros de transferencia. Asimismo, ha considerado los precios unitarios contenidos en el contrato de construcción EPC + Adenda acordado con el consorcio Inti Punku.

196. Asimismo, en la Propuesta de LAP se precisa que, debido a que la estimación de las inversiones exclusivas ha sido realizada por un valor total, esta tiene que separarse según el grado de ejecución de la obra por años, de tal manera que pueda respetarse el periodo en el cual se asigna la inversión en los años del flujo de caja, tal como se detalla a continuación.

Tabla 11. LAP- Porcentaje de avance de inversión del proyecto

	2024	**2025**	**2026**	**Total**
Avance de la inversión	89,39%	9,10%	1,51%	100,00%

Fuente: Tabla 16 de la Propuesta de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

197. Así, para la determinar las inversiones de las áreas exclusivas asignadas entre los años de la proyección del flujo de caja, se aplican los porcentajes de avance de inversión previstos en la tabla precedente, dando como resultado lo siguiente:

Tabla 12. LAP- Inversión por año de áreas exclusivas INT-INT y DOM-DOM (USD)

	2024	**2025**	**2026**
DOM-DOM	**2 388 087**	**243 196**	**40 395**
Edificio terminal	1 453 487	148 019	24 586
Ascensores	424 355	43 215	7 178
Escaleras mecánicas	370 821	37 763	6 273
Control de tarjetas de embarque	139 424	14 199	2 358
INT-INT	**13 335 716**	**1 358 071**	**225 576**
Edificio terminal	5 634 571	573 809	95 310
Ascensores	282 903	28 810	4 785
Escaleras mecánicas	370 821	37 763	6 273
Control de tarjetas de embarque	306 733	31 237	5 188
Equipamiento de seguridad	6 740 687	686 452	114 020
Total	**15 723 804**	**1 601 267**	**265 971**

Fuente: Tabla 17 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.2. Inversiones de áreas comunes

198. De acuerdo con la Propuesta de LAP, las inversiones de áreas comunes comprenden infraestructura y equipos necesarios para el funcionamiento del terminal en espacios que serán utilizados, de manera compartida, por pasajeros de transferencia con otros tipos de pasajeros.

IV.5.2.1. Identificación de las áreas comunes

199. Para dimensionar las áreas comunes de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, la Propuesta de LAP utiliza como insumo el recorrido completo de estos pasajeros. Así, se identificaron áreas de circulación por cada piso del terminal (P10, P20, P30 y P40), por cada Dique (Swing, DOM e INT) y en el edificio Procesador. Las áreas fueron medidas utilizando el programa AutoCAD y en base a los planos que se tienen actualmente del Terminal de Pasajeros. Los resultados de las mediciones se resumen en la siguiente tabla.

Tabla 13. LAP- Dimensión de las áreas comunes delimitadas (m^2)

Nivel	**Áreas de conexión del terminal con PLBs – Tipo 1**	**Áreas de conexión del terminal con PLBs – Tipo 2**	**Áreas de conexión del terminal con PLBs – Tipo 1 y 2**	**Sala embarque**	**Circulación 1**	**Circulación 2**	**Circulación 3**	**Circulación 4**
P10 – Procesador					223	223	273	400
P10 - Dique Swing				1999	1612			
P20 – Procesador					1989	397		
P20 - Dique Int	1866	835			3015			
P20 - Dique Swing -Parte 1 y 2	4989	820			3975			
P30 – Procesador					4197	395	671	
P30 - Dique Dom			1986	3353	5853			
P30 - Dique Int				3117	2183			
P30 - Dique Swing - Parte 1				2759	4260	1755		

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

P30 - Dique Swing - Parte 2	3355	2965	1290	
P40 - Dique Swing – Parte 1		4904		
P40 - Dique Swing – Parte 2		2899		

Fuente: Tabla 18 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.2.2. Identificación de pasajeros que usan las áreas comunes

200. Una vez identificadas todas las áreas por las que un pasajero INT-INT y DOM-DOM transita, se identificaron a todos los tipos de pasajeros que también recorren dichas áreas, de tal manera que comparten el mismo espacio con los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM. En la siguiente tabla se muestra el resumen en el que se marca con una "X" aquella área o circulación por la que transitan los distintos tipos de pasajeros en función a sus recorridos. Asimismo, se muestra en una columna el área (en m^2) que tiene la superficie de cada circulación.

Tabla 14. LAP- Identificación de uso de áreas comunes por tipo de pasajero

Nivel	Int llegadas	Dom llegadas	Int salidas	Dom salidas	INT-INT	DOM-DOM	DOM-INT	INT-DOM	Cantidad (m^2)
P10 procesador									
Circulación 1 - Procesador	X				X			X	223
Circulación 2 – Procesador	X				X			X	223
Circulación 3 – Procesador						X			273
Circulación 4 - Procesador		X				X			400
P10 – Dique Swing									
Sala de Embarque – P10 – Dique swing			X	X	X	X	X	X	1999
Circulación 1 – P10 – Dique swing			X	X	X	X	X	X	162
P20 – Procesador									
Circulación 1 – P20 - Procesador	X				X			X	1989
Circulación 2 – P20 - Procesador						X	X		397
P20 – Dique Int									
Circulación 1 – P20 – Dique Int	X				X			X	3015
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Internacional			X		X		X		1866
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Internacional	X				X			X	835
P20 – Dique Swing									
Circulación 1 – P20 – Dique Swing	X				X			X	3975
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Swing		X	X	X		X	X	X	4989
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Swing	X				X			X	820
P30 – Procesador									
Circulación 1- P30 - Procesador			X		X		X		4197
Circulación 2- P30 – Procesador			X				X		395
Circulación 3- P30 - Procesador				X		X		X	671
P30 – Dique Dom									
Sala de embarque – P30 – Dique Doméstico		X		X		X	X	X	3353
Circulación 1 – P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X	5853
Áreas de conexión terminal con PLBs tipo 1 y 2 – P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X	1968
P30 - Dique Int									
Sala de embarque – P30 – Dique internacional			X		X		X		3117
Circulación 1 – P30 – Dique internacional			X		X		X		2183
P30 – Dique Swing-Parte									
Sala de embarque – P30 – Dique Swing		X	X	X	X	X	X	X	6114
Circulación 1 – P30 – Dique Swing		X		X		X	X	X	7225
Circulación 2 – P30 – Dique Swing			X		X		X		3045
P40 – Dique Swing-Parte									
Circulación 1 – P40 – Dique swing			X		X		X		7803

Fuente: Tabla 19 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

IV.5.2.3. Ratios de áreas comunes

201. De acuerdo con la Propuesta de LAP, el valor de cada m^2 de estas áreas comunes es similar al de las áreas exclusivas (conceptualmente, la fórmula es la misma). Sin embargo, existe una diferenciación en las inversiones consideradas para la estimación del monto de inversión que se considera en el terminal, ya que estas sí incluyen equipos como ascensores y escaleras puesto que estos equipos son usados en todo el tramo del recorrido de las áreas comunes y no se añaden de manera separada posteriormente.

202. En la siguiente tabla se presenta el resumen de los ratios de áreas comunes INT-INT y DOM-DOM.

Tabla 15. LAP- Ratio de Áreas Comunes INT-INT y DOM-DOM (USD/m^2)

Ratio	
Ratio Terminal INT- INT	2 516,42
Ratio General	345,23
Ratio Transversal INT – INT	301,52
Ratio de áreas comunes INT- INT	**3 163,17**
Ratio Terminal DOM-DOM	2 545,54
Ratio General	345,23
Ratio Transversal DOM-DOM	304,59
Ratio de áreas comunes DOM – DOM	**3 195,35**

Fuente: Tabla 20 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.2.4. Ratios de asignación INT-NT y DOM-DOM

203. De acuerdo con la propuesta de LAP, para ponderar el uso de los metros cuadrados únicamente de los pasajeros de transferencia se evalúa la proporción de pasajeros de transferencia en cada área compartida. Así, como primer paso, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de los distintos tipos de pasajeros para el periodo 2025-2030.

Tabla 16. LAP- Proyecciones de los distintos tipos de pasajeros 2025-2030

Pasajeros	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Nacional llegada	7 326 514	7 373 911	7 464 688	7 541 971	7 775 740	7 939 222
Nacional salidas	7 326 514	7 373 911	7 464 688	7 541 971	7 775 740	7 939 222
Internacional llegadas	3 297 457	3 731 793	4 019 936	4 386 963	4 717 142	5 071 014
Internacional salidas	3 297 457	3 731 793	4 019 936	4 386 963	4 717 142	5 071 014
DOM – DOM	816 893	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
INT – INT	1 656 254	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
DOM – INT	2 340 130	2 691 786	2 947 952	3 231 104	3 489 424	3 767 558
INT – DOM	2 340 130	2 691 786	2 947 952	3 231 104	3 489 424	3 767 558
Tránsito (INT -INT)	45 658	55 802	64 708	70 698	76 108	81 914
Total	**28 447 006**	**30 513 351**	**32 136 509**	**33 835 766**	**35 716 853**	**37 553 331**

Fuente: Tabla 21 de la Propuesta de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

204. En la Propuesta de LAP se considera que, a manera de ejemplo, en la circulación 1 del P10 del procesador, para determinar el ratio de asignación INT-INT, debe calcularse la división del flujo de pasajeros de transferencia INT-INT entre el total de los pasajeros que transitan en dicha circulación. Así, el resultado de dividir la cantidad de pasajeros de transferencia INT-INT sobre la suma de los pasajeros de transferencia INT-INT con los pasajeros de INT Llegadas resulta en un ratio de asignación del 36% [INT-INT / (INT-INT + INT llegadas)] de uso de la infraestructura para los pasajeros INT-INT. Esto corresponde a la asignación de la Circulación 1 – P10- Procesador. De esta misma manera se calcularon todos los ratios de asignación para todas las áreas y circulaciones identificadas. Los resultados se presentan en la siguiente tabla.

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

Tabla 17. LAP- Ratios de asignación

Denominación	**INT – INT**	**DOM – DOM**
Flujo – P10 – Procesador		
Circulación 1 – P10 – Procesador	29,4%	0%
Circulación 2 – P10 – Procesador	29,4%	0%
Circulación 3 – P10 – Procesador	0%	100,0%
Circulación 4 – P10 – Procesador	0%	10,4%
Flujo - P10 – Dique Swing		
Sala de Embarque – P10 – Dique swing	13,2%	4,8%
Circulación 1 – P10 – Dique swing	13,2%	4,8%
Flujo – P20 – Procesador		
Circulación 1 – P20 - Procesador	29,4%	0%
Circulación 2 – P20 - Procesador	0%	36,3%
Flujo – P20 – Dique Internacional		
Circulación 1 – P20 – Dique Internacional	29,4%	0%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Internacional	29,4%	0%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Internacional	29,4%	0%
Flujo – P20 – Dique Swing		
Circulación 1 – P20 – Dique Swing	29,4%	0%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Swing	0%	3,8%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Swing	29,4%	0%
Flujo – P30 – Procesador		
Circulación 1- P30 - Procesador	29,4%	0%
Circulación 2- P30 – Procesador	0%	0%
Circulación 3- P30 - Procesador	0%	8,8%
Flujo – P30 – Dique Doméstico		
Sala de embarque – P30 – Dique Doméstico	0%	4,6%
Circulación 1 – P30 - Dique Doméstico	0%	4,6%
Áreas de conexión terminal con PLBs tipo 1 y 2 – P30 - Dique Doméstico	0%	4,6%
Flujo – P30 - Dique Internacional		
Sala de embarque – P30 – Dique internacional	29,4%	0%
Circulación 1 – P30 – Dique internacional	29,4%	0%
Flujo – P30 – Dique Swing		
Sala de embarque – P30 – Dique Swing	9,3%	3,4%
Circulación 1 – P30 – Dique Swing	0%	4,6%
Circulación 2 – P30 – Dique Swing	29,4%	0%
Flujo – P40 – Dique Swing		
Circulación 1 – P40 – Dique swing	29,4%	0%

Fuente: Tabla 22 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.2.5. Estimación de las inversiones en áreas comunes

205. Para calcular la inversión en áreas comunes totales, LAP aplica la siguiente fórmula:

$$Inversiones\ áreas\ comunes_j = Cantidad_{m^2} * \text{ratio de áreas comunes}_j * \text{ratio de asignación}_j$$

Donde:
- *j*: INT-INT o DOM-DOM

206. Como se observa, la fórmula refleja la multiplicación de tres variables: metros cuadrados de las áreas comunes, ratio de áreas comunes y porcentaje de asignación, lo cual da como resultado la inversión por cada tipo de circulación y, por ende, la inversión total para el pasajero de transferencia INT-INT y DOM-DOM. En las siguientes tablas se presentan los resultados.

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

Tabla 18. LAP- Inversiones de áreas comunes INT-INT

Nivel	Cantidad (m^2)	Ratio (USD/ m^2)	Ratio de asignación INT – INT	Inversión INT- INT (USD)
Flujo – P10 – Procesador				**414 257**
Circulación 1 – P10 – Procesador	223	3 163	29%	207 129
Circulación 2 – P10 – Procesador	223	3 163	29%	207 129
Circulación 3 – P10 – Procesador	273	3 163	0%	0
Circulación 4 – P10 – Procesador	400	3 163	0%	0
Flujo - P10 – Dique Swing				**1 505 307**
Sala de Embarque – P10 – Dique swing	1999	3 163	13%	833 317
Circulación 1 – P10 – Dique swing	1612	3 163	13%	671 990
Flujo – P20 – Procesador				**1 847 438**
Circulación 1 – P20 - Procesador	1989	3 163	29%	1 847 438
Circulación 2 – P20 - Procesador	397	3 163	0%	0
Flujo – P20 – Dique Internacional				**5 309 495**
Circulación 1 – P20 – Dique Internacional	3015	3 163	29%	2 800 555
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Int	1866	3 163	29%	1 733 388
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Int	835	3 163	29%	775 553
Flujo – P20 – Dique Swing				**4 453 088**
Circulación 1 – P20 – Dique Swing	3975	3 163	29%	3 691 672
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Swing	4989	3 163	0%	0
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Swing	820	3 163	29%	761 416
Flujo – P30 – Procesador				**3 898 290**
Circulación 1- P30 - Procesador	4197	3 163	29%	3 898 290
Circulación 2- P30 – Procesador	395	3 163	0%	0
Circulación 3- P30 - Procesador	671	3 163	0%	0
Flujo – P30 – Dique Doméstico				**0**
Sala de embarque – P30 – Dique Doméstico	3353	3 163	0%	0
Circulación 1 – P30 - Dique Doméstico	5853	3 163	0%	0
Áreas de conexión terminal con PLBs tipo 1 y 2 - P30-Dique Dom	1986	3 163	0%	0
Flujo – P30 - Dique Internacional				**4 922 787**
Sala de embarque – P30 – Dique internacional	3117	3 163	29%	2 895 156
Circulación 1 – P30 – Dique internacional	2183	3 163	29%	2 027 631
Flujo – P30 – Dique Swing				**4 625 828**
Sala de embarque – P30 – Dique Swing	6114	3 163	9%	1 797 547
Circulación 1 – P30 – Dique Swing	7225	3 163	0%	0
Circulación 2 – P30 – Dique Swing	3045	3 163	29%	2 828 281
Flujo – P40 – Dique Swing				**7 247 643**
Circulación 1 – P40 – Dique swing	7803	3 163	29,4%	7247 643
TOTAL				**34 224 135**

Fuente: Tabla 23 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 19. LAP- Inversiones de áreas comunes DOM-DOM

Nivel	Cantidad (m^2)	Ratio (USD/ m^2)	Ratio de asignación DOM – DOM	Inversión DOM - DOM (USD)
Flujo – P10 – Procesador				**1 004 865**
Circulación 1 – P10 – Procesador	223	3 195	0%	0
Circulación 2 – P10 – Procesador	223	3 195	0%	0
Circulación 3 – P10 – Procesador	273	3 195	100%	872 331
Circulación 4 – P10 – Procesador	400	3 195	10%	132 534
Flujo - P10 – Dique Swing		3 195		**557 829**
Sala de Embarque – P10 – Dique swing	1999	3 195	5%	308 806
Circulación 1 – P10 – Dique swing	1612	3 195	5%	249 022
Flujo – P20 – Procesador		3 195		**460 082**
Circulación 1 – P20 - Procesador	1989	3 195	0%	0
Circulación 2 – P20 - Procesador	397	3 195	36%	460 082
Flujo – P20 – Dique Internacional		3 195		**0**
Circulación 1 – P20 – Dique Internacional	3015	3 195	0%	0
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Int	1866	3 195	0%	0
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Int	835	3 195	0%	0
Flujo – P20 – Dique Swing		3 195		**599 244**
Circulación 1 – P20 – Dique Swing	3975	3 195	0%	0
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 – P20 – Dique Swing	4989	3 195	4%	599 244
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 – P20 – Dique Swing	820	3 195	0%	0
Flujo – P30 – Procesador		3 195		**188 059**
Circulación 1- P30 - Procesador	4197	3 195	0%	0
Circulación 2- P30 – Procesador	395	3 195	0%	0
Circulación 3- P30 - Procesador	671	3 195	9%	188 059
Flujo – P30 – Dique Doméstico		3 195		**1 640 311**
Sala de embarque – P30 – Dique Doméstico	3353	3 195	5%	491 419
Circulación 1 – P30 - Dique Doméstico	5853	3 195	5%	857 822
Áreas de conexión terminal con PLBs tipo 1 y 2 - P30-Dique Dom	1986	3 195	5%	291 070
Flujo – P30 - Dique Internacional		3 195		**0**
Sala de embarque – P30 – Dique internacional	3117	3 195	0%	0
Circulación 1 – P30 – Dique internacional	2183	3 195	0%	0
Flujo – P30 – Dique Swing		3 195		**1 725 029**
Sala de embarque – P30 – Dique Swing	6114	3 195	3%	666 126
Circulación 1 – P30 – Dique Swing	7225	3 195	5%	1 058 903
Circulación 2 – P30 – Dique Swing	3045	3 195	0%	0
Flujo – P40 – Dique Swing		3 195		**0**
Circulación 1 – P40 – Dique swing	7803	3 195	0,0%	0
TOTAL				**6 175 419**

Fuente: Tabla 24 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

207. Asimismo, en la Propuesta de LAP se precisa que, debido a que la estimación de las inversiones de áreas comunes ha sido realizada por un valor total, tiene que separarse el grado de ejecución de la obra por años, de tal manera que pueda respetarse el periodo en el cual se asigna la inversión en los años del flujo de caja. Además, para fines de las depreciaciones, se diferencia la inversión entre infraestructura y equipos. Para ello, precisan que tomaron la información registrada en su *software* Unifier, de donde obtuvieron que infraestructura representa un 82% y equipos 18%.

208. Los resultados de las inversiones de áreas comunes desagregadas por años y tipo de inversión se presentan en la siguiente tabla.

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

Tabla 20. LAP- Inversiones de áreas comunes INT-INT y DOM-DOM por año (USD)

Tipo de activo	Inversión	2024	2025	2026
Infraestructura	28 097 578	25 115 102	2 557 650	424 827
Equipo	6 126 556	5 476 240	557 685	92 632
INT – INT	**34 224 135**	**30 591 342**	**3 115 334**	**517 458**
Infraestructura	5 069 940	4 531 781	461 504	76 656
Equipo	1 105 479	988 135	100 629	16 715
DOM – DOM	**6 175 419**	**5 519 916**	**562 132**	**93 370**

Fuente: Tabla 25 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.3. Inversiones indirectas

209. De acuerdo con la Propuesta de LAP, las inversiones indirectas son aquellas que no están directamente relacionadas con el terminal de pasajeros, pero se realizan para poder dar seguimiento y continuidad a la ejecución de la construcción del proyecto. En este grupo se han considerado como inversiones indirectas: Project Management Office (PMO), Corporate & Others y Master Planning.

210. Para estimar la Inversión Indirecta por cada año para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM se aplican las siguientes fórmulas:

$$Capex\ Indirecto_{INT-INT}\ \text{año}_i = Capex\ Indirecto\ total \times Incidencia\ Capex\ Directo \times Avance\ de\ inversion\ \text{año}_i \times Ratio\ de\ incidencia_{INT-INT}$$

$$Capex\ Indirecto_{DOM-DOM}\ \text{año}_i = Capex\ Indirecto\ total \times Incidencia\ Capex\ Directo \times Avance\ de\ inversion\ \text{año}_i \times Ratio\ de\ incidencia_{DOM-DOM}$$

Donde:

- $\boldsymbol{CAPEX\ Indirecto\ total}$**:** Corresponde a las inversiones indirectas de todo el proyecto; es decir, Project Management Office (PMO), Corporate & Others y Master Planning.
- $\boldsymbol{Incidencia\ CAPEX\ Directo}$**:** Es el porcentaje de la inversión considerada para el presente modelo económico respecto al CAPEX Directo total del proyecto, el cual se compone por las inversiones en Airside, Landside y Contingency.
- $\boldsymbol{Avance\ de\ inversion\ \text{año}_i}$**:** Es el porcentaje de avance de la inversión del proyecto para un año en específico.
- $\boldsymbol{Ratio\ de\ incidencia_{INT-INT}}$ **:** Es el porcentaje de metros cuadrados de la zona INT-INT respecto al total de metros cuadrados del Terminal de pasajeros, calculado en 4,66%
- $\boldsymbol{Ratio\ de\ incidencia_{DOM-DOM}}$ **:** Es el porcentaje de metros cuadrados de la zona DOM-DOM respecto al total de metros cuadrados del Terminal de pasajeros, calculado en 0,85%.

IV.5.3.1. Determinación del Capex indirecto total

211. Como primer paso, en la Propuesta de LAP se determina el Capex indirecto total, el cual, como se indicó previamente, está conformado por el PMO, Corporate & Others y Master Planning. Así, en la siguiente tabla se observa que el Capex total asciende a USD 246, 7 millones.

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

Tabla 21. LAP- Capex total indirecto (USD)

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

Fuente: Tabla 26 de la Propuesta de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.3.2. Cálculo de la incidencia del Capex directo

212. Como siguiente paso, LAP determina la incidencia del Capex directo en función a la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros (USD 673 millones que corresponde a la inversión total considerada del Terminal de Pasajeros incluidos los edificios auxiliares) sobre la inversión total directa, la cual incluye, además del terminal de pasajeros, conceptos como Lado Aire y Lado Tierra. A continuación, se presenta dicho cálculo, el cual resulta en un 49,84% de la inversión total.

Tabla 22. LAP- Incidencia del Capex directo (USD)

Capex directo (USD)	**1 539 762 037**
Lado aire	349 927 657
Lado tierra	1 085 867 884
Contingencia	103 966 496
Monto de inversión terminal (USD)	**767 450 981**
Inversión terminal	675 966 008
Edificios y sistemas auxiliares	91 484 972
Incidencia capex Directo (%)	**49,84%**

Fuente: Tabla 27 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.3.3. Determinación del Capex Indirecto asignado al terminal de pasajeros

213. Luego, el Concesionario determina el Capex indirecto asignado al terminal, multiplicando el Capex indirecto total con la incidencia del Capex directo (49,84%). El detalle se observa en la siguiente tabla:

Tabla 23. LAP- CAPEX Indirecto asignado al terminal de pasajeros (USD)

Concepto	Total
Capex indirecto (USD)	246 737 596
Incidencia Capex directo	49,84%
Capex indirecto terminal (USD)	**122 979 399**

Fuente: Tabla 28 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.3.4. Determinación del Capex Indirecto asignado a INT-INT y DOM-DOM

214. Como último paso, el Concesionario determina el Capex Indirecto asignado a INT-INT y DOM-DOM mediante ratios de incidencia INT-INT y DOM-DOM y los porcentajes de avances de inversión.

215. El ratio de incidencia INT-INT y DOM-DOM refleja el porcentaje que representan los metros cuadrados de las superficies identificadas previamente, las cuales recorre un pasajero de transferencia; es decir, las áreas exclusivas y las áreas comunes respecto al total de áreas del terminal de pasajeros. Mientras que, el porcentaje de avances de inversión refleja el avance de las inversiones en el proyecto de ampliación.

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

Tabla 24. LAP- CAPEX Indirecto INT-INT y DOM-DOM (USD)

Año	2024	2025	2026	TOTAL
Avance de inversión	89,39%	9,10%	1,51%	100,00%
Capex indirecto terminal (USD)	109 925 492	11 194 496	1 859 411	122 979 399
Ratio incidencia INT – INT	4,84%	4,84%	4,84%	4,84%
Capex Indirecto INT – INT (USD)	**5 324 778**	**542 260**	**90 070**	**5 957 107**
Avance de inversión	89,39%	9,10%	1,51%	100,00%
Capex indirecto terminal (USD)	109 925 492	11 194 496	1 859 411	122 979 399
Ratio incidencia DOM – DOM	0,92%	0,92%	0,92%	0,92%
Capex Indirecto DOM – DOM (USD)	**1 015 308**	**103 396**	**17 174**	**1 135 878**

Fuente: Tabla 29 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.5.4. Inversiones totales

216. Luego de calcular los tres componentes de las inversiones (áreas y equipos exclusivos, áreas comunes e inversión indirecta), dicha información se consolida en las siguientes tablas.

Tabla 25. LAP- Inversiones totales INT-INT (USD)

Inversiones INT – INT	2024	2025	2026
Áreas exclusivas	13 335 716	1 358 071	225 576
Áreas comunes	30 591 342	3 115 334	517 458
Indirectas	5 324 778	542 260	90 070
Total	**49 251 836**	**5 015 665**	**833 104**

Fuente: Tabla 30 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 26. LAP- Inversiones totales DOM-DOM (USD)

Inversiones DOM – DOM	2024	2025	2026
Áreas exclusivas	2 388 087	243 196	40 395
Áreas comunes	5 519 916	562 132	93 370
Indirectas	1 015 308	103 396	17 174
Total	**8 923 311**	**908 724**	**150 940**

Fuente: Tabla 32 de la Propuesta de LAP. Cabe precisar que esta tabla fue actualizada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.6. Gastos operativos

217. LAP señala que la proyección de gastos operativos (Opex) se ha efectuado realizando los siguientes tres pasos: (i) estimación del Opex asociado al terminal en el año 2025, (ii) estimación del Opex asociado al terminal para el periodo 2026-2030, y (iii) asignación del Opex 2025-2030 a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

IV.6.1. Estimación del Opex asociado al terminal en el año 2025

218. La Propuesta de LAP utiliza la información asignada en la Contabilidad Regulatoria del año 2023 para calcular el Opex asociado al terminal de pasajeros en el año 2025, empleando la siguiente fórmula:

$$Opex\ Terminal\ de\ Pasajeros_{2025} = Opex\ Terminal\ de\ Pasajeros_{2023} * (1 + Var\%2025vs2023)$$

Donde:

- Terminal de Pasajeros$_{2023}$: Opex de la unidad de negocio “Terminal de Pasajeros” registrado en la Contabilidad Regulatoria para el año 2023.

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

- Var%2025vs2023: variación porcentual entre el Opex Total LAP 2025 proyectado y el Opex Total LAP 2023. Los incrementos de las cuentas en 2025 se explican, principalmente, porque los servicios que se brindarán en el nuevo Terminal, el cual será casi tres veces más grande que el terminal actual, lo que implicará mayores niveles de Opex. En la siguiente tabla, se presenta el resumen de los resultados de las proyecciones de los Opex del Terminal de Pasajeros 2025.

Tabla 27: LAP- Opex Terminal de Pasajeros 2025 vs 2023 (USD)

Tipo de costo	Grupo de cuentas	Contabilidad regulatoria 2023	Proyección 2025	Var%2025 vs 2024
	Gasto de personal	649 304	869 811	34%
	Mantenimiento de activos	838 023	1 764 510	111%
Directos	Otros costos	2 297 245	2 638 647	15%
	Outsourcing	4 711 248	7 578 134	61%
	Servicios prestados por terceros	4 470 830	6 873 363	54%
	Gasto de personal	9 521 210	12 870 091	35%
	Mantenimiento de activos	1 834 387	2 970 317	62%
Indirectos	Otros costos	999 135	1 082 226	8%
	Outsourcing	4 537 163	4 778 772	5%
	Servicios prestados por terceros	2 300 491	3 099 807	35%
No imputables	Gasto de personal	3 057 254	4 120 799	35%
	Mantenimiento de activos	885 496	1 743 249	97%
	Otros costos	1 096 982	1 250 512	14%
	Outsourcing	40 871	59 416	45%
	Servicios prestados por terceros	2 898 071	4 638 701	60%
	Total	**40 137 711**	**56 338 354**	**40%**

Fuente: Tabla 32 de la Propuesta de LAP modificado mediante Carta N° C--LAP-GPF-2024-0176.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.6.2. Estimación del Opex asociado al terminal para el periodo 2026-2030

219. LAP señala que, autores como Solvoll & Mathisen (2017) han resaltado que, de manera agregada, la variación en el Opex de un aeropuerto se puede estimar a partir del cambio en el número de pasajeros mediante la siguiente fórmula:

$$\Delta Costos\ operativos = MC^{PAX} * \Delta PAX$$

220. Donde MC^{PAX} representa el ratio entre el costo marginal por pasajero y los costos operativos totales. Es decir, este ratio permite identificar la incidencia del incremento en pasajeros sobre los costos operativos de un aeropuerto y cuyo valor se encuentra entre 0 y 1.

221. La Propuesta de LAP precisa que esta relación entre los costos operativos y el flujo de pasajeros también se observa en la información histórica del AIJC, donde a mayor número de pasajeros, los costos operativos se incrementan. Así, con información del periodo 2011-2023 estimaron la elasticidad entre el Opex real y el tráfico de pasajeros, la cual asciende a 0,49. Es decir, identifican que un aumento de 1% de pasajeros genera un incremento de 0,49% en el Opex real.

222. Así, para estimar la proyección de los gastos operativos para los años 2026-2030 la Propuesta de LAP aplica la siguiente fórmula

$$Opex\ Real_t = Opex\ Real_{t-1} * (1 + 0{,}49 * \Delta PAX_t)$$

$$Opex\ Nominal_t = Opex\ Real_t * (1 + Inflación_t)$$

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

223. Este crecimiento se aplica a los Opex en términos reales clasificados en la contabilidad regulatoria como directos e indirectos, guardando consistencia con la metodología a través de la que se estimó la elasticidad. Para el Opex no imputables se realizó el ajuste únicamente por inflación para tener la estimación nominal.

IV.6.3. Asignación del Opex 2025-2030 a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM

224. Una vez que se ha determinado el Opex del Terminal de Pasajeros proyectado para el periodo de evaluación se asigna a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM.

225. Como primer paso, la Propuesta de LAP señala que, el Opex necesario para prestar el servicio aeroportuario a los pasajeros de transferencia puede desglosarse en dos tipos: los que son divisibles por el espacio en el que están los pasajeros (Opex del grupo 1, que se consume únicamente en las zonas donde están los pasajeros de transferencia) y los que se asignan equitativamente por pasajero (Opex del grupo 2, que su consumo no depende del espacio ocupado).

- **Grupo 1:** Su consumo se encuentra asociado al espacio que utiliza el pasajero. Es decir, un pasajero de salida nacional o internacional tendrá un mayor uso de áreas que un pasajero de transferencia INT-INT y DOM-DOM debido a que estos no acceden a la vía pública o al primer nivel del terminal. Por lo tanto, corresponde que una menor asignación del gasto sea imputada a los pasajeros de transferencia. Por ende, se puede asignar esos costos utilizando el *driver* que mide los metros cuadrados por pasajero. Las cuentas, cuya asignación de uso dependen de los metros cuadrados son las siguientes:

    - Consumo de electricidad
    - Consumo de agua
    - Mano de obra en mantenimiento
    - Servicio de Limpieza
    - Seguros
    - Impuesto Predial
    - Arbitrios

  Los *drivers* para asignar estos Opex a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM se presentan en la siguiente tabla. Como se observa, las áreas atribuibles a los pasajeros INT-INT representan entre 4% y 5% del área total del Nuevo Terminal, mientras que las áreas vinculadas a los pasajeros DOM-DOM representan alrededor de un 1% del área total. A partir de estos *drivers*, se asignará los Opex del grupo 1 para los pasajeros de transferencia.

Tabla 28: LAP- Drivers de asignación de costos operativos del grupo 1 (2025-2030)

Ratio de asignación	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Área asignada INT – INT/ área del terminal	4,47%	4,70%	4,92%	4,94%	4,95%	4,96%
Área asignada DOM – DOM/ área del terminal	0,94%	0,93%	0,93%	0,92%	0,92%	0,91%

Fuente: Tabla 2 de la Propuesta de LAP actualizada mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0152.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Operativamente, para asignar los Opex a estos pasajeros, se multiplica el Opex del grupo 1 de cada año por los drivers de la tabla precedente:

$$Opex\ G1_t^{INT-INT} = Opex_t * Driver\ G1_t^{INT-INT}$$

$$Opex\ G1_t^{DOM-DOM} = Opex_t * Driver\ G1_t^{DOM-DOM}$$

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

Donde:

- $Opex_t$: Opex proyectado para el nuevo Terminal de pasajeros en año t
- $Driver\ G1_t^{INT-INT}$: Participación de áreas de pasajeros de transferencia INT-INT en año t.
- $Driver\ G1_t^{DOM-DOM}$: Participación de áreas de transferencia DOM-DOM en año t.

- **Grupo 2:** LAP identificó que el consumo de estos conceptos no depende del espacio ocupado porque el servicio es indivisible dentro del terminal. Por ello, la asignación de costos se encuentra asociado al volumen de pasajeros. Sin embargo, como el volumen de los pasajeros de transferencia es menor al tráfico total del resto de pasajeros, el gasto para estos pasajeros en transferencia también será menor. Las cuentas, cuya asignación de uso dependen del volumen de pasajeros son todas con excepción de las mencionadas en el Grupo 1. En esta categoría se incluyen los costos operativos de personal para la atención de pasajeros, servicio de vigilancia, servicio de traslado de equipajes, entre otros.

  Para asignar la proporción de Opex del grupo 2 correspondiente a pasajeros INT-INT y DOM-DOM, respectivamente, LAP construyó ratios de asignación a partir de las proyecciones del porcentaje que representará cada tipo de pasajeros de transferencia respecto del total de pasajeros (porcentaje de participación). En la siguiente tabla se presenta el detalle de los ratios de asignación para cada año dentro del período 2025-2030.

Tabla 29: LAP- Drivers de asignación de costos operativos del grupo 2 (2025-2030)

Ratio de asignación	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT – INT / Total de pasajeros	5,82%	6,63%	7,30%	7,58%	7,73%	7,91%
DOM – DOM / Total de pasajeros	2,87%	2,75%	2,67%	2,60%	2,56%	2,51%

Fuente: Tabla 3 de la Propuesta de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Operativamente, para asignar los Opex a estos pasajeros, se multiplica el Opex del grupo 2 de cada año por estos *driver*.

$$Opex\ G2_t^{INT-INT} = Opex_t * Driver\ G2_t^{INT-INT}$$

$$Opex\ G2_t^{DOM-DOM} = Opex_t * Driver\ G2_t^{DOM-DOM}$$

Donde:

- $Opex_t$: Opex proyectado para el nuevo Terminal de pasajeros en año t
- $Driver\ G2_t^{INT-INT}$: Participación de pasajeros INT-INT en año t.
- $Driver\ G2_t^{DOM-DOM}$: Participación de pasajeros DOM-DOM en año t.

226. Así, para calcular el Opex vinculado a cada flujo de pasajeros de transferencia solo se debe sumar lo siguiente:

$$OPEX\ grupo1_t^{transferencia} + OPEX\ grupo2_t^{transferencia}$$

227. La proyección de los gastos operativos asignados a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM se muestra en la siguiente tabla:

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

Tabla 30: LAP- proyección de costos operativos (2025-20230)

Detalle	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT – INT	3 139	3 710	4 241	4 573	4 866	5 189
DOM – DOM	1 416	1 425	1 452	1 477	1 522	1 562

Fuente: Cartas LAP-GPF-2024-0152 y LAP-GPF-2024-0176.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

228. Finalmente, la Propuesta de LAP precisa que no se han considerado partidas del Opex específicas que no responden a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia como la disposición de carritos o coches portaequipajes, área pública de circulación de vehículos, servicios de aduanas, servicios de migraciones, entre otros.

IV.7. WACC

229. La tasa de descuento empleada en la Propuesta de LAP, para el periodo 2024-2030, es el Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)[39]. Para calcular esta tasa, LAP estima el costo de capital propio empleando el modelo de valoración de activos financieros denominado *Capital Asset Pricing Model* (CAPM). En la siguiente tabla se presenta el detalle de los componentes del WACC.

Tabla 31: LAP-Estimación del WACC

Variable	Descripción	Valor	Fuente
R_f	T-Bonds 10- Por el principio de consistencia, mismo horizonte que la $R_m - R_f$: 1928 – 2023	4,86%	Damodaran
b	B apalancada promedio de aeropuertos “privados” y “regulados bajo *price caps”*	1,35	Bloomberg
$R_m - R_f$	Diferencial entre tasas libre de riesgo y rendimiento del mercado, 1928 – 2023	6,80%	Damodaran
RP	Promedio EMBI + últimos 24 meses	1,96%	BCRP
K_d	Costo de deuda estimado: all-in-cost	7,38%	LAP
D/E	Estructura de capital objetivo promedio del horizonte de evaluación	129,33%	LAP
t	Tasa efectiva de impuestos de cada año (incluye IR y participación de trabajadores)	25,90%	Dato Sunat
WACC		10,07%	

Fuente: Tabla 43 de la Propuesta de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.8. Propuesta Tarifaria

230. Sobre la base de la información expuesta en las secciones previas, mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176[40], el Concesionario señala que las tarifas máximas que permiten cubrir los costos de acuerdo con la metodología aplicada resultan en:

- TUUA de transferencia INT-INT: USD 12,11 más IGV por pasajero INT-INT.
- TUUA de transferencia DOM-DOM: USD 7,30 más IGV por pasajero DOM-DOM.

[39] WACC por sus siglas en inglés, *weighted average cost of capital.*

[40] Cabe señalar que mediante Carta N° C-LAP-GALC-2024-309 el Concesionario presentó su Propuesta Tarifaria. No obstante, mediante Cartas N° C-LAP-GPF-2023-0152 y N° C-LAP-GPF-2023-0176, el Concesionario presentó actualizaciones a su Propuesta Tarifaria.

231. Dichos incrementos tarifarios permiten que el VAN económico de cada uno de los flujos de caja sean cero. En la Tabla 32 y en la Tabla 33 se muestran el detalle de los mencionados flujos de caja.

Tabla 32: LAP-Flujo de Caja INT-INT

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tarifa (USD/PAX)	**12,11**	0	12,11	12,11	12,11	12,11	12,11	12,11
Pasajeros INT-INT	PAX	0	1 656 254	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
Ingresos brutos	**Miles de USD**	**0**	**20 055**	**24 511**	**28 423**	**31 054**	**33 430**	**35 981**
Contribuciones al Estado	Miles de USD	0	-9 529	-11 645	-13 504	-14 754	-15 883	-17 095
Ingresos netos	**Miles de USD**	**0**	**10 527**	**12 866**	**14 919**	**16 300**	**17 547**	**18 886**
OPEX	Miles de USD	0	-3 139	-3 710	-4 241	-4 573	-4 866	-5 189
Net IGV	Miles de USD	-8 865	2 283	3 761	4 543	4 972	5 361	5 776
Pago de IGV	Miles de USD	0	0	0	-1 723	-4 972	-5 361	-5 776
Pago de IR	Miles de USD	0	-987	-1 347	-1 724	-1 996	-2 243	-2 506
FLUJO DE CAJA OPERATIVO	**Miles de USD**	**-8 865**	**8 684**	**11 569**	**11 774**	**9 731**	**10 438**	**11 191**
Inversiones	Miles de USD	-49 952	0	0	0	0	0	0
Plan de inversiones	Miles de USD	0	-5 016	-833	0	0	0	0
Recupero inversión	Miles de USD	0	0	0	0	0	0	31 488
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO	**Miles de USD**	**-58 117**	**3 668**	**10 736**	**11 774**	**9 731**	**10 438**	**42 678**

VNP	**Miles de USD**	**0**

Fuente: Tabla 44 de la Propuesta de LAP actualizada mediante Carta N° C-LAP-GPF-2023-0176.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

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

Tabla 33: LAP- Flujo de Caja DOM-DOM

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tarifa (USD/PAX)	**7,30**	0	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30
Pasajeros INT-INT	PAX	0	816 893	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
Ingresos brutos	**Miles de USD**	**0**	**5 962**	**6 119**	**6 272**	**6 426**	**6 680**	**6 893**
Contribuciones al Estado	Miles de USD	0	-2 833	-2 907	-2 980	-3 053	-3 174	-3 275
Ingresos netos	**Miles de USD**	**0**	**3 129**	**3 212**	**3 292**	**3 373**	**3 506**	**3 618**
OPEX	Miles de USD	0	-1 416	-1 425	-1 452	-1 477	-1 522	-1 562
Net IGV	Miles de USD	-1 606	718	882	933	957	997	1 030
Pago de IGV	Miles de USD	0	0	0	-927	-957	-997	-1 030
Pago de IR	Miles de USD	0	-286	-288	-299	-314	-336	-355
FLUJO DE CAJA OPERATIVO	**Miles de USD**	**-1 606**	**2 146**	**2 380**	**1 547**	**1 582**	**1 648**	**1 701**
Inversiones	Miles de USD	-8 923	0	0	0	0	0	0
Plan de inversiones	Miles de USD	0	-909	-151	0	0	0	0
Recupero inversión	Miles de USD	0	0	0	0	0	0	5 958
FLUJO DE CAJA ECONÓMICO	**Miles de USD**	**-10 530**	**1 237**	**2 229**	**1 547**	**1 582**	**1 648**	**7 659**

VNP	**Miles de USD**	**0**

Fuente: Tabla 44 de la Propuesta de LAP actualizada mediante Carta N° C-LAP-GPF-2023-0176.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.9. Reajuste de las tarifas

232. En la Propuesta de LAP se señala que el mecanismo para el reajuste de las tarifas, entre las cuales se encuentra la TUUA, se realiza mediante la fórmula RPI-X, cuya metodología es aplicada a las canastas de servicios regulados. Asimismo, precisa que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN se identificaron las siguientes canastas de servicios prestados por LAP: Aeronaves, Pasajeros y Carga.

233. En esa línea, la Propuesta de LAP señala que correspondería adicionar una nueva canasta de servicios, "Pasajeros de Transferencia" debido a que corresponde a un tipo de pasajeros distinto al señalado en una de las canastas ya establecidas. Respecto al reajuste de las tarifas, estas se realizarían mediante la fórmula RPI-X de manera anual. El inicio de los reajustes se realizaría una vez estimado el factor de productividad (X), el cual se calcularía en 2026 con aplicación a las tarifas en 2027. Lo mencionado, según señala el Concesionario, guarda relación y se sustenta con lo establecido en el Anexo III del RETA, el Anexo 5 Apéndice 2 del Contrato de Concesión y la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión.

IV.10. Otros Temas

IV.10.1. Pasajeros en Tránsito

234. En la Propuesta de LAP se señala que de acuerdo con el "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú" aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, un pasajero en tránsito es aquel que *sale de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave en la cual arribó.* Es decir que, este pasajero al no desembarcar no hace uso del terminal. Sin embargo, LAP ha identificado que, por decisión de algunas aerolíneas, se recibe la instrucción de que los pasajeros en tránsito INT-INT desembarquen en el Terminal del AIJC, esto debido a limpieza de la aeronave, mantenimiento de la aeronave, demora o cancelación del vuelo de despegue, entre otros; lo cual, de acuerdo con LAP, va en contra de la definición de un pasajero en tránsito.

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

235. De acuerdo con la Propuesta de LAP, "en *el nuevo Terminal no se cuenta con un proceso específico para los pasajeros en tránsito INT-INT debido a que, por definición, estos no desembarcan en el Terminal. Sin embargo, en caso la aerolínea decidiera que dichos pasajeros desembarquen, realizarían el mismo recorrido de un pasajero de transferencia INT-INT. Excepcionalmente, y si el tiempo de espera fuera elevado, existe la posibilidad que la aerolínea disponga que sus pasajeros salgan a la zona pública. Frente a cualquiera de estos dos escenarios, y pese a que estos pasajeros hacen uso de la infraestructura y servicios del aeropuerto, no existe una tarifa y/o penalidad aprobada que LAP pueda cobrar a este tipo de pasajeros y/o la aerolínea*."

236. Al respecto, LAP solicita a Ositrán se pronuncie sobre el cobro de una penalidad a la aerolínea cuando los pasajeros en tránsito INT-INT desembarquen del avión y hagan uso del terminal, salvo causal de fuerza mayor debidamente sustentada a LAP.

IV.10.2. Inicio de cobro de la TUUA de Transferencia

237. LAP señala que, de acuerdo con los contratos que tienen con las aerolíneas, estas requieren contar con la información de las nuevas tarifas a aplicar (tanto de la TUUA internacional como la TUUA doméstica) con un plazo mínimo de 105 días de anticipación. En el caso particular de la TUUA de Transferencia, IATA[41] ha informado a LAP que requiere de 21 días adicionales aproximadamente para la implementación de estos nuevos cobros. Por tanto, el Concesionario estima que la aplicación del inicio de cobro de la TUUA de Transferencia se daría 126 días después de que Ositrán determine las tarifas a cobrar.

238. Asimismo, en la Propuesta de LAP se indica que el modelo supone que el cobro de la TUUA de Transferencia se realizará desde enero de 2025. Sin embargo, la tarifa será aprobada meses después y el cobro a través del *ticket* aéreo se estima que solo se podrá realizar 126 días después de la aprobación de la TUUA de Transferencia; tiempo durante el cual LAP prestará efectivamente servicios a los pasajeros de transferencia DOM-DOM e INT-INT. LAP indica que el Ositrán debe considerar estos factores para ajustar la tarifa, de manera que pueda recuperar los costos incurridos en la prestación de dichos servicios.

V. PROPUESTA TARIFARIA DEL OSITRÁN

239. De acuerdo con lo señalado previamente, mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN (en adelante, Resolución de Inicio), sustentada en el Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia.

240. En esa línea, en esta sección se presenta la metodología y los supuestos considerados para la estimación de la TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM. Es importante precisar que la Propuesta Tarifaria del Ositrán se ha elaborado tomando en cuenta los principios y criterios establecidos en el RETA. Asimismo, en aras de contar con la mejor información disponible, en línea con el Principio de Verdad Material[42], en esta nueva propuesta tarifaria del Ositrán, se está incorporando el análisis de los comentarios recibidos a la propuesta que fue aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN.

---

[41] De acuerdo con la Propuesta de LAP, IATA es la entidad encargada de implementar el cobro de la TUUA de Transferencia en el boleto aéreo.

[42] El Principio de Verdad Material, reconocido en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, *establece que "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".*

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

V.1. Metodología

241. El artículo 16 del RETA señala que corresponde al Ositrán determinar la metodología a emplear en la fijación tarifaria, pudiendo aplicar, entre otras, cualquiera de las metodologías que se señalan en dicho artículo del RETA. Asimismo, el numeral 16.5 del señalado artículo precisa que la metodología elegida se aplicará tomando en consideración el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión[43].

242. Como se indicó en el referido Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), dadas las características de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia, son dos las metodologías que podrían aplicarse: costos totalmente distribuidos y tarificación comparativa o *benchmarking*, las cuales se encuentra definidas en el Anexo I del RETA de la siguiente manera:

> ***"I.3. Costos Totalmente Distribuidos***
>
> *Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de la asignación de los costos directos e indirectos que implica su prestación.*
>
> *Los costos directos se refieren a aquellos costos que pueden ser directamente relacionados con el servicio, mientras que los costos indirectos se refieren a aquellos costos compartidos entre dos o más servicios.*
>
> *Esta metodología no considera las inversiones de largo plazo, por lo que se recomienda su aplicación cuando el periodo de vigencia del nivel tarifario a determinar sea no mayor a cinco (5) años.*
>
> *En el caso de infraestructura portuaria y aeroportuaria, esta metodología puede ser implementada mediante la aplicación del sistema de costeo ABC (Activity Based Costing)".*
> *(...)*
>
> ***"I.5. Tarificación comparativa o benchmarking***
>
> *Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar.*
>
> *Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Dichas diferencias, tales como el marco*

---

43 El artículo 16 del RETA señala:

"Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter enunciativo:

a) Costos Incrementales.
b) Costo Marginal de largo plazo.
c) Costos Totalmente Distribuidos.
d) Disposición a pagar.
e) Tarifación comparativa (Benchmarking).
f) Empresa Modelo Eficiente.
g) Costo de Servicio.
(…)
16.5. Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión".

[El subrayado es nuestro.]

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

> *regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria; sin embargo, la utilidad de esta metodología sigue siendo válida por el menor costo y mayor rapidez en el cálculo, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional.*
>
> *Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico."*

243. Como se observa, la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar. Esta metodología tiene la ventaja de no requerir información de demanda para el cálculo de las tarifas, además de generar menores costos regulatorios.

244. Al respecto, para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar con una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia. Además, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la tarifa promedio, pudiendo sobre o subestimar la tarifa.

245. Considerando ello, tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), no se encontró una muestra de aeropuertos comparable con el AIJC, donde se cobre la TUUA de Transferencia, por lo que se descartó el uso de la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking.*

246. De otro lado, con relación a la metodología de costos totalmente distribuidos, esta busca determinar las tarifas asignando los costos directos e indirectos que implica su prestación. Al respecto, dado que LAP ha venido prestando servicios a los pasajeros de transferencia desde el inicio de la concesión, se cuenta con información histórica de demanda y costos asociados. Asimismo, se dispone de proyecciones de demanda de los pasajeros de transferencia, las cuales han sido remitidas por el Concesionario.

247. Considerando lo anterior, con base en la mejor información disponible – la metodología más apropiada para determinar la Tarifa Máxima de la TUUA de Transferencia es la metodología de costos totalmente distribuidos. Esta metodología se implementa mediante los flujos de caja descontados, siendo que, como se desarrollará más adelante, en el presente procedimiento de fijación tarifaria se han elaborado dos flujos de caja, uno para pasajeros de transferencia INT-INT y otro para pasajeros de transferencia DOM-DOM.

Comentarios de AETAI, IATA y DGAC

248. Mediante la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala lo siguiente con relación a la metodología empleada:

i) La Propuesta Tarifaria del Ositrán no se encuentra debidamente motivada debido a que solamente evalúa dos metodologías (*benchmarking* y costos totalmente distribuidos); sin embargo, en el artículo 16° del RETA se consignan otras metodologías que no han sido evaluadas por el Regulador.

ii) Sobre la evaluación de la metodología de *benchmarking,* AETAI indica que en la Propuesta tarifaria del Ositrán se señaló:

> *Como se observa, la metodología de tarificación comparativa o benchmarking consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar. Esta metodología tiene la ventaja de no requerir información de demanda para el cálculo de las tarifas, además de generar menores costos regulatorios.*

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

> *Al respecto, para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar con una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia. Además, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la tarifa promedio, pudiendo sobre o subestimar la tarifa.*

Con relación a la frase "a que englobe o no los mismos servicios", AETAI señala que este no puede ser un motivo para no utilizar la metodología. Esto, debido a que, en términos operativos, el embarque de pasajeros nacional y domésticos es un proceso "estándar" o similar a nivel global, es decir, no existen mayores diferencias porque se encuentran referenciados por IATA y OACI.

De otro lado, en cuanto a que con una muestra muy pequeña no se permitiría emplear la mencionada de *benchmarking*, AETAI afirma que eso es correcto porque los aeropuertos en la región (con los cuales compite AIJC) no cobran TUUA de transferencia. Precisan que, por lo general, *los "aeropuertos competitivos" buscan atraer pasajeros y no alejarlos con tarifas adicionales que llevan al incremento de costos de pasajes*.

En opinión de AETAI, el sustento para no usar la metodología de *benchmarking*, no tiene mucho fundamento. Así precisa que, el método de tarifa comparativa, *"lo único que está haciendo es mostrar el comportamiento del mercado aeroportuario a nivel internacional, donde la tendencia es a una tarifa igual a cero. También es un mecanismo valido para corroborar si la tarifa propuesta por el regulador se ajusta a las condiciones del mercado internacional".*

iii) De acuerdo con AETAI, en el presente caso debió utilizarse la metodología de costos incrementales [44]. En particular indica que:

- En el Informe Nº 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se señaló que la modificación contractual podría ocurrir en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestados a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional

- En el Informe Nº 10-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Regulador reitera que, para efectos tarifarios, ***la TUUA de los pasajeros en transferencia debe ser tratado como un nuevo servicio.***

- En el Informe Nº 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se insistió en que la TUUA debe ser tratada como un servicio nuevo

A partir de lo anterior, AETAI deriva que la insistencia del Regulador en considerar para efectos tarifarios a la TUUA de transferencia como un "servicio nuevo" estaría vinculada con la metodología que debe usarse para determinar esta tarifa. En su opinión, lo que resulta pertinente es utilizar la metodología de costos incrementales

Dicha propuesta de metodología es sustentada en los "Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados", aprobados mediante Resolución del Consejo Directivo Nº 009-2002-CD/OSITRAN. Según AETAI, en dichos lineamientos, el Ositrán concluye en el punto 4.1.5 que la metodología más apropiada para la fijación tarifaria es los costos incrementales.

Asimismo, AETAI señala que las ventajas de utilizar la metodología de costos incrementales, según los mencionados lineamientos, son:

[44] Este comentario va en línea con lo señalado por el Sr. Benjamín de la Torre y el Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, en la Sesión de Consejo de Usuarios del 7 de febrero de 2025.

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

- *Incluyen los efectos favorables de las economías de escala y del cambio tecnológico.*
- *Los costos incrementales fijan el piso bajo el cual no deben caer las tarifas (mínima), caso típico de la prestación de servicios a unidades menores (por ejemplo, el servicio de aterrizaje y despegue en los aeropuertos).*
- *Se asegura que los consumidores pagaran precios que igualen al costo marginal. Es decir, el consumidor paga por los costos adicionales que se generan por brindar el servicio en cuestión.*

Además, AETAI pone como ejemplo el procedimiento de fijación de las tarifas de puentes de embarque en el AIJC, señalando que, como se trataba de un servicio nuevo que ofertaba LAP (Resolución de Consejo Directivo Nº 011-2005-CD-OSITRAN) se utilizó la metodología de costos incrementales.

249. En la misma línea, en la Audiencia Pública del 26 de febrero de 2025, el Sr. Martín la Rosa, representante de IATA, y el Sr. Rodolfo Inza, representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC), consultaron por qué no se había empleado la metodología de costos incrementales.

250. Finalmente, en la Sesión Extraordinaria Presencial N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Benjamín de la Torre, consultor de AETAI, señaló que el modelo de principal agente indica que cuando existe asimetría de información, el precio no es igual al costo marginal. Al respecto, consultó en qué metodología va a verificar el Regulador que efectivamente el precio fijado iguala al costo marginal.

Evaluación de las Gerencias

251. Con relación al **punto i)** del comentario, AETAI indica que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no se encuentra debidamente motivada, debido a que solamente se había analizado dos de las metodologías que figuran en el Artículo 16 del RETA. Al respecto, el referido Artículo 16 del RETA señala lo siguiente

> *Artículo 16. Metodologías*
>
> *16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria*
>
> *16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter enunciativo:*
> *a) Costos Incrementales.*
> *b) Costo Marginal de largo plazo.*
> *c) Costos Totalmente Distribuidos.*
> *d) Disposición a pagar.*
> *e) Tarifación comparativa (Benchmarking).*
> *f) Empresa Modelo Eficiente.*
> *g) Costo de Servicio.*
> *(…)*
> *16.5. Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.*
>
> [El subrayado es nuestro]

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

252. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 16 del RETA, la decisión de la metodología más apropiada para cada procedimiento de fijación tarifaria corresponde al Regulador. Para ello, el referido reglamento provee una relación de metodologías de carácter enunciativo, por lo que las opciones de las que dispone el Regulador no se limitan a las citadas en dicho reglamento. Adicionalmente, en el referido artículo se establece que la metodología que se aplique dependerá del tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se esté tarificando.

253. Como se observa, el RETA no establece que el Ositrán deba analizar cada una de las metodologías que se listan en el Artículo 16; más aun considerando que estas tienen solamente carácter enunciativo. En esa línea, en otros procedimientos de fijación tarifaria a cargo del Ositrán se han analizado solamente algunas de las metodologías, considerando el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se está tarificando[45].

254. Por lo señalado, y tal como se indicó en el numeral 93 del Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó el inicio del presente procedimiento; dadas las características de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia, son dos las metodologías que podrían aplicarse: costos totalmente distribuidos y tarificación comparativa o benchmarking.

> *93. En tal sentido, dadas las características de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia, son dos las metodologías que podrían aplicarse: costos totalmente distribuidos y tarificación comparativa o benchmarking; así, en el presente procedimiento debe determinarse cuál es la más adecuada.*
>
> [El subrayado es nuestro]

255. En tal sentido, dado el marco normativo vigente que rige la fijación de las tarifas de ITUP bajo el ámbito de competencia del Ositrán, el análisis realizado para determinar la metodología a ser empleada en el presente procedimiento de fijación tarifaria se encuentra debidamente motivado.

256. Por lo expuesto, se **desestima el comentario i) de AETAI**.

257. Con relación al **comentario ii),** AETAI indica que no es correcto que el Ositrán considere como criterio para evaluar la aplicación de la metodología de *benchmarking* el hecho de contar con una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia porque, en términos operativos, el embarque de pasajeros nacional y domésticos es un proceso "estándar" a nivel global. En su opinión, no se ha fundamentado adecuadamente el por qué no se usó dicha metodología.

258. Sobre el particular, en el numeral 93 del Informe que sustentó la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se citó el Anexo I del RETA, en donde se indica que:

> *I.5. Tarificación comparativa o benchmarking*
>
> *Consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Dichas diferencias, tales como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros,*

[45] Por ejemplo, en el procedimiento de Fijación tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de Contenedores Llenos" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao se evaluaron solamente las metodologías de costos incrementales y *benchmarking* (Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2023-CD-OSITRAN, reconsiderada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 018-2023-CD-OSITRAN). Asimismo, en el procedimiento de "Fijación Tarifaria del Servicio Especial Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer* en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao", también se evaluaron las metodologías de costos incrementales y *benchmarking* (Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0048-2022-CD-OSITRAN).

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

> *pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria; sin embargo, la utilidad de esta metodología sigue siendo válida por el menor costo y mayor rapidez en el cálculo, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico."*
>
> [El subrayado es nuestro]

259. Se observa que, de acuerdo con el RETA, con el fin de obtener una muestra confiable, deben tenerse en cuenta las diferencias en las características de los servicios, en particular, aspectos como el empaquetamiento o no de los servicios. En esa línea, en el numeral 197 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó:

> *197. Al respecto, debe indicarse que, para estimar una tarifa a través de esta metodología resulta necesario contar una muestra de aeropuertos que cobren una tarifa que englobe los mismos servicios que remunerará la TUUA de Transferencia. Además, a efectos de calcular las tarifas debe tomarse en consideración el tamaño de la muestra, en tanto que una muestra muy pequeña no capturaría de manera eficiente la tarifa promedio, pudiendo sobre o subestimar la tarifa.*
>
> [El subrayado es nuestro]

260. En cuanto a lo señalado por AETAI, respecto a que el embarque de pasajeros es un proceso "estándar" o similar a nivel global, cabe precisar que ello no está en discusión. No obstante, el hecho de que el procedimiento operativo sea el mismo, no implica que la tarifa que se cobra en cada aeropuerto sea comparable, porque si bien los servicios que reciben los pasajeros pueden ser muy similares; no queda claro que las tarifas que se cobran a los pasajeros remuneren los mismos conceptos en todos los aeropuertos.

261. Por lo señalado, al escoger una muestra de aeropuertos comparables, tiene que considerarse el detalle de los servicios que se remunera con la tarifa que se quiere comparar.

262. De otro lado, en cuanto a lo señalado por AETAI sobre que no hay suficiente sustento del por qué no se empleó la metodología de *benchmarking*; debe reiterarse que, la elección de la metodología, y el respectivo análisis (conforme lo establece el RETA) se desarrolló en la sección VI del Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó el inicio del presente procedimiento.

263. En la misma línea, es importante precisar que, en la Sesión Extraordinaria Presencial N° 77 de Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA, indicó que, cuando uno busca información comparable de aeropuertos que cobran a los pasajeros de transferencia, debe tener mucho cuidado, porque se pueden estar mezclando conceptos.

264. Finalmente, sobre este punto es preciso resaltar que, si bien AETAI formula cuestionamientos sobre el análisis efectuado en la Propuesta Tarifaria del Regulador sobre respecto a la metodología de benchmarking, lo cierto es que en sus comentarios, AETAI no plantea que se utilice esa metodología, sino la de costos incrementales, la cual se abordará en el siguiente comentario.

265. Por lo expuesto, se **desestima el comentario ii) de AETAI**.

266. Con relación al **comentario iii),** AETAI indica que, en múltiples opiniones, el Ositrán ha considerado, en términos tarifarios, a la TUUA de Transferencia como un servicio nuevo. Por tanto, AETAI considera que debería aplicarse la metodología de costos incrementales, sustentando su opinión en los "Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados", aprobados mediante Resolución del Consejo Directivo Nº 009-2002-CD/OSITRAN.

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

267. Además, AETAI pone como ejemplo el procedimiento de fijación de las tarifas de puentes de embarque en el AIJC[46], señalando que, como se trataba de un servicio nuevo que ofertaba LAP se utilizó la metodología de costos incrementales.

268. Al respecto, cabe señalar que, el 7 de junio del año 2002, se publicó en el diario Oficial El Peruano, la Resolución Nº 009-2002P-CD/OSITRAN que aprobó los "Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados", en el cual se describía con carácter enunciativo las metodologías que se podrían seguir para la fijación o revisión tarifaria.

269. Sin embargo, con posterioridad a ello, mediante la Resolución del Consejo Directivo N°0043-2004-CD/OSITRAN, se aprobó el "Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. De acuerdo con la Tercera Disposición Final de dicho Reglamento, entre otras, se derogó la Resolución de Consejo Directivo Nº 009-2002-CD/OSITRAN que aprobó los "Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados". En consecuencia, los lineamientos alegados por ATEAI, se encuentran derogados desde el año 2004.

270. Dicho ello, debe recordarse que, el marco normativo que rigen actualmente los procedimientos de fijación, revisión, y desregulación tarifaria es el RETA, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021CD-OSITRAN y sus modificatorias[47].

271. En segundo lugar, con relación a lo comentado por AETAI y a las consultas formuladas por los representantes de IATA y la DGAC en la Audiencia Pública, el numeral 5 del artículo 16 del RETA previamente citado, señala que la metodología que se aplique depende del tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se esté tarificando; en otras palabras, no necesariamente se tiene que usar la misma metodología en todos los casos.

272. En efecto, si bien la metodología de costos incrementales usualmente se emplea para determinar tarifas de servicios nuevos, es importante tener en cuenta que esta metodología se ha empleado para fijar las tarifas por nuevos servicios que se brindaban en infraestructura existente, como ha sido el caso de:

- El procedimiento de fijación de la tarifa de los puentes de embarque en el AIJC[48].
- El procedimiento de fijación de la tarifa de los puentes de embarque en el Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa[49].
- El procedimiento de fijación de la tarifa del servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao[50]

273. Por ejemplo, en los casos de fijación de las tarifas de puentes de embarque, tanto en Lima como en Arequipa, los terminales aéreos ya existían y operaban años. En esos casos la fijación de la tarifa consideró las inversiones y costos operativos adicionales asociados a la prestación del nuevo servicio, los cuales resultaban fácilmente identificables.

---

46 Las tarifas de puentes de embarque en el AIJC fueron aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 011-2005-CD-OSITRAN).

47 De acuerdo con el artículo 5 de la mencionada resolución, se derogó también la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CDOSITRAN, la Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN.

48 Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2005-CD-OSITRAN.

49 Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2015-CD-OSITRAN.

50 Tarifas aprobadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2023-CD-OSITRAN.

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

274. Sin embargo, en el procedimiento tarifario en curso, la situación es diferente, en tanto se trata de un nuevo terminal, que está siendo construido desde cero; de manera que, si bien existen áreas y equipamiento que utilizarán exclusivamente los pasajeros de transferencia; también hay áreas y equipamiento que serán compartidos con los otros tipos de pasajeros, todo lo cual influye en el diseño del Nuevo Terminal de Pasajeros

275. Así, por lo expuesto, dadas las características propias de este procedimiento y considerando la información disponible, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto de Inicio, la mejor metodología para fijar la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos.[51]

276. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de AETAI y se dan por atendidas las consultas formuladas por IATA y DGAC.**

277. Por último, con relación a la consulta formulada por el Sr. Benjamín de la Torre, consultor de AETAI, en la Sesión Extraordinaria Presencial N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, referido a en qué metodología va a verificar el Regulador que efectivamente el precio fijado iguala al costo marginal, debe indicarse que la asimetría de información, en mayor o menor medida, está siempre presente en los procedimientos tarifarios que se llevan a cabo, por lo que, se busca tomar las mejores decisiones con la mejor información que se tenga a disponibilidad[52].

278. En este caso en particular, en concordancia con lo que establece la Adenda 6, es obligación del Ositrán aprobar una TUUA de Transferencia para el inicio de operaciones del nuevo terminal, motivo por el cual con fecha 06 de junio de 2024 se dio inicio al respectivo procedimiento de fijación tarifaria mediante Resolución de Presidencia N° 0034-2025-PD-OSITRAN.

279. En este contexto, considerando la mejor información disponible, en el presente procedimiento tarifario se aplica la metodología de costos totalmente distribuidos, implementada mediante el flujo de caja libre. Con ello, se busca es que el nivel tarifario permita igualar el valor actual de los ingresos y el valor actual de los costos económicos de la provisión de los servicios cubiertos por la TUUA de Transferencia (ver Tabla 2). Así, en observación al principio de sostenibilidad, el nivel tarifario que se determina genera un valor actual neto del flujo de caja igual a cero.

280. Por lo expuesto, **se da por atendido en el comentario del Sr. Benjamín de la Torre.**

---

[51] Es importante mencionar que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, LAP indicó que, para AETAI, la única metodología de fijación tarifaria pertinente para cualquier servicio nuevo sería la de "Costos Incrementales", lo cual considera incorrecto, debido a que de acuerdo con el Anexo 1 del RETA, la metodología de costos incrementales solo puede ser aplicable cuando los costos adicionales que origina la prestación de un servicio son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa. El Concesionario añade que, en el presente procedimiento, los costos asociados a la provisión del servicio de TUUA de transferencia forman parte de un proyecto integral vinculado a la construcción y operación de un nuevo Terminal y que la atención de los pasajeros de transferencia involucra costos directos e indirectos que deben ser reconocidos en la determinación de la tarifa.

Asimismo, el Concesionario sostiene que la implementación de una metodología de costos incrementales parte de comparar una situación sin proyecto (sin provisión de servicio) y con proyecto, siendo el diferencial de costos totales asociado a cada uno de estos escenarios, la base para la determinación de la nueva tarifa mediante esta metodología. En tal sentido, LAP concluye que, al tratarse de un proyecto integral del tipo *greenfield*, en el cual los costos de todos los servicios dirigidos a los pasajeros variarán, dicho ejercicio no es posible, siendo lo más apropiado el uso de un enfoque de costos totalmente distribuidos.

[52] De acuerdo con el documento "Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana" de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) 2003, *"La información es un requisito indispensable para una regulación eficaz. En la teoría económica moderna, la regulación se analiza generalmente como problema de agente–principal, en el que el principal es el gobierno o el organismo regulador y el agente es el cuadro directivo de la empresa que es objeto de regulación (…) el principal se ve limitado por la falta de información sobre el agente y sobre las circunstancia que lo rodean y no puede observar su conducta con precisión.*

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

V.2. Supuestos generales considerados

281. Para calcular la TUUA de Transferencia se construyen dos flujos de caja: un flujo de caja para los pasajeros de transferencia INT-INT (en adelante, Flujo INT-INT) y un flujo de caja para los pasajeros de transferencia DOM-DOM (en adelante, Flujo DOM-DOM).

V.2.1. Horizonte de tiempo

282. De acuerdo con la Propuesta del Concesionario, la Fase II de inversiones en el Terminal de Pasajeros iniciará en el año 2031. Dicha fase implicará la ampliación de 29 000 m^2 adicionales hacia la zona oeste, la cual implica ampliaciones en las zonas de procesos de facturación, control de seguridad, inmigración, recojo de equipajes, entre otros. Considerando ello, en la presente Propuesta se considerarán los flujos de ingresos y egresos asociados a la prestación del Servicio de la TUUA de Transferencia del periodo comprendido desde el 30 de marzo de 2025[53] hasta el 31 de diciembre de 2030[54]; no obstante, para fines de la evaluación de flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.

283. Cabe indicar que, los flujos de ingresos y egresos del año 2025 serán ajustados en función al número de días en los que estará vigente la Tarifa, con lo cual el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio (365-31-28-29)/365.

Comentario de AETAI

284. Mediante la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que en tres oportunidades se ha modificado la fecha de apertura del nuevo terminal (18 de diciembre, 29 de enero y 30 de marzo).

285. AETAI precisa que, los mencionados cambios de fechas son de responsabilidad exclusiva del Concesionario y el Concedente; por lo que, los usuarios no deben perjudicarse. Así, dado que LAP insistió en que el nuevo aeropuerto iniciaba operaciones el 18 de diciembre de 2024 (situación que no se sucedió), los ingresos para el flujo de caja deben iniciarse a facturar desde enero del 2025.

Evaluación de las Gerencias

286. Al respecto, cabe reiterar que, de acuerdo con la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros.

[53] Si el inicio de operaciones del nuevo terminal se llevó a cabo el 01 de junio de 2025, en el presente documento se considera como fecha de inicio de operaciones el 30 de marzo del 2025, conforme al acta de acuerdos suscrita entre el MTC y LAP el 30 de enero del 2025.

[54] Cabe precisar que, si bien en el numeral 203 de la Propuesta Tarifaria del Regulador se indicó que este periodo culminaba el 29 de marzo de 2029, ello fue un error de tipeo, pues del mismo considerando, del íntegro de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y del modelo económico se observa que la fecha es 31 de diciembre de 2030.

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

287. En cuanto a la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, de acuerdo con el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP, firmada el 29 de abril del año 2022, el nuevo terminal de pasajeros debía entrar a operar el 30 de enero del 2025[55]. Posteriormente, mediante el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP el 30 de enero de 2025, se señaló que el nuevo terminal empezaría a operar a más tardar el 30 de marzo de 2025[56]. Como se observa no ha habido tres cambios de fecha como señala AETAI, solamente una del 30 de enero del 2025 al 30 de marzo del 2025.

288. De esta forma, para efectos del presente procedimiento tarifario, en la medida que la fecha prevista para el inicio de operaciones del nuevo Terminal de Pasajeros -conforme con el Acta de Acuerdos suscrita entre LAP y el MTC- era el 30 de marzo de 2025, el periodo para el flujo de ingresos que se debe considerar es desde esa fecha.

289. Sin perjuicio de lo señalado, en la sección V.1 del presente informe se ha indicado que, la metodología de costos totalmente distribuidos se implementa mediante los flujos de caja descontados.

290. Finalmente, se debe indicar que el procedimiento de fijación tarifaria no es el mecanismo para solicitar una posible compensación por los retrasos en el inicio de operaciones del Nuevo Terminal. En caso de considerarlo pertinente, los usuarios deberán recurrir a las instituciones pertinentes.

291. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario de AETAI**.

V.2.2. Moneda

292. Por lo general, las tarifas aeroportuarias se cobran en dólares americanos porque es una de las monedas más aceptadas y utilizadas en el comercio internacional, lo que facilita las transacciones tanto para aerolíneas como para pasajeros de diferentes nacionalidades. Asimismo, muchos costos asociados a la operación aeroportuaria, como la compra de combustible, equipos y otros servicios, pueden estar denominados en dólares. Por tanto, cobrar en dólares puede ayudar a alinear ingresos y egresos.

293. Cabe precisar que las tarifas de los servicios aeroportuarios que se cobran actualmente en el AIJC se expresan en dólares, tales como la TUUA Nacional, TUUA Internacional, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento, Puentes de Embarque, entre otros.

294. En el presente procedimiento tarifario, todas las variables consideradas en los flujos de caja se encuentran expresadas en dólares, debido a que los insumos empleados, como los montos de las inversiones y los costos de los Estados Financieros Regulatorios de LAP se encuentran expresados en dicha moneda.

295. Por lo expuesto, se propone que la moneda de cobro de la TUUA de Transferencia sea el dólar americano (USD).

---

[55] De acuerdo con el numeral 5.1.10 de la mencionada acta:

5.1.10 El Concesionario ratifica que el Nuevo Terminal de Pasajeros se ejecutará conforme al plazo previsto en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7 y el plazo adicional de 98 días otorgado con el Oficio N° 4622-2020-MTC/19 sustentado en el Informe N° 1587-2020-MTC/19.02; en ese sentido, el Concesionario ratifica su obligación de ***operar el Nuevo Terminal de Pasajeros el 30 de enero de 2025*** *en cumplimiento de la obligación establecida Enel Contrato de Concesión.*

[56] La mencionada acta de acuerdos fue remitida por el MTC el 30 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02.

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

V.3. Demanda

296. Tal como se ha indicado previamente, la TUUA de Transferencia se aplicará a los pasajeros de transferencia INT-INT y a los pasajeros de transferencia DOM-DOM[57].

297. Al respecto, a efectos de proyectar la demanda de pasajeros en transferencia, debe tomarse en cuenta que la proyección de tráfico de pasajeros en un aeropuerto depende de múltiples factores, tales como las condiciones económicas (locales e internacionales), las tendencias de la industria de la aviación, la existencia de aeropuertos cercanos, las políticas gubernamentales, los conflictos sociales, la infraestructura aeroportuaria, entre otros. En este caso en particular, debe tenerse en cuenta que los servicios materia del presente procedimiento de fijación tarifara se brindarán en un nuevo terminal, el cual tiene una capacidad mayor al terminal actual.

298. Cabe señalar que, de la revisión de la información histórica del tráfico de pasajeros en el AIJC, se observa que en el terminal actual el tráfico de pasajeros internacionales aún no recupera los niveles previos a la pandemia por el COVID-19, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 34: Ositrán Data histórica de LAP (miles de pasajeros)

Año	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017
Doméstico	6 902	7 915	8 480	9 479	10 437	11 352
Internacional	6 428	6 994	7 185	7 633	8 411	9 253
DOM-DOM	154	251	358	426	511	537
INT-INT	1 187	1 218	1 316	1 356	1 619	1 822
Participación DOM-DOM/Doméstico	2,2%	3,2%	4,2%	4,5%	4,9%	4,7%
Participación INT-INT/Internacional	18,5%	17,4%	18,3%	17,8%	19,2%	19,7%

Año	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Doméstico	12 219	13 222	4 620	7 680	11 733	13 113
Internacional	9 909	10 400	2 424	3 143	6 890	8 146
DOM-DOM	568	606	217	361	nd	691
INT-INT	1 861	1 764	390	215	517	873
Participación DOM-DOM/Doméstico	4,6%	4,6%	4,7%	4,7%	nd	5,3%
Participación INT-INT/Internacional	18,8%	17,0%	16,1%	6,8%	7,5%	10,7%

Nd: no disponible
Fuente: Anexo 1 de la Carta N° C LAP GPF 2024 0126[58]
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

299. Bajo dicho contexto, debe indicarse que, mediante Oficio N° 026-2024-MTC/12.08, el Concedente remitió el Plan Maestro del AIJC (versión diciembre 2023) presentado por LAP, el cual incluye información acerca de las proyecciones de tráfico de pasajeros. Sobre ello, en la medida que las proyecciones efectuadas en dicho Plan Maestro representan la mejor información disponible a la fecha, en la presente Propuesta Tarifaria se utilizarán dichas proyecciones para la estimación de la TUUA de Transferencia. Cabe señalar que esta información también ha sido utilizada por LAP en su Propuesta Tarifaria.

[57] Ello en línea con lo dispuesto en la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN, a través de la cuál 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. En dicha resolución se estableció que la Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia comprende a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM. En esa línea el Concesionario, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0019 indicó que la Propuesta del Regulador debería incluir únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

[58] Mediante la Carta N° LAP-GPF-2024-0162, LAP precisó que la información de los pasajeros domésticos incluye a los pasajeros domésticos de salidas y llegadas, los DOM-INT (DOM llegadas), los INT-DOM (DOM salidas) y los DOM-DOM (llegadas). Mientras que, la información de los pasajeros internacionales incluye a los incluye a los pasajeros internaciones de salidas y llegadas, los DOM-INT (INT salidas), los INT-DOM (INT llegadas), los INT-INT (INT salidas) y los INT-INT tránsito (INT salidas).

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

300. Cabe señalar que, con relación a las proyecciones de pasajeros en transferencia INT-INT, mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, el Concesionario indicó que las proyecciones consideradas en el Plan Maestro que fueron realizadas por su consultor consideran a los pasajeros en transferencia INT-INT y pasajeros en tránsito. Por tal motivo, en dicha carta el Concesionario remitió las proyecciones actualizadas únicamente para el caso de pasajeros de transferencia INT-INT, excluyendo a los pasajeros en tránsito. Con dichas proyecciones, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de pasajeros para el periodo 2025-2030.

Tabla 35 Proyecciones de demanda de pasajeros en el AIJC

Pasajeros	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	1 656 254	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
DOM-DOM	816 893	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
INT-DOM	1 170 065	1 345 893	1 473 976	1 615 552	1 744 712	1 883 779
DOM-INT	1 170 065	1 345 893	1 473 976	1 615 552	1 744 712	1 883 779
INT Salidas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	3 297 457	3 731 793	4 019 936	4 386 963	4 717 142	5 071 014
INT Llegadas (sin DOM-INT / INT-INT / Transito INT-INT)	3 297 457	3 731 793	4 019 936	4 386 963	4 717 142	5 071 014
DOM Salidas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	7 326 514	7 373 911	7 464 688	7 541 971	7 775 740	7 939 222
DOM Llegadas (sin INT-DOM / DOM-DOM)	7 326 514	7 373 911	7 464 688	7 541 971	7 775 740	7 939 222
Total	**26 061 218**	**27 765 763**	**29 123 849**	**30 533 964**	**32 151 321**	**33 703 859**

Fuente: Oficio N° 206-2024-MTC/12.08 y Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

301. Como se aprecia, las proyecciones de los pasajeros INT-INT consideran una recuperación significativa en los primeros años, seguida de un ajuste gradual de esta tendencia al alza, hasta que a largo plazo se logre un valor promedio similar al de la etapa previa a la pandemia de COVID-19. Por otro lado, en el caso de los pasajeros DOM-DOM, se observa que la participación de estos pasajeros se ha mantenido estable alrededor de 4,2% y 4,9% en el periodo 2014-2021, por lo que se asume que en el periodo 2024-2030 se mantendrá constante.

302. Así, las proyecciones de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM que se consideran en esta propuesta tarifaria son las que se presentan en la siguiente tabla. Cabe precisar que, considerando que la fecha acordada entre las Partes para el inicio de operaciones del nuevo terminal era el 30 de marzo del año 2025, se ajusta la demanda de dicho año por los días que efectivamente se brindará el servicio en el nuevo Terminal.

Tabla 36 Proyecciones de demanda de pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM

Pasajeros	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	1 256 938	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
DOM-DOM	619 943	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420

Fuente: Oficio N° 206-2024-MTC/12.08 y Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de AETAI

303. Mediante la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

> *La demanda se actualiza en función de la información del año 2024 que se encuentra publicada en CORPAC. Los datos que publica OSITRAN de los pasajeros están desfasados en un año. Es decir, el número de pasajeros que OSITRAN consigna para el año 2025, es el número de pasajeros correspondiente al 2024, según lo publicado por CORPAC. Cabe precisar que para la proyección se utilizan las mismas proporciones propuestas por LAP, así como las mismas tasas de crecimiento de los pasajeros (…)*

304. AETAI señala que ha actualizado la demanda en función a la información que publica CORPAC, debido a que la información del Ositrán se encuentra desfasada un año; asimismo, indica que la información que el Ositrán considera en el año 2025 corresponde a la del año 2024 según lo señalado publicado por CORPAC.

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

Evaluación de las Gerencias

305. Al respecto, en primer lugar, debe aclararse que la información del tráfico de pasajeros en el AIJC no se encuentra desfasada. La información al cierre del año 2024 se encuentra publicada en la plataforma de datos abiertos del Ositrán desde finales de enero de 2025[59].

306. Con relación a las proyecciones de demanda que se emplearon, en los numerales 212 y 213 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó:

> *212.Bajo dicho contexto, debe indicarse que, mediante Oficio N° 026-2024-MTC/12.08, el Concedente remitió el Plan Maestro del AIJC (versión diciembre 2023) presentado por LAP, el cual incluye información acerca de las proyecciones de tráfico de pasajeros. Sobre ello, en la medida que las proyecciones efectuadas en dicho Plan Maestro representan la mejor información disponible a la fecha, en la presente Propuesta Tarifaria se utilizarán dichas proyecciones para la estimación de la TUUA de Transferencia. Cabe señalar que esta información también ha sido utilizada por LAP en su Propuesta Tarifaria.*
>
> *213.Cabe señalar que, con relación a las proyecciones de pasajeros en transferencia INT-INT, mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0037, el Concesionario indicó que las proyecciones consideradas en el Plan Maestro que fueron realizadas por su consultor consideran a los pasajeros en transferencia INT-INT y pasajeros en tránsito. Por tal motivo, en dicha carta el Concesionario remitió las proyecciones actualizadas únicamente para el caso de pasajeros de transferencia INT-INT, excluyendo a los pasajeros en tránsito. Con dichas proyecciones, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de pasajeros para el periodo 2025-2030.*
> *(…)*
> *215.Así, las proyecciones de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM que se consideran en esta propuesta tarifaria son las que se presentan en la siguiente tabla. Cabe precisar que, considerando que el nuevo terminal entrará en operaciones el 30 de marzo del año 2025, se ajusta la demanda de dicho año por los días que efectivamente se brindará en servicio en el nuevo Terminal.*
>
> [El subrayado es nuestro]

307. Como se observa, la base de la información de las proyecciones de demanda del periodo 2025-2030 que se emplearon en la Propuesta Tarifaria del Ositrán son las establecidas en el Plan Maestro del AIJC (2023). Asimismo, se precisó que las proyecciones del año 2025 se ajustaron considerando que solamente se operaría el terminal 277 días (del 30 de marzo al 31 de diciembre de 2025). Por tanto, no es correcto lo señalado por AETAI, respecto a que las proyecciones del año 2025 corresponden a lo registrado en el año 2024.

308. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario de AETAI.**

V.4. Costos operativos

309. Como se indicó previamente, la metodología de tarificación del servicio materia del presente informe es la de Costos Totalmente Distribuidos. En tal sentido, en la presente Propuesta se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2025-2030 son detalladas a continuación.

[59] La información se encuentra disponible en: https://serviciosdigitales.ositran.gob.pe:8443/PortalDatosOsitran/reporte.jsp?code=2. Última revisión el 11-3-2025

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

310. Al respecto, debe mencionarse que, si bien en el Acta de Acuerdos suscrita entre el MTC y el Concesionario, se pactó que la fecha de inicio de operaciones del nuevo Terminal de Pasajeros en el cual se aplicará la TUUA de Transferencia sería el 30 de marzo de 2025; el inicio de operaciones del Nuevo Terminal recién se llevó a cabo el 1 de junio de 2025. Por tanto, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta no se dispone de información real sobre los costos operativos asociados a la prestación del servicio materia del presente procedimiento tarifario y solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que ha dejado de utilizarse. En tal sentido tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.

311. Considerando ello, se tomó como base de cálculo de las proyecciones de dichos costos a la información más actualizada disponible, esto es, la información reportada por el Concesionario en la Contabilidad Regulatoria del año 2023 que se encuentra verificada por el Ositrán.

312. Con dicha información, en primer lugar, se estimará el OPEX asociado al nuevo Terminal para el año 2025, luego se proyectará el OPEX asociado al nuevo Terminal para el resto del horizonte de análisis (2026-2030) y finalmente se asignará dicho OPEX para el servicio de la TUUA de Transferencia INT-INT y DOM-DOM. Cabe señalar que el Concesionario ha utilizado una metodología similar en su Propuesta Tarifaria.

V.4.1. Estimación del OPEX asociado al terminal en el año 2025

313. Para la estimación del OPEX asociado al nuevo Terminal del AIJC en el año 2025, se ajustará el OPEX del año 2023 registrado en la Contabilidad Regulatoria por la variación del OPEX para el año 2025 proyectada por LAP.

314. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario en su Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176, la proyección del OPEX del 2025 es estimado en base al OPEX real del año 2023. Según indica el Concesionario, las variaciones registradas en dichas proyecciones están relacionadas con el incremento del tamaño y la operación en el nuevo Terminal de Pasajeros, el cual será aproximadamente tres veces más grande que el actual Terminal, y, estará equipado con nuevos sistemas que implican un nivel mayor de costos asociados a la operación y mantenimiento.

315. Así, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176, LAP indicó que el presupuesto del 2025 considerado en su Propuesta Tarifaria fue actualizado, pasando de USD 129,9 millones a USD 119,4 millones. Asimismo, el Concesionario señala que para estimar el OPEX agrupó las cuentas en dos grupos. El primer grupo incluye las cuentas que varían en función al incremento del tamaño y la operación del nuevo Terminal, siendo que en este caso se proyecta el OPEX 2025 según las estimaciones de crecimiento del Concesionario; mientras que el segundo grupo incluye aquellas cuentas que no se encuentran asociadas al aumento del tamaño del nuevo Terminal, por lo que se asume una tasa de crecimiento basada en la inflación acumulada entre el 2023 y 2025 a efectos de obtener el OPEX proyectado del 2025.

316. Al revisar las cuentas asociadas al OPEX del 2023 y contrastarlas con el OPEX proyectado para el 2025, se aprecia los costos de dichas cuentas se han pasado de USD 39,4 millones en el 2023 a USD 56,2 millones según lo proyectado por el Concesionario. Considerando ello, a continuación, se detallan los argumentos señalados por LAP mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176 ante la mencionada variación de costos para el año 2025.

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

a) Gasto de personal

317. De acuerdo con lo señalado previamente, el gasto de personal asociado al nuevo Terminal en el año 2025 mostraría una variación de 39% con relación a lo registrado en el año 2023 para el actual Terminal. Sobre ello, LAP señala que dicho incremento se debe a la mayor cantidad de personal que va a requerir en el nuevo Terminal, en el incremento de salarios y en un monto de reserva.

318. En particular, LAP estima contar con 129 colaboradores nuevos, principalmente para la Gerencia Central de Operaciones (la cual está conformada por las Gerencias de Mantenimiento, Operaciones Aeroportuarias, Seguridad y Tecnologías de la Información). LAP señala que al cierre del año 2023 contaba con 597 personas, por lo que dicha contratación de personal representa un incremento de aproximadamente 22% de trabajadores. Asimismo, LAP indica que, siguiendo sus políticas de gestión de talento, está considerando un incremento salarial promedio de 5%. Esto, según el Concesionario, con el fin de mejorar la competitividad de LAP respecto al mercado; y, de esta manera, atraer y mantener talento dentro de la empresa.

319. Además, en cuanto al monto de reserva, LAP precisa que este monto asciende a USD 1 millón, y que se refiere a conceptos de 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 distintas para cubrir las vacantes), rotación del personal, etc.

320. Al respecto, se observa que el gasto de personal representa el 32% del total del gasto operativo asociado al terminal en el año 2023; dicha participación se mantiene en la proyección del año 2025 realizada por LAP. Así, considerando que el nuevo terminal será aproximadamente tres veces más grande que el terminal actual y que el número de operaciones se estima crezca más del 10%[60] al año 2025; con la información disponible al momento de elaborar el presente informe, se considerarían razonables las proyecciones de gastos de personal presentadas por LAP.

b) Consumo de electricidad

321. El consumo de electricidad registrado en la Contabilidad Regulatoria de LAP 2023 asciende a USD 1, 5 millones y, según LAP, se proyecta que dicho consumo pase a USD 2,7 millones para el año 2025. Al respecto, LAP sostiene que dicha variación se debe al incremento del consumo de electricidad y al incremento de la tarifa de energía.

322. Sobre el Incremento en el consumo de electricidad, LAP indica que mediante un análisis de cargas han identificado un consumo de electricidad mayor en 70% para el 2025 con relación al 2023. Mientras que, sobre la tarifa de energía, que de acuerdo con una adenda al contrato con Engie Energía Perú, corresponde a la potencia y a la energía eléctrica, LAP indica que dicha tarifa pasa de USD 27,5 por MW/h a USD 35,5 por MW/h en el año 2025.

323. Al respecto, se observa que el consumo de electricidad representa aproximadamente el 4% del total del gasto operativo asociado al terminal en el año 2023; cabe precisar que dicha participación pasó a casi el 5% en la proyección del año 2025 estimada LAP.

[60] Considerando que durante el año 2023 el número de operaciones en el AIJC alcanzó las 170 517 (de acuerdo con el Formato de Declaración Estadística que remite LAP mensualmente); y, que de acuerdo con el Plan Maestro presentado por LAP durante el 2023 (remitido por el MTC mediante el Oficio N° 0026-2024-MTC/12.08) considera en el escenario base 191 278 operaciones en el año 2024 y 206 589 operaciones en el año 2025

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

324. Así, considerando que el tamaño del nuevo terminal es aproximadamente tres veces más grande que el actual, parecería razonable esperar que el consumo de electricidad y la potencia requerida sea mucho mayor en el nuevo Terminal. Por ejemplo, según refiere el Concesionario, en el nuevo Terminal se requerirá contar con mayor equipamiento y sistemas que requieren el consumo de energía eléctrica, tales como:

- Sistemas de climatización: aire acondicionado, calefacción, ventilación
- Iluminación: general y de emergencia
- Equipos de seguridad y control, como sistemas de videovigilancia, sistemas de control de acceso, entre otros.
- Sistemas de información
- Ascensores y escaleras eléctricas.

325. Por lo señalado, con la información disponible al momento de elaborar el presente informe, se consideraría razonable la propuesta de LAP respecto a las proyecciones de consumo de electricidad para el año 2025.

c) Seguros

326. El costo de seguros proyectado para el nuevo Terminal en el año 2025 muestra una variación de 24% con relación a lo registrado en el año 2023. Sobre ello, el Concesionario precisa que el rubro de seguros considera 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;
- 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.

327. Al respecto, LAP precisa que 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, el cual incluye el nuevo terminal de pasajeros, plataformas etc. Para el año 2025, LAP considera que las tasas para Riesgos Catastróficos y Riesgos Políticos ascienden a 1,80 por mil y 0,85 por mil, respectivamente; por lo que, los gastos en pólizas de seguros proyectados para ambos tipos son: USD 4,5 millones para el Seguro de Propiedad Todo Riesgo (Riesgo Catastrófico) y USD 2,1 millones para el Seguro de Propiedad Todo Riesgo (Riesgo Político). Con ello, el total proyecto en seguros para el 2024 es de USD 6,6 millones.

328. Cabe precisar que una ampliación de infraestructura y equipamiento implica una mayor cobertura de seguros, toda vez que el nivel de inversiones que se asegurará será mayor. Más aún, en este caso en particular, en el cual se tendrá en operación un nuevo Terminal con mayor tamaño que el actual Terminal.

329. Asimismo, se observa que, de manera similar a lo registrado en la Contabilidad Regulatoria de LAP del año 2023, la participación de los seguros sobre los gastos operativos asociados al terminal se ha mantenido en aproximadamente 3% en la proyección de LAP para el 2025. Por lo señalado, con la información disponible al momento de elaborar el presente informe, se consideraría razonable la proyección propuesta por LAP sobre el costo de los seguros para el año 2025.

d) Servicio de Limpieza

330. El costo del servicio de limpieza registrado en el año 2023 fue de USD 2,1 millones, mientras que el costo proyectado en el nuevo Terminal para el año 2025 asciende a USD 4,4 millones. Sobre el particular, LAP precisa que dicho incremento se explica por:

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

- Incremento de dimensiones del terminal: dadas las nuevas dimensiones del terminal, se requerirá más personal e insumos para la limpieza, lo que conlleva a un incremento de su presupuesto en USD 1,7 millones; es decir un 75% mayor a lo gastado en el año 2023.
- Inclusión de cuatro máquinas barredoras adicionales, lo cual implica un gasto proyectado adicional de USD 500 000.
- Otros: se consideran gastos de limpieza de tanques, cisternas, edificios auxiliares y otros, lo que equivale a un presupuesto adicional de USD 800 000.

331. Como se ha indicado en las secciones previas, una ampliación de infraestructura implica mayores gastos de servicios e insumos; más aún, en este caso en el cual se pondrá en funcionamiento un nuevo Terminal de mayores dimensiones. Por ello, considerando lo señalado por LAP y teniendo en cuenta la información disponible al momento de elaborar el presente informe, se consideraría razonable la propuesta de LAP sobre la proyección de costos de limpieza para el año 2025.

e) Mantenimiento preventivo de equipos y sistemas

332. De acuerdo con LAP, el mantenimiento preventivo de los equipos y sistemas que dan soporte a la operación aeroportuaria pasaría de USD 1,1 millones en el año 2023 a USD 3,1 millones en la proyección estimada por LAP para el año 2025. En razón a ello, LAP indica que dicho incremento del gasto en mantenimiento se debe a que:

- Los equipos BHS (*baggage handling system*): se incrementa por el nuevo sistema BHS instalado en el nuevo Terminal, el cual tiene mayor cantidad de metros lineales para el transporte del equipaje. El costo de mantenimiento de estos equipos pasará de USD 20 000 mensuales en el 2023 a USD 112 000 mensuales en el 2025. Por lo tanto, al 2025 el incremento total será de USD 1,1 millones al año.

- Las subestaciones eléctricas (SE): se consideran a aquellos equipos que sirven para la conversión, transformación y distribución de energía eléctrica. Las subestaciones eléctricas se incrementarán de 38 en el año 2023 a 52 en el año 2025, pasando de un gasto anual de USD 300 000 en el 2023 a USD 900 000 en el año 2025; es decir un incremento de USD 600 000.

- La SET 60/10 KVA - 60/20 KV: se refiere a la nueva subestación eléctrica principal que alimentará al nuevo Terminal, la cual 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 100 000 mientras que el gasto proyectado para el 2025 será de USD 300 000. Por lo tanto, el presupuesto adicional requerido será de USD 200 000.

- Planta de agua helada: es 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 el nuevo Terminal. Este sistema complementará al sistema actual que es eléctrico. Para el mantenimiento de esta planta se requerirá de USD 200 000.

- Sistema puesta en tierra: en el 2023 el mantenimiento preventivo estaba a cargo del equipo de mantenimiento del Concesionario. Sin embargo, según indica el Concesionario, a partir del 2025 se tercerizará el mantenimiento de todo el sistema. Por lo tanto, el incremento del gasto de mantenimiento estimado por LAP asciende a USD 200 000.

- Sistema de abastecimiento de agua: LAP señala que, 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 tendrá un edificio dedicado a la tratar el agua extraída de pozos. Por lo tanto, el mantenimiento de este sistema implicará un incremento de USD 200 000.

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

333. Como se indicó previamente, en tanto que el tamaño del nuevo Terminal es aproximadamente tres veces más grande que el actual Terminal, y, a su vez, este nuevo Terminal contará con más equipamiento; se consideraría razonable esperar que los costos de mantenimiento preventivo en equipos y sistemas se incrementen. Así, dada la información disponible con la que se dispone, sería razonable considerar la propuesta de LAP sobre la proyección del año 2025 respecto de los costos mantenimiento de equipos y sistemas.

f) Servicios de terceros diversos

334. De acuerdo con LAP, este concepto hace referencia al gasto relacionado a diversos servicios realizados por empresas tercerizadas ofrecidos en el aeropuerto, el cual tuvo un gasto de USD 605 mil en el año 2023 y, según lo estimado por LAP, dicho gasto sería de USD 2,6 millones en el 2025. A continuación, se detallan las principales variaciones de esta cuenta:

- Desarrollo de almacenes y centros de carga que contribuirán o se encuentran relacionadas a las operaciones del terminal como por ejemplo el almacén principal de LAP, lo cual implica un incremento del gasto de USD 2 millones.
- "Digitalización (sic) 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, entre otros. Estos sistemas implicaran un incremento del gasto en USD 300 000.
- *Safety Management Systems* (SMS) y SI de Gestión: son aquellos sistemas de gestión relacionados al sistema de seguridad en el Terminal de Pasajeros. El importe adicional para el 2025 es de USD 100 000.
- Otros: estudios e implementaciones para el desarrollo de capacidades y cambios organizacionales, y estudios de monitoreo de fatiga en el Terminal. El importe adicional de este concepto para el 2025 es de USD 100 000.

335. Es importante indicar que este rubro representa menos del 5% de los costos totales; y que de este rubro, casi el 80% corresponde correspondería al desarrollo de almacenes y centros de carga. Así, dada la información disponible con la que se dispone, se consideraría razonable la proyección de LAP respecto del costo de servicios de terceros diversos estimado para el 2025.

g) Asesorías y consultorías

336. De acuerdo con LAP, la proyección del gasto en esta cuenta representa un incremento de 35% en el año 2025 con relación a lo registrado el 2023, lo que equivale aproximadamente a USD 500 mil. Así, el Concesionario precisa que el rubro de asesorías y consultorías 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, tales como:

- Estudio de obstáculos de AIJC y Catastro 2025, buscan identificar los obstáculos que dificulten las operaciones en el aeropuerto.
- 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.
- Desarrollo y Sostenibilidad: LAP pretende desarrollar un ecosistema aeroportuario sostenible, para ello cuenta con el plan de reducción de huella de carbono, el plan eficaz de mitigación de ruido de aeronave y la modificación de estudios de impacto ambiental.

337. Así, dada la información disponible con la que se dispone, se consideraría razonable la propuesta de LAP sobre el costo de asesoría y consultorías proyectado para el 2025.

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

h) Mantenimiento de equipos informáticos

338. El gasto registrado en esta cuenta para el año 2023 fue de USD 678 mil, mientras que la proyección realizada por LAP para el año 2025 asciende a USD 1,4 millones. Sobre ello, LAP señala que los mantenimientos de equipos informáticos considerados en este rubro son:

- Aplicaciones y sistemas requeridos para el nuevo terminal, que involucran un crecimiento del gasto en USD 1,1 millones.
  - 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.

- Seguridad de la información: enfocado en la protección de datos y sistemas relacionados a la seguridad aeronáutica, involucra un crecimiento del gasto en USD 300 000.
  - 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 se seguridad.
  - Hardening Expansión: Configuración de los dispositivos ICT de LAP.

- TUUA Sistema de Virtualización de Kubernetes, es una nueva plataforma para gestionar aplicaciones en la nube de la nueva arquitectura del sistema TUUA; lo cual implica un importe adicional de USD 100 000.

339. Al respecto, se observa que la participación de los gastos de mantenimiento de equipos informáticos sobre los gastos operativos asociados al terminal se ha mantenido en aproximadamente 2% en los años 2023 y 2025. Asimismo, como se ha indicado previamente, un terminal más grande requiere, entre otros, más equipos y por lo tanto nuevos programas, lo cual generará una necesidad de realizar más actividades de mantenimiento. Considerando ello, con la información disponible al momento de elaborar el presente informe, se consideraría razonable la propuesta de LAP respecto del gasto proyectado en mantenimiento de equipos informáticos para el 2025.

i) Otros

- **Consumo de materiales diversos:** LAP ha proyectado un incremento de 10% en el gasto de materiales diversos en el año 2025 con relación al 2023. Este rubro está relacionado con el de gastos de materiales diversos para el mantenimiento de la infraestructura del terminal (planta de Agua Potable, equipos de Protección Personal).

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

- **Servicio de buses**: el servicio es brindado a los pasajeros para su traslado desde las puertas de embarque hasta los aviones o viceversa. Al respecto, el presupuesto de LAP para el año 2025 considera un incremento de 10% con relación a lo observado en el año 2023, lo cual se sustenta en la entrada en operación de dos buses adicionales.

- **Servicios de guías aeroportuarios:** están encargados de brindar información y soporte a los pasajeros dentro del terminal. El presupuesto de LAP del año 2025 es de USD 1,4 millones, mientras que el gasto del 2023 fue de USD 726 mil. Ello se sustenta en:

  - Incremento de Guías Orientadores: pasan de 18 en el año 2023 a 23 en el año 2025.
  - Incremento de Guías TUUA: se crean 22 plazas.
  - Incremento de Guías Operacionales (GOPS): pasa de 10 en el año 2023 a 13 en el 2025.

- **Consumo de agua:** LAP ha presupuesto que el consumo de agua en el año 2025 es mayor en 34% a lo registrado en el año 2023. El Concesionario indica que el gasto en consumo de agua se compone de dos conceptos: el consumo en m^3 de agua y la tarifa del servicio, siendo que LAP precisa que el consumo en m^3 es la principal variable que sustenta el incremento.

- **Servicio médico:** este servicio consta de ambulancias, acompañamiento, asistencia médica, triaje y equipo médico y paramédico ofrecido a los pasajeros en el aeropuerto. El presupuesto 2025 de servicio médico implica un incremento respecto de lo registrado en el año 2023 de USD 480 mil. Al respecto, LAP precisa que el incremento de gastos se sustenta en que, desde el 2025 se contará con una ambulancia adicional, equipo médico y paramédicos adicionales y triaje.

- **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. El presupuesto 2025 de LAP considera un incremento de USD 152 mil con relación a lo registrado en el año 2023; lo que sustentan con el incremento de vehículos alquilados; al pasar de 33 en el año 2023 a 60 en el año 2025.

- **Publicidad:** dentro de este rubo se encuentra la 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.

  El presupuesto 2025 de LAP considera un incremento de USD 47 mil respecto de lo registrado en el año 2023. LAP sustenta este incremento en los gastos que realizará la Gerencia Comercial para la implementación de stands para conferencias, información a través de redes sociales, e iniciativas para socializar el nuevo Terminal 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

340. Como ya se indicó, el tamaño del nuevo terminal es aproximadamente tres veces más grande que el actual, por lo que va a requerir mayor equipamiento y sistemas que el actual terminal. Asimismo, se requerirá nuevos equipos y sistemas con los que no cuenta el actual Terminal. Por tanto, los costos operativos van a incrementarse, tanto en el consumo de servicios públicos (electricidad, agua, otros), como por el mantenimiento de equipos y sistemas, por el alquiler de vehículos para prestar servicios al mayor número de pasajeros que se proyecta, entre otros.

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

341. Por lo señalado, dada la información disponible al momento de elaborar el presente informe, se consideraría razonable la proyección de los costos operativos considerado por LAP para el año 2025.

j) Crecimiento del OPEX asociado a la inflación

342. Con relación a los demás rubros del OPEX, cuyo nivel de gasto no varía en función al tamaño y operaciones del nuevo Terminal, debe indicarse que el OPEX proyectado para el año 2025 de dichos rubros se estima considerando un ajuste por la inflación acumulada de los años 2024 y 2025. Para tal fin, se considera el ajuste efectuado por el Concesionario en su Propuesta Tarifaria el cual es de 4,40%.

k) OPEX asociado al terminal en el año 2025

343. Considerando la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2023 correspondiente a la unidad de negocio "Terminal de Pasajeros" y las variaciones del OPEX proyectadas por LAP para el año 2025, se obtiene la estimación del OPEX asociado al terminal del año 2025, el cual asciende a USD 56 227 811.

344. Cabe precisar que se han excluido algunas cuentas del OPEX que no están relacionadas con los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM. Así, se excluyen del OPEX a las cuentas de "acopio carros portaequipaje", "distribución legal de la renta", "Operación red gigabit", "Dif. de Inventario Repuestos" y "Contribución a Senati", "Donaciones", "Sanciones" y "Premios y obsequios". Tampoco se han considerado los montos correspondientes al Impuesto General a las Ventas debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.

Tabla 37 OPEX asociado al terminal en el año 2025 (USD)

Categoría	OPEX 2025
Gastos de Personal	17 860 701
Mantenimiento de Activos	6 478 076
Servicios prestados por terceros	14 611 870
Outsourcing	12 416 322
Otros Costos	4 860 841
Total	**56 227 811**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Comentario de AETAI

345. En la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

i) Los incrementos en los costos (39%) que propone Ositrán entre el período 2023 y 2025, no están debidamente verificados. En su opinión, el regulador solo se limita a incorporar esta variación, según lo estimado por LAP, sin realizar ningún tipo de cuestionamiento ni sustento técnico.

ii) Asimismo, AETAI precisa que, debido a las continuas faltas a la verdad por parte de LAP[61], hacen cuestionable cualquier información que remita, por lo que requiere ser contrastada.

Sin perjuicio de lo señalado, AETAI indica que es muy probable que los costos de operación aumenten para LAP debido al tamaño del terminal. Para capturar este efecto, AETAI propone un procedimiento alternativo, que consiste en calcular el costo medio por pasajero de los costos directos e indirectos. Luego este costo medio se actualiza por inflación de Estados Unidos hasta el año 2025 y se multiplica por el

[61] Como ejemplos, AETAI cita las declaraciones del Concesionario relativas a la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Terminal (18 de diciembre de 2024 o el 30 de enero de 2025), cuando sabía que no tenía los certificados y permisos que se requieren para operar; y los cambios significativos que se dan en los *drivers*, por ejemplo, en el caso de check in una variación de casi USD 700 000.

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

número de pasajeros proyectado para el año 2025. El valor obtenido bordea el 22% que se aplica a todos los costos directos e indirectos.

Posteriormente, para el periodo 2026-2030, AETAI propone actualizar el valor del año 2025 utilizando la fórmula empleada por el Ositrán, es decir, por elasticidad y variación porcentual de pasajeros (= 1+E.Var%Pasajeros).

Evaluación de las Gerencias

346. Con relación al **comentario i)**, referido a que los incrementos de los costos operativos en la Propuesta Tarifaria del Regulador (39%) no se encontrarían debidamente verificados, debe señalarse que dicha afirmación no es exacta. En efecto, como se detalló en la sección *V.4.1. Estimación del OPEX asociado al terminal en el año 2025*, las tasas de variación del OPEX base del año 2023 al 2025 no ascienden uniformemente a 39%. Por ejemplo, para un grupo de rubros del OPEX, el incremento proyectado está asociado solo a la inflación, con lo cual la tasa de crecimiento es menor al 5% (dentro de este rubro se encuentran algunos mantenimientos preventivos, algunos impuestos y *software*, entre otros)[62].

347. En cuanto a que las variaciones del OPEX no se encuentra verificadas, tal como se indicó en los numerales 217 y 218 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán[63], durante este procedimiento tarifario no se dispone de información real sobre los costos operativos asociados a la TUUA de Transferencia, ello porque el nuevo terminal no se encuentra operando aún. Por ese motivo, como mejor aproximación, se considera adecuado usar de base la información de la Contabilidad Regulatoria asociada al terminal actual del ejercicio 2023, que es la más actualizada posible y la cual se encuentra verificada por el Ositrán.

348. 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.

349. 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[64]; 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.

---

62 Para mayor detalle de las variaciones de los costos base del año 2023 al 2025, se puede revisar la hoja "5.3 Var OPEX 2023-25" del modelo que sustenta la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

63 De acuerdo con los numerales 217 y 218 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán:

217.Al respecto, debe mencionarse que el nuevo Terminal de Pasajeros, en el cual se aplicará la TUUA de Transferencia, iniciará operaciones el 30 de marzo de 2025, motivo por el cuál, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta no se dispone de información real sobre los costos operativos asociados a la prestación del servicio materia del presente procedimiento tarifario. No obstante, es importante señalar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.

218.Considerando ello, se tomará como base de cálculo de las proyecciones de dichos costos a la información más actualizada disponible, esto es, la información reportada por el Concesionario en la Contabilidad Regulatoria del año 2023.

[El subrayado es nuestro.]

64 Considerando que durante el año 2023 el número de operaciones en el AIJC alcanzó las 170 517 (de acuerdo con el Formato de Declaración Estadística que remite LAP mensualmente); y, que de acuerdo con el Plan Maestro presentado por LAP durante el 2023 (remitido por el MTC mediante el Oficio N° 0026-2024-MTC/12.08) considera en el escenario base 191 278 operaciones en el año 2024 y 206 589 operaciones en el año 2025

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

350. 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 reciente inicio de operaciones del nuevo terminal, no es posible realizar una verificación directa de los costos.

351. En este punto, no está demás reiterar que, por mandato contractual (la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión), se requería 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 sujetó precisamente a dicho mandato contractual.

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

353. Con relación al **comentario ii)**, AETAI propone un procedimiento alternativo para proyectar los costos operativos al 2025, el cual consiste en calcular el costo medio por pasajero de los costos directos e indirectos; actualizarlo por la inflación de Estados Unidos hasta el año 2025 y multiplicarlo por el número de pasajeros proyectado para el año 2025. El resultado de dicho procedimiento arroja un valor que bordea el 22%, el cual es aplicado a todos los costos directos e indirectos.

354. Al respecto, es importante reiterar que, contrariamente a lo afirmado por AETAI, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán no todos los rubros del OPEX crecen a la misma tasa (39%).

355. Por otro lado, la propuesta de AETAI (calcular los costos del año 2025 considerando el costo medio por pasajero) asume que todos los rubros del OPEX van a crecer en la misma proporción (22%), lo cual no ha sido sustentado por AETAI y no reflejaría el comportamiento de los costos en una nueva infraestructura y operación. Esto, debido a que se estaría asumiendo que todos los costos operativos dependen en la misma proporción del número de pasajeros que se atiende, lo cual no se corresponde con la realidad. A manera de ejemplo, consideremos el caso de los impuestos prediales, los cuales, bajo la propuesta de AETAI, crecerían a medida que se atiendan a más pasajeros en el AIJC.

356. Adicionalmente, debe precisarse que, en el nuevo terminal se tendrán nuevos sistemas y equipamiento con los que no se cuenta en el terminal actual y que por lo tanto requerirán de mantenimiento adicional. Asimismo, dado que se va a tener una mayor infraestructura, con lo cual las pólizas de los seguros también van a incrementarse. Por consiguiente, considerar que todos los rubros de OPEX crecerán en la misma proporción no sería razonable.

357. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**

Comentario de LAP

358. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, entre otros puntos, LAP señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán plantea que se empleen flujos en términos reales para el cálculo de las tarifas; sin embargo, observa que en el cálculo se han mezclado flujos nominales y reales; por lo que, todos los flujos deben homogenizarse en términos reales.

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

359. En particular, LAP señala que la estimación del OPEX del año 2025 considera la inflación acumulada del periodo 2024-2025; por lo que, con el fin de ser consistentes con el flujo de caja en términos reales del 2024, debe descontarse la inflación del año 2025.

360. Al respecto, en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló lo siguiente:

> *339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.*
>
> [El subrayado es nuestro.]

361. Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales; por lo cual resulta adecuado deflactar los costos operativos del año 2025.

362. Así, con el fin de mantener la consistencia de los flujos de caja, debe determinarse el OPEX del 2025 en términos reales.

363. En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario de LAP**, y en la siguiente tabla se presenta la actualización del opex asociado al terminal en el año 2025, en términos reales[65].

Tabla 38 OPEX asociado al terminal en el año 2025, en términos reales
(USD)

Categoría	Opex 2025
Gastos de Personal	17 529 481
Mantenimiento de Activos	6 357 943
Otros Costos	4 770 699
Outsourcing	12 186 065
Servicios prestados por terceros	14 340 898
Total	**55 185 086**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.4.2. Estimación del OPEX asociado al terminal en el periodo 2026-2030

364. Considerando el OPEX asociado al terminal para el año 2025, se procede a proyectar el OPEX para el periodo 2026-2030. Para ello, en línea con lo señalado previamente, es importante notar que existen cuentas que se encuentran asociadas al flujo de pasajeros, es decir, ante un mayor tráfico de pasajeros, mayor será el costo asociado a dicha cuenta (costos directos e indirectos); así como también existen cuentas que no dependen de dicho flujo (costos no imputables y cuentas que se encuentren en función a un área establecida[66]).

[65] Cabe precisar que la tasa de inflación utilizada corresponde a la inflación proyectada de los Estados Unidos para el año 2025, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 2024. Fuente: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1 (Consultado el 11 de marzo de 2025).

[66] La propuesta de LAP señala que, adicionalmente hay tres cuentas específicas que no son influenciadas por un crecimiento de pasajeros: seguros (se cotizan por metros cuadrados); arbitrios e impuesto predial. Por ello, para la proyección de estas tres cuentas en el periodo 2026-2030, solo se utiliza la inflación.

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

365. Para la proyección del OPEX del primer grupo de cuentas, es decir, para aquellas que varían en función al mayor tráfico de pasajeros, se tomará en cuenta la tasa de crecimiento de los pasajeros proyectados en el AIJC y la elasticidad pasajeros-OPEX, según la siguiente fórmula:

$$Opex\ Real_t = Opex\ Real_{t-1} * (1 + Elasticidad_{PAX-OPEX} * \Delta PAX_t)$$

366. Con relación a ello, debe indicarse que el Concesionario utilizó la misma fórmula para obtener el OPEX real proyectado del periodo 2026-2030. De esta manera, LAP calculó una elasticidad entre los costos operativos y el tráfico de pasajeros con información del periodo 2011-2023, dando como resultado 0,49; es decir, consideran que un aumento de 1% de pasajeros genera un incremento de 0,49% en el OPEX real.

367. Al respecto, mediante el Oficio N°00253-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP remitir los cálculos realizados para determinar la elasticidad, incorporando todas las bases de datos empleadas. Así, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162 LAP remitió el archivo *do file* que contiene el detalle de los cálculos realizados y la base de datos en MS Excel®.

368. Al revisar la información remitida por LAP, se observó que la información de OPEX empleada difería de la información de la Contabilidad Regulatoria. Sobre ello, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176, LAP señaló que el cálculo de la elasticidad lo realizó con información del periodo 2011-2023 debido a que la información de la contabilidad regulatoria previa al 2011 a la que tuvieron acceso no identificaba los gastos no imputables y, por ende, no permitía calcular adecuadamente la variable dependiente. Sin embargo, LAP precisa que, tras una revisión exhaustiva, logró acceder a información desde el año 2006 con la desagregación de los componentes del OPEX en costo directo, indirecto y no imputable.

369. Asimismo, LAP precisa que ha estimado los siguientes modelos:

- **Modelo 1 (controlado por COVID):** donde analizaron el coeficiente del ln(pasajeros) sobre el ln(OPEX real). Asimismo, precisan que incluyeron un control por el COVID-19 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):** es igual al modelo 1 pero le incluyeron tendencia.

370. En la siguiente tabla se presenta los resultados de los modelos estimados por LAP

Tabla 39 Cálculo de la elasticidad presentado por LAP

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.*
Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

371. De acuerdo con los estándares estadísticos, LAP empleó el Criterio de Información de Akaike (AIC) para elegir el modelo; es decir se eligió el modelo con menor AIC, esto es, el modelo 1. Dicho modelo da como resultado una elasticidad de 0,51.

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

372. Al respecto, se considera adecuado estimar una elasticidad pasajeros-OPEX en tanto que ello permitirá medir la variación del OPEX ante las variaciones del tráfico de pasajeros en el AIJC. Sobre ello, para estimar dicha elasticidad se utiliza información del tráfico de pasajeros del AIJC remitida por LAP a la Declaración Estadística del Ositrán, así como en los datos del OPEX asociado al pasajeros (tanto directo como indirecto) contenidos en la Contabilidad Regulatoria de la empresa. Con ello, se estimaron cuatro modelos, entre los cuales se combinaron distintos escenarios, como inclusión de los efectos del COVID-19 y una tendencia con el fin de capturar los posibles efectos de la pandemia y los cambios estructurales no asociados al tráfico, respectivamente, sobre el desempeño del OPEX asociado al terminal.

373. De los cuatros modelos estimados, el que mostró mejores resultados fue: $ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon$), dando como resultado una elasticidad estimada entre el OPEX y el tráfico de pasajeros es de 0,3448. El detalle de la estimación de los modelos se presenta en el **ANEXO 2** del presente Informe.

374. De otro lado, con relación a la tasa de variación de los pasajeros, debe indicarse que, LAP estima el OPEX proyectado en base a la variación acumulada de pasajeros. Sobre ello, con la finalidad de obtener proyecciones que reflejen la variación anual y no acumulada del tráfico de pasajeros, en la presente propuesta se considera la variación de pasajeros del año previo.

Tabla 40 Variación anual de pasajeros y elasticidad pasajero-OPEX

	2026	2027	2028	2029	2030
Tasa de crecimiento pasajeros	6,5%	4,9%	4,8%	5,3%	4,8%
Elasticidad pasajeros-OPEX	0,3448	0,3448	0,3448	0,3448	0,3448

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

375. De esta manera, el OPEX relacionado al primer grupo de cuentas que se encuentran asociadas al tráfico de pasajeros, se estima considerando el OPEX real del año 2025, la tasa de crecimiento de pasajeros en el nuevo Terminal y la elasticidad pasajeros-OPEX.

376. Ahora bien, respecto del segundo grupo de cuentas, al estas no depender del tráfico de pasajeros, se considera que estas se mantienen constantes durante el periodo 2026-2030.

377. Considerando ello, en la siguiente tabla se muestra el OPEX asociado al nuevo Terminal proyectado para el periodo 2025-2030, clasificándolo en función a los costos directos, indirectos y no imputables.

Tabla 41 Proyección del OPEX real asociado al terminal, 2025-20230

OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directo	19 722 666	20 124 590	20 431 940	20 741 314	21 085 420	21 404 848
Indirectos	24 768 009	25 323 830	25 748 864	26 176 698	26 652 562	27 094 299
No Imputables	11 737 135	11 737 135	11 737 135	11 737 135	11 737 135	11 737 135
Total	**56 227 811**	**57 185 555**	**57 917 939**	**58 655 148**	**59 475 117**	**60 236 282**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

378. Cabe señalar que, en la Propuesta de LAP se utiliza el OPEX en términos nominales, es decir, se ajusta el OPEX real por la inflación proyectada de los Estados Unidos de América, sin embargo, no ajusta la Tarifa propuesta por inflación. Sobre ello, con la finalidad de considerar los flujos de ingresos y egresos en las mismas condiciones, en la presente Propuesta se consideran los flujos de ingresos y egresos en términos reales.

Comentario de LAP

379. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, LAP observa el cálculo de la elasticidad entre los costos operativos y la cantidad de pasajeros realizado por el Ositrán, debido a que no se consideró a la variable de control por COVID-19.

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

"En el Proyecto elaborado por OSITRAN, se aplicó un modelo econométrico para determinar la elasticidad entre los costos operativos (OPEX) y la cantidad de pasajeros (PAX), cuyo resultado fue una elasticidad estimada entre el OPEX y el tráfico de pasajeros de 0.3448. En el Anexo 2 del Proyecto se exponen los criterios para la selección del modelo. En estos se priorizó criterios estadísticos de información (como el Criterio de Información de Akaike), quitando relevancia a si la especificación omite variables relevantes, teniendo en cuenta que ello puede generar sesgos en los estimadores y comprometer la validez del modelo[3].

Sobre este punto, la variable de control por COVID-19 no puede ser excluida, pues el sentido económico y la evidencia observada en el funcionamiento del AIJC, advierte que la pandemia alteró los patrones de tránsito (menor número de pasajeros) y costos operativos (mayor OPEX relativo en limpieza y seguridad sanitaria). Es decir, la pandemia introdujo cambios en los costos operativos, independientemente del número de pasajeros.

Por ello, el no controlar por esta variable ocasionaría un sesgo de variable omitida en la estimación de la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, pues no permitiría aislar el impacto específico de la pandemia en la dinámica entre número de pasajeros y costos operativos. Cabe recalcar que, la significancia estadística de la variable COVID-19 no es lo relevante en su inclusión en el modelo econométrico, sino cómo esta absorbe el sesgo de la variable de interés, de modo que permite una estimación insesgada del coeficiente de interés.[4]

---

[3] Wooldridge (2016) en Introductory Econometrics: A Modern Approach.

[4] Gujarati & Porter (2010) en Econometría, 5ta edición. Los autores indican que cuando un modelo es formulado con base en la teoría pertinente, no se aconseja eliminar variables de dicho modelo (p.473). Hünermund & Louw (2025) en "On the Nuisance of Control Variables in Regression Analysis". Los autores sostienen que los coeficientes de variables de control tienen como fin reducir el sesgo en la variable principal de interés, que es el foco del análisis. Sin embargo, estos coeficientes (de las variables de control) no están destinados a proporcionar interpretaciones causales."

Evaluación de las Gerencias

380. Como puede apreciarse, el Concesionario cuestiona que en el modelo econométrico utilizado por el Ositrán para estimar la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros (0,3448), se haya priorizado criterios estadísticos como el AIC sobre la posible omisión de variables relevantes, lo que podría generar sesgo en los estimadores. Sobre el particular, LAP argumenta que la variable $covid$ no debe ser excluida, ya que la pandemia alteró los costos operativos independientemente del tráfico de pasajeros, afectando rubros como limpieza y seguridad sanitaria. Asimismo, el Concesionario señala que omitir esta variable introduciría sesgo de variable omitida, impidiendo aislar correctamente el impacto de la pandemia en la relación entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, y enfatiza que la significancia estadística de la variable $covid$ no es el criterio clave para su inclusión, sino su capacidad para corregir dicho sesgo y garantizar una estimación insesgada de la elasticidad.

381. Al respecto, debe señalarse que, tal como se indicó a detalle en el Anexo 2 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el modelo seleccionado ($\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon}$) resultó sólido a la luz de los datos empleados, cumpliendo razonablemente bien con los supuestos teóricos y presentando resultados consistentes. En el caso particular de la exclusión de la variable $covid$, en el referido Anexo se manifestó, sobre la base de los resultados econométricos, que no existiría evidencia suficiente para afirmar que el efecto del COVID presente un impacto relevante sobre la variación de los costos operativos cuando ya se están considerando las variables asociadas al tráfico de pasajeros y la tendencia.

382. No obstante, con la finalidad de dar respuesta al comentario del Concesionario respecto a la exclusión de la variable $covid$ en el modelo para la estimación de la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros, a continuación, siguiendo lo desarrollado en el Anexo 2 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, se efectúa la comparación entre el Modelo 2 ($\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon}$) que no incluye la variable $covid$ y el Modelo 1 ($\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_2 covid + \beta_3 ten + \epsilon}$) que si la incluye.

a) Ausencia de evidencia con relación al sesgo por variable omitida

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

El Concesionario manifiesta que la exclusión de la variable $covid$ generaría un sesgo de variable omitida en la estimación de la elasticidad. Al respecto, el sesgo de variable omitida se refiere al sesgo en el estimador de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) que surge cuando el regresor se correlaciona con una variable omitida[67]. Sin embargo, para que esto ocurra, en el presente caso deben cumplirse las siguientes dos condiciones:

i. La variable $covid$ debe estar correlacionada con la variable explicativa principal $(ln(PAX))$.
ii. La variable $covid$ debe afectar directamente la variable dependiente $(ln(OPEX))$, independientemente de $ln(PAX)$.

Sobre el particular, de los resultados de las pruebas estadísticas realizadas, se observa que estas condiciones no se cumplen:

- Asociación entre $ln(PAX)$ y $covid$: El coeficiente de correlación entre las variables $covid$ y $ln(PAX)$ es 0,056299, indicando una relación extremadamente débil.

- Significancia de $covid$ en la estimación de $ln(OPEX)$: En el Modelo 1, la variable $covid$ no es estadísticamente significativa (***p-value*** = 0,330), lo que indica que su inclusión no mejora la capacidad explicativa del modelo. Asimismo, la comparación de los criterios de información (AIC y BIC) muestra que el Modelo 2 tiene mejor ajuste que el Modelo 1[68], lo que sugiere que la exclusión de la variable $covid$ no compromete la validez del modelo.

Por tanto, se puede concluir que no hay evidencia de que la exclusión de la variable $covid$ cause un sesgo en la estimación de la elasticidad, ya que su efecto sobre la variable dependiente $(ln(OPEX))$ ya está capturado a través de la evolución en el tráfico de pasajeros $(ln(PAX))$.

b) Problemas de especificación en el Modelo 1

En el supuesto negado de que se considere la inclusión de la variable $covid$ en el modelo, se estaría introduciendo colinealidad con la variable de tendencia, esto es, la presencia de un grado de correlación alto entre dichas variables, lo cual afectaría la estabilidad de los coeficientes. En efecto, de los resultados de las pruebas estadísticas realizadas, se observa que:

- En el Modelo 1, el Factor de Inflación de la Varianza (VIF) de la variable $covid$ es 8,463129, el de $ln(PAX)$ es 8,342837 y el de ten es 16,632787, lo cual indica una colinealidad moderada-alta.

- En el Modelo 2, donde se excluye la variable $covid$, el VIF de $ln(PAX)$ y ten baja a 1,971573, eliminando la colinealidad y mejorando la estabilidad del modelo.

En ese sentido, la inclusión de la variable $covid$ en la especificación del modelo ocasionaría que se inflen los errores estándar de los coeficientes, lo cual a su vez reduciría la precisión de la estimación de la elasticidad.

[67] ROMERO, J. (2021). Econoalgoritmia: Econometría avanzada y ciencia de datos con R. Disponible en: https://econoalgoritmia.jeshuanomics.com/7-1-sesgo-variable-omitido.html (última revisión: 18 de marzo de 2025).

[68] En particular, el modelo 1 presenta valores de AIC y BIC de -45,47 y -41,70, respectivamente, mientras que el modelo 2 presenta valores de AIC y BIC de -46,23 y -43,40, respectivamente. Así, se verifica que el Modelo 2 tiene mejor ajuste que el Modelo 1.

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

Por tanto, se puede concluir que la presencia de colinealidad en el Modelo 1 compromete la estabilidad de los coeficientes, mientras que el Modelo 2 permite una estimación más robusta y precisa.

c) Pruebas de estacionariedad y validez del modelo

De acuerdo con la literatura especializada, un aspecto fundamental en cualquier modelo econométrico es que sus residuos sean estacionarios, pues de lo contrario se estaría incurriendo en regresiones espurias y estimaciones inconsistentes. Por tal motivo, se realizaron las pruebas estadísticas respectivas a los Modelos 1 y 2, observándose lo siguiente:

- En el Modelo 1, el test de Dickey-Fuller aumentado arroja un estadístico de $-2{,}309$ con un *p-value* de $0{,}1690$, lo cual indica que no se puede rechazar la presencia de raíz unitaria en los residuos. Al respecto, dicho resultado sugiere que el modelo podría estar mal especificado y no ser robusto.

- Por su parte, en el Modelo 2, tal como fue señalado en el Anexo 2 de la Propuesta Tarfaria del Ositrán, el test de Dickey-Fuller aumentado arroja un estadístico de $-3{,}813$ con un *p-value* de $0{,}0028$, lo que permite rechazar la hipótesis nula de no estacionariedad y confirmar que los residuos son estacionarios.

Por tanto, se puede concluir que la exclusión de la variable $covid$ mejora la especificación del modelo y reduce el riesgo de obtener estimaciones inconsistentes. En efecto, la falta de estacionariedad en los residuos del Modelo 1 comprometería su validez, en tanto que el Modelo 2 garantiza una estimación más robusta y confiable.

383. De este modo, a partir de la evidencia y los fundamentos econométricos expuestos, se concluye que la exclusión de la variable $covid$ no introduce ningún sesgo de variable omitida, sino que, por el contrario, su inclusión en el modelo generaría colinealidad y afectaría su estabilidad. Asimismo, como se detalló anteriormente, el Modelo 2 tiene mejor ajuste estadístico en comparación con el Modelo 1, posee residuos estacionarios, y presenta un coeficiente de elasticidad más preciso y estable, sin inflación en los errores estándar.

384. En virtud de lo expuesto, **se desestiman los comentarios presentados por LAP**, manteniéndose la decisión de utilizar el Modelo 2, ya que permite estimar la elasticidad de manera más robusta y sin comprometer la validez de los resultados.

385. Finalmente, considerando la actualización del OPEX del año 2025 a términos reales en respuesta al comentario presentado por el Concesionario (ver detalle en la sección V.4.1), corresponde actualizar la proyección del OPEX asociado al terminal para los años 2026-2030, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 42 Actualización de la proyección del OPEX real asociado al terminal, 2025-20230 (USD)

OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directo	19 356 916	19 751 387	20 053 037	20 356 674	20 694 398	21 007 902
Indirectos	24 308 695	24 854 208	25 271 360	25 691 260	26 158 299	26 591 844
No Imputables	11 519 474	11 519 474	11 519 474	11 519 474	11 519 474	11 519 474
Total	**55 185 086**	**56 125 069**	**56 843 871**	**57 567 408**	**58 372 172**	**59 119 221**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

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

V.4.3. Asignación del OPEX 2025-2030 a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM

386. Considerando el OPEX real proyectado para el terminal de pasajeros, a continuación, se realizará la asignación del OPEX necesario para prestar el servicio aeroportuario a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM. Sobre ello, debe indicarse que las cuentas del OPEX pueden clasificarse en los siguientes grupos:

- **Grupo 1**: donde los rubros pueden asignarse por el espacio que usan los pasajeros en transferencia.
- **Grupo 2**: donde los rubros no dependen del espacio ocupado, los cuales pueden asignarse equitativamente por pasajero.

387. Cabe precisar que se considera apropiado, dada la información disponible al momento de elaboración de la presente propuesta tarifaria, utilizar como *drivers* al m^2 y a la participación de pasajeros, dependiendo del tipo de cuentas del OPEX que se trate, como a continuación se detalla.

Asignación por espacio (Grupo 1)

388. Como ya se indicó en párrafos previos, el consumo de algunos rubros del OPEX se encuentra asociado al espacio que utiliza el pasajero, a los que se agruparán dentro del Grupo 1. Sobre ello, en línea con lo Propuesto por LAP, los rubros del OPEX asociados al espacio son: consumo de electricidad, consumo de agua, mano de obra en mantenimiento, servicio de limpieza, seguros, impuesto predial y arbitrios.

389. Así, para asignar el OPEX del Grupo 1 a los pasajeros se transferencia se empleará como *driver* la participación de las áreas que usan los pasajeros de transferencia, con relación al área total del terminal. En la siguiente tabla se muestra la construcción de los *drivers* de asignación del Grupo 1 a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM.

Tabla 43 Drivers de asignación del OPEX por espacio

	Áreas exclusivas	Áreas comunes	Área Total del Terminal	Ratio asignación áreas
INT INT	2017	10 761	256 461	4,98%
DOM DOM	515	1 935	256 461	0,96%

Nota: En la sección de CAPEX se detallan cómo se obtienen las áreas exclusivas y comunes para los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM. El área total del Terminal fue indicada mediante Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Asignación por pasajero (Grupo 2)

390. Los demás rubros del OPEX que no se encuentra asociado al espacio se agruparán dentro del Grupo 2, cuya asignación de costos se encuentra asociado al volumen de pasajeros. En la siguiente tabla se muestra la construcción de los *drivers* de asignación del Grupo 2 a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM.

Tabla 44 Drivers de asignación del OPEX por tráfico de pasajeros

Pasajeros	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INT-INT	1 256 938	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
DOM-DOM	619 943	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
Total Pasajeros	26 061 218	27 765 763	29 123 849	30 533 964	32 151 321	33 703 859
% pasajeros INT-INT	**4,8%**	**7,3%**	**8,1%**	**8,4%**	**8,6%**	**8,8%**
% pasajeros DOM-DOM	**2,4%**	**3,0%**	**3,0%**	**2,9%**	**2,8%**	**2,8%**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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

Asignación del OPEX a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM

391. Finalmente, para calcular el OPEX asignado a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, se multiplica a los costos de los rubros que conforman el Grupo 1 con los *drivers* del Grupo 1 (para INT-INT y DOM-DOM), y también se multiplican los costos de los rubros que conforman el Grupo 2 con los *drivers* del Grupo 2 (para INT-INT y DOM-DOM). Luego, ambos productos se suman y se clasifican según correspondan en costos directos, indirectos e imputables.

392. Asimismo, como ya se indicó en secciones previas, se tenía previsto que nuevo terminal inicie operaciones el 30 de marzo del 2025[69], con lo cual operaría únicamente 277 de 365 días del año; por lo que los costos operativos del año 2025 se ajustan por los días que el aeropuerto debería haber operado. A continuación, se muestra el OPEX asignado al flujo de pasajeros en transferencia INT-INT y DOM-DOM.

Tabla 45 OPEX asignado al Flujo INT-INT

OPEX INT-INT	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directo	1 122 244	1 242 631	1 343 312	1 400 642	1 445 057	1 493 057
Indirectos	1 564 119	1 829 151	2 052 208	2 172 649	2 260 847	2 358 731
No Imputables	743 535	851 659	940 606	979 858	1 001 584	1 028 101
Total	**3 429 898**	**3 923 441**	**4 336 126**	**4 553 150**	**4 707 488**	**4 879 889**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Tabla 46 OPEX asignado al Flujo DOM-DOM

OPEX DOM-DOM	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directo	409 984	406 851	406 159	405 397	408 472	409 982
Indirectos	760 566	749 386	744 868	740 162	744 205	744 779
No Imputables	364 110	350 797	342 871	335 082	330 859	325 674
Total	**1 534 660**	**1 507 034**	**1 493 898**	**1 480 640**	**1 483 536**	**1 480 435**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

393. Adicionalmente, al haber actualizado el opex del año 2025 a términos reales (ver detalle en la sección V.4.1), se ha actualizado la proyección del opex asociado al terminal para los años 2016-2030 (ver sección V.4.2), y por ende las proyecciones de OPEX asignadas a los Flujos DOM-DOM e INT-INT, como se muestra en las siguientes tablas:

Tabla 47 Actualización del OPEX asignado al Flujo INT-INT

OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directo	835 882	1 219 587	1 318 401	1 374 668	1 418 259	1 465 369
Indirectos	1 165 004	1 795 230	2 014 150	2 132 358	2 218 921	2 314 989
No Imputables	553 807	835 865	923 163	961 687	983 010	1 009 035
Total	**2 554 693**	**3 850 682**	**4 255 714**	**4 468 713**	**4 620 189**	**4 789 394**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Tabla 48 Actualización del OPEX asignado al Flujo DOM-DOM

OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directo	305 368	399 306	398 627	397 879	400 897	402 379
Indirectos	566 493	735 489	731 054	726 436	730 404	730 967
No Imputables	271 200	344 292	336 513	328 868	324 723	319 635
Total	**1 143 061**	**1 479 087**	**1 466 194**	**1 453 182**	**1 456 024**	**1 452 980**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

[69] Si bien LAP inició operaciones el 01 de junio de 2025, en el presente documento se considera la fecha de inicio de operaciones del 30 de marzo del 2025, conforme al acta de acuerdos suscrita entre el MTC y LAP el 30 de enero del 2025.

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

V.5. Inversiones

394. Para la estimación de la TUUA de Transferencia es necesario señalar que las inversiones asociadas a la prestación de este servicio forman parte de una infraestructura de tipo *greenfield*, toda vez que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC. Ello implica que no se dispone de una base de activos de capital existente para el año 0 del flujo de caja descontado, en tanto que nos encontramos ante una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.

395. Sobre el particular, en la Propuesta de LAP se menciona que las inversiones (CAPEX) vinculadas al servicio se clasifican en tres tipos: Inversiones de áreas exclusivas, Inversiones de áreas comunes e Inversiones Indirectas.

V.5.1. Inversiones en áreas exclusivas

396. De acuerdo con la Propuesta de LAP, los pasajeros de transferencia tendrán un recorrido específico desde que realizan su desembarque en el AIJC, donde tendrán a su disposición áreas exclusivas, las cuales comprenden infraestructura y equipos diseñados únicamente para ellos (INT-INT y DOM-DOM) en el P20 del procesador. Al respecto, la Propuesta de LAP señala que el área exclusiva de los pasajeros INT-INT asciende a 2 017 m^2; mientras que el de los pasajeros DOM-DOM en agregado es 515 m^2.

397. Para cuantificar la inversión de la infraestructura de las áreas exclusivas se estima un ratio de inversión (USD/m^2) de la superficie del Terminal que, al ser multiplicado por las áreas exclusivas, permitirá obtener los importes estimados de inversión. Así, para cada tipo de pasajero de transferencia (INT-INT y DOM-DOM) se calcula un ratio específico de áreas exclusivas.

398. Dicho ratio de inversión (USD/m^2) de la superficie del Terminal se calcula como la suma del: (i) ratio terminal de las áreas exclusivas para los pasajeros en transferencia, (ii) ratio de inversión general (infraestructura indispensable para el funcionamiento del terminal) y (iii) ratio transversal de las áreas exclusivas (inversión inicial requerida para el inicio de la obra).

399. En cuanto a las inversiones relacionadas a los equipos de las áreas exclusivas, LAP señala que identificaron los equipos y cantidades que serán utilizados por los pasajeros de transferencia, considerando los precios unitarios contenidos en el contrato de construcción EPC + Adenda acordado con el consorcio Inti Punku.

<u>Ratio Terminal</u>

400. Para estimar el Ratio Terminal de las áreas exclusivas, el Concesionario proyecta que la inversión en infraestructura del Terminal asciende a USD 675 966 008. Sin embargo, debe indicarse que, de dicho monto debe excluirse la inversión asociada a las áreas de conexión del Terminal con los puentes de embarque, toda vez que dicha inversión tiene como finalidad permitir el embarque o desembarque de pasajeros, lo cual se realizaría, de manera independiente a si se atienden o no pasajeros de transferencia. Estando en ello, la inversión proyectada por LAP para el Terminal de Pasajeros es de USD 642 millones, según se muestra en el siguiente detalle:

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

Tabla 49 Inversión proyecta del nuevo Terminal (USD)

Inversión asociada al terminal	
Procesador	285 232 634
Swing	151 168 902
Doméstico	77 109 747
Internacional	53 653 100
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
Total	**642 382 738**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

401. Adicionalmente, de dicho monto de inversión asociada al Terminal, en la Propuesta de LAP se excluyen las ascensores, escaleras mecánicas, controles de tarjeta de embarque y equipos de inspección de equipaje, con la finalidad de obtener la inversión asociadas al edificio del Terminal de Pasajeros tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 50 Inversiones excluidas de las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia (USD)

Exclusiones	**INT-INT**	**DOM-DOM**
Passenger Airside Security Checkpoint System	1 247 850	1 247 850
Passenger Airside Security Checkpoint System	151 251	151 251
PBSS (Passenger Baggage Screening)	7 714 493	-
Ascensores - Procesador	4 264 717	4 264 717
Escaleras mecánicas - Procesador	1 550 844	1 550 844
Ascensores - Swing	1 288 897	1 288 897
Escaleras mecánicas - Swing	1 407 139	1 407 139
Ascensores - Dique doméstico	321 544	321 544
Escaleras mecánicas - Dique doméstico	250 764	250 764
Total	**18 197 499**	**10 483 007**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

402. Con ello, LAP proyecta que los montos de inversión terminal para pasajeros en transferencia INT-INT es de USD 624 185 239 y de USD 631 899 731 para los pasajeros de transferencia DOM-DOM. Ahora, a efectos de obtener los ratios del terminal para los pasajeros en transferencia por m2, se considera que, de acuerdo con lo señalado en el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN[70], el Terminal de pasajeros posee un área de 264 807 m^2. No obstante, a dicha área del nuevo Terminal debe descontarse el área de conexión del Terminal con los Puentes de Embarque, el cual asciende a 8 346 m^2, con lo cual el área asociada al Terminal sería de 256 461 m^2. Con ello, el ratio de inversión asociada a las oficinas del Terminal para pasajeros de transferencia INT-INT es de USD 2 434 por m^2 y para pasajeros en transferencia DOM-DOM es de USD 2 464 por m^2.

Ratio general

403. De acuerdo con la Propuesta de LAP, el Concesionario ha identificado edificios y sistemas auxiliares que tienen incidencia en el funcionamiento del Terminal de Pasajeros, tales como: la planta de tratamiento de aguas residuales, la planta de generación eléctrica, sistema de obtención de agua cruda, redes y sistemas eléctricos, entre otros.

[70] En dicho documento se informó que *"la superficie construida del nuevo Terminal, de acuerdo con la Memoria Descriptiva de Arquitectura, del Diseño Conceptual del nuevo Terminal, con el documento NL_2100_CD_MDE_IP3_A00_DS_400000 Rev B es de 244877 m2 (parcial), incluyendo zona técnica BOH se obtiene un valor total de **264,807 m2**, el cual es próximo a lo preguntado; sin embargo, se requiere sustentar el área de **265,000 m2 (…)**"*

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

404. Con la finalidad de obtener el ratio general de estas inversiones, se consideran las inversiones proyectadas por LAP para estos edificios auxiliares y sistemas. Asimismo, se considera un factor de incidencia estimado por el Concesionario, el cual se proyecta en base al porcentaje proyectado de la demanda de agua, energía eléctrica y térmica en las áreas asociadas al Terminal de Pasajeros respecto de la demanda total de dichos insumos en la concesión. Luego de multiplicar dichos costos de inversión por el factor de incidencia, dicho resultado se divide entre el área total del Terminal (256 461 m^2) a efectos de obtener el ratio de inversiones generales asociadas a los edificios auxiliares y sistemas, siendo que dicho ratio asciende a USD 356,7 por m^2, el cual aplica tanto para los pasajeros de transferencia INT-INT como para los pasajeros en transferencia DOM-DOM.

Tabla 51 Ratios Generales (USD por m^2)

Edifiicios auxiliares y sistemas	Costo de inversión	Factor de incidencia	Ratio General
Inversion en edificios auxiliares Landside	30 847 781	100,0%	120,3
Sistema de obtención de agua cruda	3 201 387	94,6%	11,8
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4 024 636	94,6%	14,8
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8 724 560	94,6%	32,2
Redes y sistemas eléctricos Landside	19 190 604	71,0%	53,1
Planta de generación eléctrica	19 734 790	71,0%	54,6
Planta de producción de agua helada	16 989 389	94,2%	62,4
Depósito de combustible	2 695 168	71,0%	7,5
Total			**356,7**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratio transversal de las áreas exclusivas

405. Adicionalmente, se incluyen las inversiones transversales requeridas para el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, las cuales corresponden a los siguientes conceptos según la Propuesta de LAP:

> ***"MOU – Memorandum of understanding:*** *Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).*
>
> ***Design:*** *Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.*
>
> ***Early Works:*** *Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.*
>
> ***Site Management:*** *Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.*
>
> ***Integration:*** *Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva."*

406. De acuerdo con la Propuesta de LAP, dichas inversiones transversales al inicio de construcción del terminal ascienden a USD 114 414 697, según se muestra a continuación:

Tabla 52 Inversiones Transversales en el nuevo Terminal

Inversiones transversales	Costo inversión (USD)
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638
Design	72 749 663
Early Works	27 906 105
Site Managment	10 941 291
Total	**114 414 697**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

407. En la medida que dicho monto es transversal a toda la construcción del terminal, corresponde identificar qué parte de esta se encuentra asociada a la inversión del terminal para pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, para lo cual se estima un ratio de incidencia de la inversión asociada al terminal para dichos pasajeros en transferencia (inversión en áreas exclusivas para pasajeros en transferencia e inversiones en edificios auxiliares y sistemas que contribuyen con el funcionamiento del terminal) respecto de la inversión directa del lado tierra del Terminal.

408. Sobre ello, como se indicó previamente, la inversión asociada a las áreas exclusivas del Terminal para pasajeros INT-INT asciende a USD 624 185 239 y de USD 631 899 731 para pasajeros en transferencia DOM-DOM, a lo cual se debe añadir la inversión asociada a los edificios auxiliares y sistemas que contribuyen con el funcionamiento del Terminal (USD 91 484 972). Asimismo, el monto de inversión proyectado por LAP para el Capex directo del lado tierra asciende a USD 1 085 867 884. Con ello, el factor de incidencia antes mencionado para pasajeros en transferencia INT-INT es de 65,91% y de 66,62% para pasajeros en transferencia DOM-DOM.

409. Con ello, a efectos de obtener el ratio de inversión transversal por m^2 se obtiene el monto de inversión transversal asociado a los pasajeros en transferencia multiplicando el costo de inversión transversal por los respectivos factores de incidencia estimados previamente. Dicho resultado se divide entre el área total del Terminal de pasajeros (256 461 m^2) con la finalidad de obtener el ratio de inversiones transversales asociadas a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM de las áreas exclusivas. Dicho ratio para los pasajeros en transferencia INT-INT es de USD 294,03 por m^2 y de USD 297,20 por m^2 para los pasajeros en transferencia DOM-DOM, según se muestra a continuación.

Tabla 53 Inversión Transversal asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT (USD por m^2)

Ratio Transversal INT-INT	Costo del lado tierra	Factor incidencia	Monto de inversión	Área del Terminal	Ratio
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	65,91%	1 857 040	256 461	7,24
Design	72 749 663	65,91%	47 947 607	256 461	186,96
Early Works	27 906 104	65,91%	18 392 263	256 461	71,72
Site Management	10 941 291	65,91%	7 211 150	256 461	28,12
Total					**294,03**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 54 Inversión Transversal asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia DOM-DOM (USD por m^2)

Ratio Transversal DOM-DOM	Costo del lado tierra	Factor incidencia	Monto de inversión	Área del Terminal	Ratio
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	66,62%	1 877 057	256 461	7,32
Design	72 749 663	66,62%	48 464 453	256 461	188,97
Early Works	27 906 104	66,62%	18 590 520	256 461	72,49
Site Management	10 941 291	66,62%	7 288 882	256 461	28,42
Total					**297,20**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratio Total de las áreas exclusivas

410. Ahora bien, para estimar la inversión en áreas exclusivas para los pasajeros en transferencia se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a los pasajeros de transferencia en el Terminal, el ratio general en inversiones que contribuyen al funcionamiento del terminal (edificios auxiliares y sistemas) y el ratio de inversión transversal asociado a las áreas exclusivas del Terminal para los pasajeros en transferencia; con lo cual, el ratio de inversión en áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT es de USD 3 085 por m^2 y de USD 3 118 por m^2 para los pasajeros en transferencia DOM-DOM.

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

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

Tabla 55 Ratio Total de Inversiones en áreas exclusivas del Terminal para pasajeros en transferencia (USD)

	INT-INT	DOM-DOM
Ratio Terminal	2 434	2 464
Ratio General	357	357
Ratio Transversal	294	297
Total	**3 085**	**3 118**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cálculo de las inversiones totales de áreas exclusivas INT-INT y DOM-DOM

411. Para determinar el monto de las inversiones en infraestructura de las áreas exclusivas se multiplica el Ratio Total de áreas exclusivas del Terminal para pasajeros en transferencia por la dimensión de las áreas exclusivas INT-INT (2 017 m^2) y DOM-DOM (515 m^2), respectivamente. Además de dicha inversión, según estima LAP en las áreas exclusivas se contará ascensores, escaleras mecánicas, control de tarjeta de embarque y equipamiento de seguridad[71]. Con ello, se tiene que el monto total de inversión en áreas exclusivas del Terminal para pasajeros INT-INT es de USD 14 837 302 y para los pasajeros de transferencia DOM-DOM es de USD 2 651 276, tal como se muestra a continuación.

Tabla 56 Inversión asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT (USD)

INT-INT	Canitad	Unidad	Ratio (USD/m2)	Monto (USD)
Edificio Terminal	2017	m2	3 085	6 221 628
Ascensores	2	unidades	158 249	316 498
Escaleras mecánicas	2	unidades	207 429	414 857
Control de tarjeta de embarque	11	unidades	31 196	343 159
Equipamiento de seguridad	1	unidades	7 541 160	7 541 160
Inversiones exclusivas INT-INT				**14 837 302**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 57 Inversión asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia DOM-DOM (USD)

DOM-DOM	Canitad	Unidad	Ratio (USD/m2)	Monto (USD)
Edificio Terminal	515	m2	3 118	1 605 690
Ascensores	3	unidades	158 249	474 748
Escaleras mecánicas	2	unidades	207 429	414 857
Control de tarjeta de embarque	5	unidades	31 196	155 981
Inversiones exclusivas INT-INT				**2 651 276**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

412. Adicionalmente, debe indicarse que LAP proyecta que, del total de inversiones asociadas al Edificio del Terminal, el 82,1% este referida a obras civiles y el 17,9% a equipamiento. Asimismo, el Concesionario señala que el grado de ejecución de las inversiones corresponde a 89% en el año 2024, 9% en el año 2025 y 2% en el año 2026; por lo que estos montos deben de tomarse en cuenta para la asignación de la inversión en los respectivos años del flujo.

[71] El equipamiento de seguridad aplica únicamente en el caso de las áreas exclusivas para pasajeros de transferencia INT-INT, según lo estimado por LAP.

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

Tabla 58 Inversión asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT, según grado de ejecución (USD)

INT-INT	2024	2025	2026
Edificio Terminal-infraestructura	4 565 691	464 957	77 230
Edificio Terminal-Equipamiento	995 529	101 382	16 840
Ascensores	282 903	28 810	4 785
Escaleras mecánicas	370 821	37 763	6 273
Control de tarjeta de embarque	306 733	31 237	5 188
Equipamiento de seguridad	6 740 687	686 452	114 020
inversiones exclusivas INT-INT	**13 262 365**	**1 350 601**	**224 335**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 59 Inversión asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia DOM-DOM, según grado de ejecución (USD)

DOM-DOM	2024	2025	2026
Edificio Terminal-infraestructura	1 178 323	119 997	19 932
Edificio Terminal-Equipamiento	256 928	26 165	4 346
Ascensores	424 355	43 215	7 178
Escaleras mecánicas	370 821	37 763	6 273
Control de tarjeta de embarque	139 424	14 199	2 358
inversiones exclusivas DOM-DOM	**2 369 851**	**241 339**	**40 086**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.5.2. Inversiones en áreas comunes

413. Las inversiones en áreas comunes comprenden infraestructura y equipos necesarios para el funcionamiento del terminal en espacios que serán utilizados de manera compartida entre los pasajeros de transferencia y otros tipos de pasajero.

414. Para determinar el monto de las inversiones en las áreas comunes asignadas a los Flujos INT-INT y DOM-DOM, como primer paso se determina la dimensión de la áreas comunes, luego se calcula el ratio de las áreas comunes (al igual que en las áreas exclusivas se calcula como la suma del: Ratio Terminal de las áreas comunes, Ratio General y el Ratio de Inversiones Transversales de las áreas comunes); y, finalmente se determinan las inversiones en áreas comunes para pasajeros en transferencia INT-INT y DOM-DOM, multiplicando el ratio de las áreas comunes por la dimensión de las áreas comunes.

Dimensión de las áreas comunes

415. Para dimensionar las áreas comunes de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, la Propuesta de LAP utiliza como insumo el recorrido completo de estos pasajeros. Así, identificaron áreas de circulación por cada piso del terminal (P10, P20, P30 y P40), por cada Dique (Swing, DOM e INT) y en el edificio Procesador. Así, en la siguiente Tabla se presentan los resultados de las mediciones efectuadas por LAP, siendo que las áreas comunes del Terminal ascienden a 68 558 m^2.

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

Tabla 60 Áreas Comunes (m^2)

Nivel	Áreas de conexión del terminal con PLBs - Tipo 1	Áreas de conexión del terminal con PLBs - Tipo 2	Áreas de conexión del terminal con PLBs - Tipo 1 y 2	Sala embarque	Circulación 1	Circulación 2	Circulación 3	Circulación 4
P10 - Procesador					223	223	273	400
P10 – Dique Swing				1 999	1 612			
P20 - Procesador					1 989	397		
P20 - Dique int	1 866	835			3 015			
P20 – Dique Swing-Parte 1 y 2	4 989	820			3 975			
P30 - Procesador					4 197	395	671	
P30- Dique Dom			1 986	3 353	5 853			
P30- Dique Int				3 117	2 183			
P30 – Dique Swing-Parte 1				2 759	4 260	1 755		
P30 – Dique Swing-Parte 2				3 355	2 965	1 290		
P40 – Dique Swing-Parte 1					4 904			
P40 – Dique Swing-Parte 2					2 899			

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

416. En cuanto a los tipos de pasajeros que usan las áreas comunes, según lo estimado por LAP, en la siguiente Tabla se aprecia que dichas áreas son usadas también por los pasajeros internacionales (de llegada y salida), los domésticos (de llegada y salida), los DOM-INT y los INT-DOM.

Tabla 61 Áreas Comunes, según tipo de pasajero

Nivel	Int llegadas	Dom llegadas	Int salidas	Dom salidas	INT-INT	DOM-DOM	DOM-INT	INT-DOM
P10 - Procesador								
Circulación 1 - Procesador	X				X			X
Circulación 2 - Procesador	X				X			X
Circulación 3 - Procesador						X		
Circulación 4 - Procesador		X				X		
P10 – Dique Swing								
Sala de Embarque - P10 - Dique Swing			X	X	X	X	X	X
Circulación 1 - P10 - Dique Swing			X	X	X	X	X	X
P20 - Procesador								
Circulación 1 - P20 - Procesador	X				X			X
Circulación 2 - P20 - Procesador						X	X	
P20 - Dique int								
Circulación 1 - P20 - Dique Internacional	X				X			X
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 - P20 - Dique Internacional			X		X		X	
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 - P20 - Dique Internacional	X				X			X
P20 – Dique Swing								
Circulación 1 - P20 - Dique Swing	X				X			X
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 - P20 - Dique Swing		X	X	X		X	X	X
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 - P20 - Dique Swing	X				X			X
P30 - Procesador								
Circulación 1 - P30 - Procesador			X		X		X	
Circulación 2 - P30 - Procesador			X				X	
Circulación 3 - P30 - Procesador				X		X		X
P30- Dique Dom								
Sala de Embarque - P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X
Circulación 1 - P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 y 2 - P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X
P30- Dique Int								
Sala de Embarque - P30 - Dique Internacional			X		X		X	
Circulación 1 - P30 - Dique Internacional			X		X		X	
P30 – Dique Swing-Parte								
Sala de Embarque - P30 - Dique Swing		X	X	X	X	X	X	X
Circulación 1 - P30 - Dique Swing		X		X		X	X	X
Circulación 2 - P30 - Dique Swing			X		X		X	
P40 – Dique Swing-Parte								
Circulación 1 - P40 - Dique Swing			X		X		X	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

417. Ahora bien, para determinar la participación de los pasajeros de transferencia, tanto INT-INT como DOM-DOM, en cada uno de los flujos de circulación se divide el tráfico de los pasajeros INT-INT y DOM-DOM entre el total de pasajeros que recorre ese flujo de circulación. Para tal efecto, se consideran los flujos de tráfico de pasajeros estimados en el Plan Maestro que fueron detallados en la sección de demanda del presente informe.

418. Por ejemplo, la participación de los pasajeros de transferencia INT-INT en la circulación 1 del Dique internacional en P20 se calcula como la división del tráfico de pasajeros de transferencia INT-INT entre la sumatoria del tráfico del total de pasajeros que recorre el mismo flujo de circulación (pasajeros internacionales de llegada, pasajeros INT-INT y pasajeros INT-DOM). Otro ejemplo sería la participación de los pasajeros de transferencia DOM-DOM en la circulación 4 del procesador 10, donde la participación se calcula como la división del tráfico de pasajeros de transferencia DOM-DOM entre la sumatoria del tráfico del total de pasajeros que recorre el mismo flujo de circulación (pasajeros domésticos de llegadas y pasajeros de transferencia DOM-DOM).

419. Así, en la siguiente tabla se observan las participaciones promedio de los pasajeros INT-INT y DOM-DOM en las áreas comunes.

Tabla 62 Participación promedio de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM en las áreas comunes (porcentaje %)

Áreas Comunes	INT-INT	DOM-DOM
P10 - Procesador		
Circulación 1 - Procesador	29%	0%
Circulación 2 - Procesador	29%	0%
Circulación 3 - Procesador	0%	100%
Circulación 4 - Procesador	0%	10%
P10 – Dique Swing	0%	0%
Sala de Embarque - P10 - Dique Swing	13%	5%
Circulación 1 - P10 - Dique Swing	13%	5%
P20 - Procesador	0%	0%
Circulación 1 - P20 - Procesador	29%	0%
Circulación 2 - P20 - Procesador	0%	37%
P20 - Dique int	0%	0%
Circulación 1 - P20 - Dique Internacional	29%	0%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 - P20 - Dique Internacional	29%	0%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 - P20 - Dique Internacional	29%	0%
P20 – Dique Swing	0%	0%
Circulación 1 - P20 - Dique Swing	29%	0%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 - P20 - Dique Swing	0%	4%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 - P20 - Dique Swing	29%	0%
P30 - Procesador	0%	0%
Circulación 1 - P30 - Procesador	29%	0%
Circulación 2 - P30 - Procesador	0%	0%
Circulación 3 - P30 - Procesador	0%	9%
P30- Dique Dom	0%	0%
Sala de Embarque - P30 - Dique Doméstico	0%	5%
Circulación 1 - P30 - Dique Doméstico	0%	5%
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 y 2 - P30 - Dique Doméstico	0%	5%
P30- Dique Int	0%	0%
Sala de Embarque - P30 - Dique Internacional	29%	0%
Circulación 1 - P30 - Dique Internacional	29%	0%
P30 – Dique Swing-Parte	0%	0%
Sala de Embarque - P30 - Dique Swing	9%	3%
Circulación 1 - P30 - Dique Swing	0%	5%
Circulación 2 - P30 - Dique Swing	29%	0%
P40 – Dique Swing-Parte	0%	0%
Circulación 1 - P40 - Dique Swing	29%	0%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

420. Para dimensionar las áreas comunes de los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, se multiplican las áreas totales comunes por la participación en estas de los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, respectivamente, dando como resultado que las áreas comunes para los pasajeros en transferencia INT-INT ascienden a 10 761 m^2 y de los pasajeros en transferencia DOM-DOM ascienden a 1 935 m^2.

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

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

Tabla 63 Áreas comunes de los pasajeros INT-INT y DOM-DOM (en m^2)

Áreas Comunes	INT-INT	DOM-DOM
P10 - Procesador		
Circulación 1 - Procesador	65	-
Circulación 2 - Procesador	65	-
Circulación 3 - Procesador	-	273
Circulación 4 - Procesador	-	41
P10 – Dique Swing		
Sala de Embarque - P10 - Dique Swing	261	97
Circulación 1 - P10 - Dique Swing	211	78
P20 - Procesador		
Circulación 1 - P20 - Procesador	581	-
Circulación 2 - P20 - Procesador	-	145
P20 - Dique int		
Circulación 1 - P20 - Dique Internacional	881	-
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 - P20 - Dique Internacional	545	-
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 - P20 - Dique Internacional	244	-
P20 – Dique Swing		
Circulación 1 - P20 - Dique Swing	1 161	-
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 - P20 - Dique Swing	-	188
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 2 - P20 - Dique Swing	240	-
P30 - Procesador		
Circulación 1 - P30 - Procesador	1 226	-
Circulación 2 - P30 - Procesador	-	-
Circulación 3 - P30 - Procesador	-	59
P30- Dique Dom		
Sala de Embarque - P30 - Dique Doméstico	-	154
Circulación 1 - P30 - Dique Doméstico	-	268
Áreas conexión Terminal con PLBs tipo 1 y 2 - P30 - Dique Doméstico	-	91
P30- Dique Int		
Sala de Embarque - P30 - Dique Internacional	911	-
Circulación 1 - P30 - Dique Internacional	638	-
P30 – Dique Swing-Parte		
Sala de Embarque - P30 - Dique Swing	563	209
Circulación 1 - P30 - Dique Swing	-	331
Circulación 2 - P30 - Dique Swing	890	-
P40 – Dique Swing-Parte		
Circulación 1 - P40 - Dique Swing	2 280	-
Total	**10 761**	**1 935**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

421. Cabe precisar que, a diferencia de la Propuesta de LAP, en la cual consideran dimensiones variables de las áreas comunes para cada año (debido a que el tráfico de pasajeros varía todos los años), aquí se está considerando una participación promedio de los pasajeros (2025-2030) con el fin de obtener un valor fijo de las áreas comunes durante todo el horizonte.

422. Este criterio se ha aplicado tomando en consideración que, en teoría las áreas de un terminal son fijas, no varían año a año (solamente deberían cambiar cuando hay una ampliación o cierre de espacios), no obstante, el Concesionario ha indicado que no se espera una ampliación del terminal hasta la fase 2 del proyecto.

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

Determinación de los ratios de las áreas comunes

423. Como ya se indicó en párrafos precedentes, el ratio de las áreas comunes se calcula como la suma del: (i) Ratio Terminal de las áreas comunes, (ii) Ratio General y (iii) el Ratio de Inversiones Transversales de las áreas comunes. Así, a continuación, se detallan las estimaciones de dichos ratios.

(i) Ratio Terminal

424. Para determinar el Ratio Terminal de las áreas comunes, se divide el monto de la inversión asignada al terminal sobre el tamaño del terminal (256 461 m^2). Al respecto, como se indicó en la sección de inversiones exclusivas, la inversión total en el Terminal asciende a USD 642 382 738. Para efectos de obtener la inversión del Terminal asociadas a las áreas comunes del Terminal se excluyen las inversiones en equipos de seguridad del pasajero (USD 1 399 101) y control de equipaje (USD 7 714 493), toda vez que el Concesionario identificó la cantidad específica de estos equipos que ya son incluidos como parte de las inversiones exclusivas. Con ello, las inversiones en el Terminal para áreas comunes para pasajeros de transferencia INT-INT es de USD 633 269 145 y de USD 640 983 637 para DOM-DOM.

(ii) Ratio general

425. En la sección de inversiones de las áreas exclusivas se estimó el Ratio General asociado a las inversiones en edificios auxiliares y sistemas que contribuyen al funcionamiento del Terminal, el cual fue estimado de manera general, es decir, este ratio no distingue entre inversiones generales para áreas particulares dentro del terminal (exclusivas o comunes). Por tanto, se considera apropiado utilizar el mismo ratio general para las inversiones en áreas comunes. Así, el ratio general a emplearse asciende a USD 356,7 por m^2.

(iii) Ratio transversal

426. Para la determinación del ratio transversal de las áreas comunes se sigue el mismo procedimiento empleado para calcular en ratio transversal de las áreas exclusivas.

427. Como se indicó en la sección de inversión de áreas exclusivas, el monto de inversión transversal proyectado es de USD 114 414 697, el cual es transversal a toda la construcción del terminal. Por tanto, corresponde identificar qué parte de esta inversión se encuentra asociada a la inversión del terminal para pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM, para lo cual se estima un ratio de incidencia de la inversión asociada al terminal para dichos pasajeros en transferencia (inversión en áreas comunes para pasajeros en transferencia e inversiones en edificios auxiliares y sistemas que contribuyen con el funcionamiento del terminal) respecto de la inversión directa del lado tierra del Terminal.

428. Sobre ello, como se indicó previamente, la inversión asociada a las áreas comunes del Terminal para pasajeros INT-INT asciende a USD 633 269 145 y de USD 640 983 637 para pasajeros en transferencia DOM-DOM, a lo cual se debe añadir la inversión asociada a los edificios auxiliares y sistemas que contribuyen con el funcionamiento del Terminal (USD 91 484 972). Asimismo, el monto de inversión proyectado por LAP para el Capex directo del lado tierra asciende a USD 1 085 867 884. Con ello, el factor de incidencia antes mencionado para pasajeros en transferencia INT-INT es de 66,74% y de 67,45% para pasajeros en transferencia DOM-DOM.

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

429. Con ello, a efectos de obtener el ratio de inversión transversal por m^2 se obtiene el monto de inversión transversal asociado a los pasajeros en transferencia multiplicando el costo de inversión transversal por los respectivos factores de incidencia estimados previamente. Dicho resultado se divide entre el área total del Terminal de pasajeros (256 461 m^2) con la finalidad de obtener el ratio de inversiones transversales asociadas a los pasajeros de transferencia INT-INT y DOM-DOM de las áreas comunes. Dicho ratio para los pasajeros en transferencia INT-INT es de USD 297,77 por m^2 y de USD 300,93 por m^2 para los pasajeros en transferencia DOM-DOM, según se muestra a continuación.

Tabla 64 Inversión Transversal asociada a las áreas comunes para pasajeros en transferencia INT-INT (USD por m^2)

Ratio Transversal INT-INT	Costo del lado tierra	Factor incidencia	Monto de inversión	Área del Terminal	Ratio
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	66,74%	1 880 611	256 461	7,33
Design	72 749 663	66,74%	48 556 200	256 461	189,33
Early Works	27 906 104	66,74%	18 625 714	256 461	72,63
Site Management	10 941 291	66,74%	7 302 680	256 461	28,47
Total					**297,77**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 65 Inversión Transversal asociada a las áreas comunes para pasajeros en transferencia DOM-DOM (USD por m^2)

Ratio Transversal DOM-DOM	Costo del lado tierra	Factor incidencia	Monto de inversión	Área del Terminal	Ratio
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	67,45%	1 900 628	256 461	7,41
Design	72 749 663	67,45%	49 073 046	256 461	191,35
Early Works	27 906 104	67,45%	18 823 971	256 461	73,40
Site Management	10 941 291	67,45%	7 380 412	256 461	28,78
Total					**300,93**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratio Total de las áreas comunes

430. Ahora bien, para estimar la inversión en áreas comunes para los pasajeros en transferencia se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a los pasajeros de transferencia en el Terminal, el ratio general en inversiones que contribuyen al funcionamiento del terminal (edificios auxiliares y sistemas) y el ratio de inversión transversal asociado a las áreas comunes del Terminal para los pasajeros en transferencia; con lo cual, el ratio de inversión en áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT es de USD 3 124 por m^2 y de USD 3 157 por m^2 para los pasajeros en transferencia DOM-DOM.

Tabla 66 Ratio Total de Inversiones en áreas comunes del Terminal para pasajeros en transferencia (USD)

	INT-INT	DOM-DOM
Ratio Terminal	2 469	2 499
Ratio General	357	357
Ratio Transversal	298	301
Total	**3 124**	**3 157**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cálculo de las inversiones totales de áreas comunes INT-INT y DOM-DOM

431. Para determinar el monto de las inversiones en infraestructura de las áreas exclusivas se multiplica el Ratio Total de áreas comunes del Terminal para pasajeros en transferencia por la dimensión de las áreas exclusivas INT-INT (10 761 m^2) y DOM-DOM (1 935 m^2), respectivamente, con lo cual se tiene que el monto total de inversión en áreas comunes del Terminal para pasajeros INT-INT es de USD 33 614 815 y para los pasajeros de transferencia DOM-DOM es de USD 6 109 732.

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

432. Adicionalmente, debe indicarse que LAP proyecta que, del total de inversiones asociadas al Edificio del Terminal, el 82,1% este referida a obras civiles y el 17,9% a equipamiento. Asimismo, el Concesionario señala que el grado de ejecución de las inversiones corresponde a 89% en el año 2024, 9% en el año 2025 y 2% en el año 2026; por lo que estos montos deben de tomarse en cuenta para la asignación de la inversión en los respectivos años del flujo.

Tabla 67 Inversión asociada a las áreas comunes para pasajeros en transferencia INT-INT, según grado de ejecución (USD)

INT-INT	2024	2025	2026
Infraestructura	24 667 957	2 512 114	417 263
Equipos	5 378 742	547 756	90 982
inversiones comunes INT-INT	**30 046 700**	**3 059 870**	**508 246**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 68 Inversión asociada a las áreas comunes para pasajeros en transferencia DOM-DOM, según grado de ejecución (USD)

DOM-DOM	2024	2025	2026
Infraestructura	4 483 577	456 595	75 841
Equipos	977 625	99 558	16 537
inversiones comunes DOM-DOM	**5 461 202**	**556 153**	**92 377**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.5.3. Inversiones indirectas

433. Las inversiones indirectas son aquellas que no están directamente relacionadas con el terminal de pasajeros, pero se realizan para poder darle seguimiento y continuidad a la ejecución de la construcción del proyecto. De acuerdo con la Propuesta de LAP, estas corresponden a los siguientes conceptos:

> ***"Project Management Office (PMO):*** *Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.*
>
> ***Corporate & Others:*** *Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.*
>
> ***Master Planning:*** *Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto."*

434. Dicha inversión indirecta según lo proyectado por LAP en su propuesta asciende a USD 246 737 596, clasificado según se muestra a continuación.

Tabla 69 Inversiones Indirectas en el nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

435. Así, a efectos de estimar el porcentaje de inversión indirecta asociadas al terminal para pasajeros de transferencia se estima un factor de incidencia de las inversiones asociadas a dichas inversiones respecto del Capex Directo. Sobre ello, debe indicarse que el Capex Directo proyectado por LAP en su Propuesta asciende a USD 1 539 762 037, con lo cual, dado que la inversión asociada al terminal y a los edificios auxiliares y sistemas que contribuyen al funcionamiento del Terminal es de USD 733 867 711, el factor de incidencia es de USD 47,7%.

Tabla 70 Incidencia de la inversión del Terminal para pasajeros en transferencia (USD)

Incidencia CAPEX Directo	
Lado aire	349 927 657
Lado tierra	1 085 867 884
Contingencia	103 966 496
Capex directo	**1 539 762 037**
Inversión terminal	642 382 738
Edificios y sistemas auxiliares	91 484 972
Capex directo asociado al terminal	733 867 711
Incidencia del capex directo	**47,7%**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

436. La inversión indirecta asociada al Terminal para los pasajeros de transferencia se estima como el producto de: (i) factor de incidencia Capex Directo, (ii) factor de incidencia de las áreas de los pasajeros de transferencia INT-INT (se obtiene como el ratio de la sumatoria de áreas exclusivas y comunes INT-INT entre el total del área del Terminal[72]) y DOM-DOM (se obtiene como el ratio de la sumatoria de áreas exclusivas y comunes DOM-DOM entre el total del área del Terminal[73]), y el Capex Indirecto, el cual asciende a USD 117 597 882. Finalmente, dicho monto se ajusta según el grado de ejecución de las obras, con lo cual se tienen los siguientes montos de inversión en función al avance del Terminal en el AIJC.

Tabla 71 Inversiones Indirectas asociadas al Terminal para pasajeros en transferencia

	2024	**2025**	**2026**
INT-INT	5 237 318	533 353	88 590
DOM-DOM	1 004 299	102 275	16 988
Total	**6 241 618**	**635 628**	**105 578**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.5.4. Sobre las inversiones totales asignadas a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM

437. Al agregar las inversiones de las áreas exclusivas, de la áreas comunes y las inversiones indirectas, se obtienen los flujos de inversiones totales. Para tal efecto, con la finalidad de clasificar a las inversiones según su vida útil, se consideran que las inversiones pueden clasificarse en Infraestructura, Equipamiento y Escaleras Mecánicas.

438. En Infraestructura se consideran las inversiones en infraestructura en las áreas exclusivas del Edificio del Terminal, los ascensores, las inversiones en infraestructura de áreas comunes y las inversiones transversales. En el grupo de equipamiento se incluyen a las inversiones en equipos en las áreas exclusivas, los equipos de control de embarque y equipamiento de seguridad. Mientras que en el último grupo se consideran las inversiones exclusivas en escaleras mecánicas. Con ello, el total de inversiones se muestra en los siguientes cuadros según pasajero de transferencia INT-INT y DOM-DOM:

[72] Dicho ratio es de 4,83%, el cual es estimado de la siguiente manera: [(2 017 m^2 de áreas exclusivas INT-INT + 10 761 m^2 de áreas comunes INT-INT) /264 807 m^2 de área total del Terminal].

[73] Dicho ratio es de 0,93%, el cual es estimado de la siguiente manera: [(515 m^2 de áreas exclusivas DOM-DOM + 1 935 m^2 de áreas comunes DOM-DOM) /264 807 m^2 de área total del Terminal].

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

Tabla 72 Inversión total asignada en los Flujos INT-INT (USD)

Flujo Inversiones INT-INT	2024	2025	2026
Infraestructura	34 753 869	3 539 234	587 868
Equipamiento	13 421 692	1 366 827	227 031
Escaleras mecánicas	370 821	37 763	6 273
Total	**48 546 383**	**4 943 824**	**821 171**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 73 Inversión total asignada en los Flujos DOM-DOM (USD)

Flujo Inversiones DOM-DOM	2024	2025	2026
Infraestructura	7 090 554	722 082	119 938
Equipamiento	1 373 977	139 922	23 241
Escaleras mecánicas	370 821	37 763	6 273
Total	**8 835 352**	**899 767**	**149 452**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de LAP

439. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034 , LAP señala:

i) La Propuesta Tarifaria del Ositrán excluye las áreas del Terminal que permiten su conexión con los PLBs (USD 33,6 millones); señalando que estas inversiones se hubieran realizado independientemente de si se atienden o no a pasajeros de transferencia. Sin embargo, este argumento no está alineado al esquema de la metodología de Costos Totalmente Distribuidos que aplica el Regulador. De acuerdo con el RETA, dicha metodología consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de los costos que implica su prestación.

Dado que, los pasajeros de transferencia hacen uso de las áreas del terminal que permite su conexión con los PLBs, el costo asociado a estas inversiones también debe ser distribuido a los pasajeros de transferencia mediante las tarifas

ii) Los flujos de inversiones presentados por LAP se encontraban en términos nominales, por lo que, con el fin de ser consistentes con el flujo de caja en términos reales del 2024, debe descontarse la inflación, tanto en los montos de inversión como en las depreciaciones y el valor residual

Evaluación de las Gerencias

440. Con relación **al comentario i),** LAP señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no ha considerado como parte de las inversiones que corresponden al terminal a las áreas que sirven de conexión entre los puentes de embarque y el terminal, lo cual no iría en línea con la metodología aplicada por el Ositrán.

441. Al respecto, como se indicó en la sección V.1, dada la información disponible en este contexto (inicio de operaciones de un nuevo terminal), la metodología más apropiada para determinar la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos, la cual consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de la asignación de los costos directos e indirectos que implica su prestación

442. En el caso del flujo que realizarán los pasajeros de transferencia, se verifica que estos utilizarán las áreas de conexión del terminal con los puentes de embarque, por lo que, en línea con la metodología de costos completamente distribuidos, corresponde **aceptar el comentario i) de LAP.**

443. Con relación **al comentario ii) de LAP**, referido a que los flujos de inversiones presentados por el Concesionario se encontraban en términos nominales, debe indicarse que en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló lo siguiente:

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

> *339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.*
>
> [El subrayado es nuestro.]

444. Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales. Así, con el fin de mantener la consistencia de los flujos en términos reales, resulta adecuado deflactar los costos operativos del año 2025 con el fin de que el flujo de inversiones se encuentre en términos reales del año 2024[74].

445. En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario ii) de LAP.**

446. Sin perjuicio de lo señalado, con posterioridad a la aprobación de la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN, y en atención al criterio de mejor información disponible, mediante el Memorando N° 00130-2025-GRE-OSITRAN del 10 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar 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. En respuesta, se recibió el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, el cual contiene información sustantiva adicional a la utilizada en la aprobación de la fijación de la TUUA de Transferencia (efectuada mediante la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN).

447. Así, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones de la Ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. Al respecto, se observa que, LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 508 567 583, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 471 354 809; lo que equivale al 92,68% (el detalle de los rubros de las inversiones consideradas se presenta en el ANEXO 4)

$$RatioAjuste = \frac{Inversión\ reconocida}{Inversión\ solicitada} = \frac{471\,354\,809}{508\,567\,583} = 92{,}68\%$$

448. Dicho porcentaje (92,68%) puede emplearse 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.

449. Considerando que la información proporcionada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es nueva, y que su empleo implica un cambio en los criterios aplicados para la determinación de la TUUA de Transferencia; de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSIITRAN (GRE-GAJ) se considera necesario que se publique nuevamente la propuesta tarifaria del Ositrán para que sea sometida a comentarios de las partes interesadas

[74] Cabe precisar que la tasa de inflación utilizada corresponde a la inflación proyectada de los Estados Unidos para los años 2025 y 2026, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 2024. Fuente: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1 (Consultado el 11 de marzo de 2025).

450. De este modo, al considerar los comentarios i) y ii) de LAP y tomando en consideración el nuevo criterio (aplicación del factor de ajuste de las inversiones de 92,68%), en las siguientes tablas se presentan las actualizaciones de las inversiones asignadas a los Flujos INT-INT y DOM-DOM.

Tabla 74 Actualización de la inversión total asignada en los Flujos INT-INT, en términos reales (USD)

Flujo Inversiones INT-INT	2024	2025	2026
Infraestructura	33 689 957	3 367 264	548 055
Equipamiento	12 713 514	1 270 698	206 819
Escaleras mecánicas	343 677	34 350	5 591
Total	**46 747 148**	**4 672 312**	**760 465**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 75 Actualización de la inversión total asignada en los Flujos DOM-DOM, en términos reales (USD)

Flujo Inversiones DOM-DOM	2024	2025	2026
Infraestructura	6 855 341	685 182	111 520
Equipamiento	1 325 999	132 532	21 571
Escaleras mecánicas	343 677	34 350	5 591
Total	**8 525 018**	**852 064**	**138 682**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.5.5. Sobre la depreciación

451. Respecto al cálculo de la depreciación, en la Propuesta de LAP se ha considerado que las inversiones en infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041).

452. Sobre el particular, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.

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

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

453. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362[75], al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del AIJC. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión[76].

454. Si bien, la infraestructura del nuevo Terminal continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo[77] y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.

455. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones[78]. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones tendrán la siguiente vida útil según el año que sean entregadas:

---

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

"Artículo 61.- Caducidad y Liquidación
61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un periodo no mayor a los tres (03) años calendario.
61.2. Sin perjuicio de la normativa aplicable, los contratos de Asociación Público Privada pueden contener cláusulas que estipulen la indemnización a la cual tiene derecho el inversionista, en caso que el Estado suspenda o deje sin efecto el contrato de manera unilateral o por su propio incumplimiento."

[76] *Contrato de Concesión*.-

"CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION
(…)
14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.
(…)"

[77] La Cuenta General de la República al 31.12.2023, incluye la infraestructura del AIJC como parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (ver página 157, última revisión: 25.01.2025).

[78] Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo Nº 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que "*[El concesionario,] alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el período que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal."*.

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

Tabla 76 Vida útil de los activos en el nuevo Terminal, según año de entrega (USD)

Vida útil (años)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Infraestructura 2024	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88	15,88
Infraestructura 2025		15,12	15,12	15,12	15,12	15,12
Infraestructura 2026			14,12	14,12	14,12	14,12
Equipos	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Escaleras mecánicas 2024	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
Escaleras mecánicas 2025		15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
Escaleras mecánicas 2026			14,12	14,12	14,12	14,12

Nota: La vida útil de los activos de infraestructura que se entreguen en el 2024 comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041. De similar manera para los activos de infraestructura que se entreguen en el 2025 y 2026, la vida útil comprende desde el 01 de enero de dicho año hasta el 13 de febrero de 2041. En el caso de las escaleras mecánicas, estas poseen una vida útil de 15 años, sin embargo, para el caso de la vida útil de dicho equipo entregado en el 2026, su vida útil comprende desde el 01 de enero de 2026 hasta el 13 de febrero de 2041.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

456. Con ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, es importante notar que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (31 de diciembre de 2030) asciende a USD 31 710 155 para el Flujo INT-INT y de USD 6 013 082 para el Flujo DOM-DOM, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada, tal como se muestra a continuación.

Tabla 77 CAPEX proyectado para el servicio de pasajeros en transferencia INT-INT en el nuevo Terminal (USD)

Monto de Inversión INT-INT	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversiones	48 546 383						
Plan de Inversiones		4 943 824	821 171				
Depreciación		2 698 281	3 928 765	3 993 544	3 993 544	3 993 544	3 993 544
Recupero Inversión							31 710 155

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 78 CAPEX proyectado para el servicio de pasajeros en transferencia DOM-DOM en el nuevo Terminal (USD)

Monto de Inversión DOM-DOM	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversiones	8 835 352						
Plan de Inversiones		899 767	149 452				
Depreciación		461 902	672 908	684 170	684 170	684 170	684 170
Recupero Inversión							6 013 082

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

457. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones del servicio al pasajero en Transferencia estaba programado para el 30 de marzo de 2025[79], la proyección de la depreciación para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que nuevo Terminal se encontraría en funcionamiento en dicho año.

Comentario de AETAI

458. Mediante la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI presenta los siguientes cometarios:

i) En el punto 112 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se detalla que, de los treinta y dos (32) servicios, los pasajeros de transferencia solo utilizarían veintiséis (26); donde el número 8 de la lista sería “áreas de pasajero de tránsito”.

AETAI precisa que el Ositrán considera a las “Áreas de pasajero de tránsito” como parte del servicio que sería financiado con la TUUA de origen o salida. Al respecto, señala que, en el punto 2.1.5 de la subsección 2.1 titulada “Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA” de la sección 2 titulada “Operaciones No Principales” del

[79] Si bien LAP inició operaciones el 01 de junio de 2025, en el presente documento se considera la fecha de inicio de operaciones del 30 de marzo del 2025, conforme al acta de acuerdos suscrita entre el MTC y LAP el 30 de enero del 2025.

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

Anexo 3 del Contrato de Concesión, se señala que la sala de pasajeros en tránsito es un ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales.

Así, AETAI señala que, de la lectura *textual del Contrato de Concesión se evidencia que las salas de pasajeros para conexión están financiadas con la recaudación del TUUA del aeropuerto. Por consiguiente, según el Contrato de Concesión los "ambientes especialmente acondicionados para pasajeros en conexión" con sus respectivos pasadizos, se encuentran cubiertos con el TUUA según lo que establece el Anexo 3 del Contrato de Concesión, por consiguiente, no existe sustento contractual para asignar inversión al servicio de pasajeros en conexión o transferencia.*

ii) Utilizar las inversiones presentadas por LAP es referencial e impreciso porque el método constructivo que ha usado LAP es de *fast track*, por lo tanto, Ositrán no dispondría de precios unitarios ni de la cantidad de insumos que ha usado[80]. En este contexto, el Ositrán tendría que realizar mucho trabajo de verificación en el mercado o de lo contrario, optar por cambiar de metodología[81]. De acuerdo con AETAI, una tarifa no se puede establecer con información que no se encuentra verificada.

iii) La Propuesta Tarifaria del Ositrán señala que está considerando la mejor información disponible, lo cual, en opinión de AETAI, no sería cierto porque no se han consultado los Estados Financieros Auditados de LAP[82]. Señala AETAI que, de acuerdo con LAP, su inversión bordea los USD 1 539 millones; sin embargo, de acuerdo con sus Estados Financieros Auditados, todo el proceso de construcción ha sido subastado por un valor que llega a los USD 1 367 millones (que incluyen todos los costos en que ha incurrido LAP para realizar la construcción de la pista, nuevo terminal y torre de control).

---

[80] Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Benjamín de la Torre a en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos llevada a cabo el 7 de febrero de 2025.

[81] Este comentario va en línea con el realizado por el Sr. Martín La Rosa en la Audiencia Pública del 26 de febrero de 2025.

[82] Cabe precisar, que mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, sobre el supuesto no uso de los Estados Financieros de 2023 y 2024 para la estimación del CAPEX, LAP indicó que el cuadro preparado por AETAI conduce a un error, pues no se trata del monto total de inversión, *sino es solo la recopilación de los principales contratos adjudicados hasta 2023 y no refleja la totalidad de la inversión del Proyecto de Expansión del AIJC. La inversión total del Proyecto asciende a 1,950 millones de dólares y además de los paquetes de trabajo 1, 2, 3 se han ejecutado inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo. Estas ascienden aproximadamente a* ***USD 583 MM*** *y se componen de la siguiente manera:*

- *Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de* ***USD 100 MM****. Entre los principales contratistas destacan Unlimited Systems S.A.C., TK Airport Solutions S.A. y ALMASA SRL. Estos contratos y todas las órdenes de compra adicionales directas, que han sido necesarias para completar la ejecución del paquete de trabajo relacionadas al Lado Tierra y han sido informadas oportunamente al regulador.*
- *Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de* ***USD 70 MM****. Entre los principales contratistas destacan Consorcio Nuevo Limatambo, AECOM Technical Services y Corporación MHP S.A.C. Asimismo, se incluyen órdenes de compra adicionales directas, que han sido necesarias para completar la ejecución del paquete de trabajo relacionado al Lado Aire y fueron informadas oportunamente al regulador.*
- *Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 MM y que están compuestas principalmente por los conceptos de MOU (memorando de entendimiento), Diseño, Trabajos Iniciales (Paquete de Trabajo 1 y adicionales) y Site Management (gestión de obra). Dichos conceptos han sido explicados en detalle y sustentados al regulador.*
- *Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 MM y que están relacionadas a los conceptos de PMO (gestión de proyectos), gastos corporativos y elaboración del Plan Maestro. Dichos conceptos también han sido explicados a detalle y sustentados al regulador.*

Finalmente, LAP precisa que, el detalle de inversiones totales del proyecto fue presentado al regulador. con Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, adjuntando el archivo Excel "Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión".

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

Cuadro Nº 2: Componentes de Proyecto de Ampliación del AIJCH (en USD)

Fecha de Adjudicación	Inicio de Obra	Fin	Valor Inicial de la Inversión	Valor Final de la Inversión	Nota	EE.FF Auditados	Trabajo
	13/12/2019	31/12/2020	28,349,071	28,349,071	1.3	2020	Paquete 1: Limpieza y Preparación del Sitio
18/05/2020	2/01/2021	31/12/2022	49,567,488	66,844,483	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.1: Torre de Control y Edificios de Apoyo
18/08/2020	2/01/2021	31/12/2022	226,970,273	199,280,936	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.2: Segunda Pista, Plataforma y Calles de Rodaje
23/09/2023				7,034,180			Paquete 2.3: Diseño Adquisición y Marcha de todos los sistemas TICs
8/09/2021	22/09/2021		713,004,604	1,066,379,084	1.3	2020/2022/2023	Paquete 3.0: Diseño y Construcción
Total de Inversión según Estados Financieros			1,017,891,436	1,367,887,764			

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Propia.

Además, en las notas de los Estados Financieros del período 2020-2023, se detallan todos los gastos en que ha ido incurriendo LAP durante el proceso constructivo. LAP clasifica sus gastos en "lado aire" y "lado tierra", y, por un tema didáctico al resto de costos los han denominado "inversión indirecta"

Cuadro Nº 3: Evolución de Inversiones de LAP ampliación del AIJCH (en USD)

Inversiones	2020	2021	2022	2023	Inversión Acumulada al 2023
Lado tierra	0	11,363	165,007	421,600	597,970
Lado aire	52,152	160,771	100,479	26,754	340,156
Inversión Indirecta	57,122	52,952	63,242	88,834	262,150
Primeros trabajos e interface	12,858	10,846	722	942	25,368
Desarrollo del Diseño	24,010	8,434	4,050		36,494
Inversiones relacionado con el programa de expansión	3,303	3,865	3,735	8,408	19,311
Costo de los préstamos	884	4,716	12,425	34,973	52,998
Planificación, permisos y otros	14,064	18,108	29,445	29,211	90,828
Infraestructura existente	2,003	6,983	12,865	15,300	37,151
Total	109,274	225,086	328,728	537,188	1,200,276

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Propia.

AETAI cuestiona que el Ositrán no haya revisado la información de los Estados Financieros Auditados para constatar la información enviada por LAP, tomando en consideración que esa información es más veraz porque proviene de los Estado Financieros Auditados del Concesionario.

Asimismo, AETAI señala que, el valor de los paquetes que se presentan en el Cuadro N°2 de su informe tenderían a ser más próximos al comportamiento de mercado porque estos han sido el resultado de un proceso de subasta que fue organizado por LAP.

Adicionalmente, AETAI afirma que, según los Estados Financieros Auditados de LAP, para el año 2024 quedaba pendiente ejecutar alrededor de USD 167 millones, dado que, el presupuesto de lado aire estaría ejecutado al 100%, con lo cual. la inversión indirecta, así como el saldo se asignarían a "lado tierra"

Cuadro Nº 4: Inversiones en Proyecto de Ampliación del AIJCH

Sector del Aeropuerto	Moneda	Inversión
Lado Tierra Total	USD	1,027,732
Inversión Directa		597,970
Inversión Indirecta		262,150
Saldo por Ejecutar		167,612
Lado Aire	USD	340,156

Así, AETAI señala que, mediante *drivers* de ingresos ha asignado el monto que le correspondería al terminal, obteniendo que, el monto de la inversión en el nuevo terminal sería de USD 608 millones, incluidos costos indirectos y márgenes de utilidad de contratistas de LAP

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

Cuadro Nº 5: Monto de las Inversiones en el Nuevo Terminal de AIJCH (en USD)

Servicios	Ingresos USD	Clasificador*
1. Servicio sujetos a regulación tarifaria		
1.1 Pistas	33,667,649	LA
1.2 Estacionamiento Aeronaves	3,108,194	LA
1.3 Mangas	20,575,183	LT
1.4 Terminales TUUA	164,665,156	LT
1.5 Carga	5,211,020	LT
2. Servicio sujetos a regulación de acceso		
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	100,563	LT
2.0 Oficinas Dique	197,416	LT
2.1 Combustible	29,077,491	LA
2.2 Asistencia en Rampa	9,348,260	LA
2.3 Oficinas Serv.Operativas	625,083	LT
2.4 Oficinas Area gris	71,103	LT
2.5 Mostradores check in	914,196	LT
2.6 Inf.Equipaje rezagado	13,892	LT
2.7 Areas Mantenimiento	243,017	LT
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	318,772	LT
3. Servicio No regulados		
3.1 Estacionamiento de Vehículos	7,979,862	LT
3.2 No regulados	77,094,012	LT
Ingresos Totales en LADO TIERRA	**278,009,275**	
Ingresos de Terminal de Pasajeros / Ingreso LADO TIERRA	**59.23%**	
CAPEX Lado Tierra	**1,027,731,754**	
Inversión en Terminal de Pasajeros- Estimado	**608,726,488**	

iv) La Propuesta Tarifaria del Ositrán señala que está considerando la mejor información disponible, lo cual, no es cierto porque no se han consultado otras fuentes como SUNAT[83]

---

[83] Cabe precisar, que mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, sobre el comentario de AETAI respecto al supuesto sobrecosto de los equipos de escaneo de equipaje; LAP indicó que ha *invertido en "Equipamiento de Seguridad" USD 7.5 millones, tal como se presenta en la Tabla 15 de la sección 3.2.1. de nuestra Propuesta Tarifaria, que se presenta a continuación. Esta inversión de US$ 7.5 millones corresponde a los equipos destinados exclusivamente para el control de seguridad de los equipajes de mano y pasajeros de transferencia INT-INT en el segundo nivel.*

El **monto de USD 7.5 millones correspondiente al concepto de "Equipamiento de Seguridad" abarca un conjunto de máquinas de seguridad y no únicamente la RAPISCAN 920 CT.** A continuación, se detallan las máquinas incluidas en este paquete, sus respectivos costos y usos. Es importante señalar que los costos están detallados en el contrato EPC y la adenda 2 firmados con Inti Punku, los cuales han sido solicitados y compartidos con el regulador:

i **Máquinas Rayos-X Rapiscan 920 CT:** es un sistema avanzado de inspección por rayos X, que facilita la identificación precisa de objetos sospechosos sin necesidad de abrir las maletas. Cabe destacar, que la propuesta de LAP incorpora 7 equipos Rapiscan 920 CT, en la zona de transferencia INT-INT del segundo nivel. La inversión directa fue de **USD 2.9 millones**. La inversión realizada por LAP se sustenta en el contrato EPC + Adenda 2 firmado con Inti Punku.

ii **Sistema Automático de Retorno de Bandejas**: tiene como función principal recoger, transportar y devolver las bandejas utilizadas por los pasajeros para depositar su equipaje de mano durante el proceso de inspección mediante las máquinas de rayos X. En la propuesta de LAP se consideraron 7 equipos del Sistema Automático de Retorno de Bandejas, es decir, uno por cada Máquina de rayos X Rapiscan 920 CT. Adicionalmente, debe incluirse los costos de integración de dicho equipamiento con la Máquina de rayos X. La inversión directa considerada para estos equipos fue de **USD 1,6 millones**.

iii **Bodyscan**: este equipo es un sistema de escaneo corporal que se utiliza para detectar objetos ocultos en el cuerpo de una persona sin necesidad de contacto físico. En la propuesta de LAP, se consideró 1 equipo para la zona de transferencia INT-INT ubicada en el segundo nivel debido a que los pasajeros que pasarán por dicho control serán seleccionados de manera aleatoria. La inversión directa para este equipo fue de **USD 238 774**.

iv **ETD**: es una tecnología diseñada para detectar rastros de explosivos en objetos y equipaje de los pasajeros, fortaleciendo los controles de seguridad. En la propuesta de LAP se consideraron 7 equipos ETD. La inversión directa considerada para estos equipos fue de USD 245,000 lo que implica un costo unitario de USD 35 000 por máquina.

v *Otros equipos: como inspección de calzado, detector de metales pesados, detectores de metal manual y* Threat Input Projection (permite el análisis de datos entrantes para detectar anomalías o amenazas). La inversión directa en otros equipos relacionados al sistema de seguridad asciende a USD 564 291.

En agregado, la inversión directa total por los equipos ascendió a USD 5,5 millones. Adicionalmente, la inversión indirecta del contratista, que corresponde a la gestión administrativa y operativa durante el desarrollo de la infraestructura e instalación de los equipos ascendió a USD 2,04 millones. Esta cifra de aproximadamente 37% del costo directo ha sido debidamente sustentada en la Carta C-LAP-GPF-2024-0187. Así, el monto de inversión total del "Equipamiento de Seguridad" ascendió a USD 7,5 millones.

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

De acuerdo con AETAI, las "inversiones exclusivas" del servicio estarían sobredimensionadas, en más de 100%. A manera de ejemplo, AETAI ha tomado como referencia la RAPISCAN 920CT, equipo de HBS que es publicitado por la empresa importadora Unlimited Systems [84] y ha descargado la información de la página web de la SUNAT con el fin de valorarlo. De acuerdo con AETAI, LAP habría adquirido estos equipos directamente a la empresa antes mencionada.

Añade AETAI que el valor CIF de los equipos de RAPISCAN 920 CT es de USD 298,529, información que sería la mejor información que tiene a disposición el Regulador porque proviene de valores de mercado.

Para determinar el precio final del equipo, AETAI recurre a la cotización de una máquina similar, la SMITH 100 x 100. Según el registro de SUNAT, el valor CIF de este tipo de equipo estaría en USD 78 493; sin embargo, su precio de venta es de USD 88 725, lo que refleja un margen de ganancia de 13%.

AETAI señala, además, al precio se le debe agregar: costos de instalación, costos de maletín de prueba y costos de software de entrenamiento. De esta forma, según la información provista por Mastech4 la cotización de un equipo de inspección de equipaje sería:

- *Precio de venta del equipo = USD 88,725*
- *Costos de instalación = USD 4,440*
- *Costo de Maletín de prueba = USD 2,124*
- *Costo de software de entrenamiento = USD 15,175*

Así, luego de los ajustes respectivos, AETAI obtiene que el valor de la maquina RAPISCAN 920 CT estaría alrededor de USD 420 000; monto que dista de los USD 7 millones que presenta LAP.

Así, luego de los ajustes respectivos, AETAI obtiene que el valor de la maquina RAPISCAN 920 CT estaría alrededor de USD 420 000; mientras que, LAP está pidiendo alrededor de USD 7 millones, lo cual no se ajusta a los valores de mercado que se encuentran registrados en la SUNAT.

v) Con relación a la metodología que se ha empleado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán para determinar el CAPEX, AETAI presenta diversos comentarios, los cuales se han agrupado en cinco puntos:

a. La metodología para estimar el CAPEX que ha considerado el Ositrán favorecería al Concesionario, ya que a partir del valor total de inversiones consideradas por LAP (inversión directa, inversiones transversales e inversiones en edificios auxiliares y sistemas), y la estimación de los ratios por m^2, se estaría duplicando el valor de las inversiones. En su opinión, al asignarse los ratios por tipo de área (exclusiva o común) y por cada tipo de TUUA de Transferencia genera un aumento artificial en el cálculo del CAPEX de este servicio.

b. AETAI sostiene que, dado que los ratios por metro cuadrado parten de un único valor de inversiones totales del nuevo terminal, no tiene sentido volver utilizar al menos dos veces las inversiones directas, indirectas o las auxiliares, para estimar y obtener distintos tipos de ratios.

c. Los drivers utilizados para distribuir las inversiones asociadas a las áreas de circulación o pasadizos y otros edificios, resultan poco consistentes, en opinión de AETAI, porque:

[84] AETAI *señala que, UNLIMITED SYSTEMS S.A.C. es el representante oficial autorizado de la marca RAPISCAN a nivel mundial y en Perú, como lo muestran los registros de la SUNAT.*

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

- Contractualmente, las salas de transferencia y sus pasadizos son financiados con la TUUA.
- En la Propuesta tarifaria del Ositrán se afirma que una parte del pasadizo es TUUA y la otra TUUA de Transferencia, lo cual no tendría ningún un sentido económico.
- Los flujos en el aeropuerto aún no estarían definidos porque no se han realizado pruebas integrales.
- Existen pasajeros en transferencia que no usan *boarding pass*, por consiguiente, no seguirían las supuestas rutas que han sido propuestas por el Regulador (en el actual terminal los pasajeros DOM-DOM salen de la zona de *check-in*).

d. Los resultados obtenidos por el Regulador pueden variar significativamente, si se cambian los drivers. Por ejemplo, si se redefinen los drivers, y se calculan como proporción de DOM-DOM e INT-INT, el área se reduce a la mitad en el caso de pasajeros INT-INT y en DOM-DOM aumenta ligeramente. De esta forma, AETAI concluye que los *drivers* crean una inversión inexistente en el servicio y pérdida para el consumidor en el valor actual en un monto que bordea los USD 12 millones en el caso los pasajeros de INT-INT

e. Los drivers que se utilizan para asignar las inversiones comunes y transversales, en opinión de AETAI, sólo tendrían como finalidad justificar la existencia de una tarifa porque, en línea con el Contrato de Concesión y Ositrán (2004), los ambientes, así como los costos de los servicios que consumen los pasajeros de transferencia se encontrarían financiados con la TUUA de origen o salida. Por lo que, si se quiere fijar la TUUA de transferencia es necesario que la se reajuste el valor de la TUUA de origen.

vi) AETAI señala que, *la falta de información del Ositrán no puede ser justificación para que los usuarios paguen tarifas que no tienen justificación en costos o inversiones desnaturalizando el propósito principal de buscar y mantener el equilibrio económicos*.

Evaluación de las Gerencias

459. Con relación al **comentario i)** de AETAI, debe indicarse que, de acuerdo con lo establecido en el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA Internacional y Nacional se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios indicados en el Apéndice 1 del mismo anexo.

460. Asimismo, a través de la Adenda N° 6, se modificó el literal a) del numeral 1.1 antes mencionado, estableciéndose que a los pasajeros en transferencia se les aplicará una TUUA de Transferencia según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas. Asimismo, a través de la Cláusula Cuarta de la referida Adenda, se estipuló que la TUUA de Transferencia se cobrará a los pasajeros en trasferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros.

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

461. Con relación a la TUUA de Transferencia, mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0002-2025-IC-OSITRAN[85], se interpretó el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 del Contrato de Concesión, determinándose que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a aquellos pasajeros que, de manera concurrente, cumplen con las siguientes características: a) su destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia; y, b) al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

462. Así, en el mencionado Informe Conjunto se señaló que, los pasajeros DOM-INT-INT-DOM, DOM-DOM e INT-INT, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así se mencionó que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

463. Considerando la interpretación efectuada a través de la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, como se ha indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, el alcance del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia es respecto a los pasajeros en transferencia DOM-DOM e INT-INT.

464. Según se aprecia del comentario de AETAI, este plantea que las inversiones de la TUUA de Transferencia ya estarían consideradas en la TUUA Internacional y Nacional, ello, debido a que la sala de pasajeros en tránsito está financiada con la recaudación del TUUA del aeropuerto. Al respecto, señala que, en el punto 2.1.5 de la subsección 2.1 titulada "Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA" de la sección 2 titulada "Operaciones No Principales" del Anexo 3 del Contrato de Concesión, se señala que, la sala de pasajeros en tránsito es un ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales. Por ello, a su juicio, según el Contrato de Concesión los "ambientes especialmente acondicionados para pasajeros en conexión" con sus respectivos pasadizos, se encuentran cubiertos con el TUUA de origen conforme al Anexo 3 de dicho contrato, por lo que no existiría sustento contractual para asignar inversión al servicio de pasajeros en conexión o transferencia.

465. Sobre el particular, debe decirse que, como lo advierte AETAI, la sala de pasajeros en tránsito es solo uno (1) de los veinticinco (25) servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. Y, a su vez, los veinticinco (25) servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición son una porción de los treinta y dos (32) servicios que reciben los pasajeros que pagan la TUUA Internacional y Nacional. Así, por ejemplo, los pasajeros en transferencia podrán beneficiarse de servicios como climatización, iluminación, señalética (vertical y horizontal), sistemas de información de vuelos, servicios higiénicos, las áreas de embarque, entre otros.

[85] Confirmada mediante Resolución de Presidencia N°0034-2025-PD-OSITRAN.

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

466. Teniendo en consideración que los servicios que se encontrarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual es tres veces más grande que el actual, y requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas; la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos. De acuerdo con esta metodología, se reconocen tanto los costos directos e indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros.

467. Finalmente, no está demás reiterar que, a través de la Adenda N° 6, se incorporó que a partir de la puesta en operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia, siendo precisamente en aplicación de dicho mandato contractual que el Regulador ha iniciado el presente procedimiento orientado a determinar dicha Tarifa.

468. Por tanto, considerando que la TUUA de Transferencia se ha calculado considerando todos los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia, de acuerdo con el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 del Contrato de Concesión, interpretado mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, **se desestima el comentario de AETAI.**

469. Con relación al **comentario ii),** AETAI señala 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, señala AETAI, el Ositrán tiene que realizar mucho trabajo de verificación en el mercado o, de lo contrario, cambiar de metodología.

470. Al respecto, debe indicarse que de acuerdo con el numeral 7 de la cláusula 5 del Contrato de Concesión se señala:

> *5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.*
>
> [El subrayado es nuestro.*]*

471. 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.

472. 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).

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

473. Asimismo, debe reiterarse que, a la fecha, no se cuenta con el reconocimiento de inversiones que realiza la GSF[86], por lo que el cálculo de la TUUA de Transferencia se ha realizado sobre la base de la mejor información disponible en este procedimiento[87].

474. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI.**

475. Con relación al **comentario iii),** AETAI señala que, a diferencia de lo indicado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, esta no está empleando la mejor información disponible; porque, por ejemplo, no se ha usado la información de los Estados Financieros Auditados de LAP. Así, AETAI indica que de acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP, todo el proceso de construcción ha sido subastado por un valor que llega a los USD 1 367 millones (que incluyen todos los costos en que ha incurrido LAP para realizar la construcción de la pista, nuevo terminal y torre de control), que considera las inversiones de los paquetes de trabajo 1, 2 y 3; sin embargo, de acuerdo con la propuesta de LAP la inversión alcanza los USD 1 539 millones. Por lo cual, con la información de los Estados Financieros, mediante *drivers* de ingresos, AETAI determinó que el monto de inversión asociado al terminal sería de USD 608 millones, incluidos costos indirectos y márgenes de utilidad de contratistas de LAP.

476. Al respecto, y tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, dada la metodología de costos totalmente distribuidos, para determinar la TUUA de Transferencia se consideran tanto costos directos como costos indirectos relacionados con la prestación del servicio.

477. Es así que, en el caso particular de las inversiones, se consideraron inversiones directas relacionadas con las áreas puestas a disposición de los pasajeros de transferencia, así como las inversiones indirectas de sistemas y edificaciones que tienen incidencia en el funcionamiento del terminal, como son la planta de tratamiento de aguas residuales, la planta de generación eléctrica, el sistema de obtención de agua cruda, redes y sistemas eléctricos (para mayor detalle ver la sección V.5 del presente informe). Asimismo, se considera parte de las inversiones relacionadas con el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, como son: la elaboración del diseño conceptual, las obras adicionales (como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc.), entre otros.

478. 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.

479. Como ya se indicó, la estimación de las inversiones que realiza AETAI toma en consideración solamente la información de los paquetes de trabajo 1, 2 y 3; sin embargo, el Proyecto de Expansión del AIJC además de dichos paquetes de trabajo, también incluye a las inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo; por ejemplo:

    - Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de USD 100 millones.

[86] Cabe resaltar que el numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación; conforme a lo establecido en la "Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN.

[87] La información fue proporcionada por LAP, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, recibida el 6 de setiembre de 2024.

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

- Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de USD 70 millones.
- Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 millones.
- Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 millones.

480. Finalmente, es importante indicar que, para asignar el monto de la inversión, que según AETAI, le corresponde al nuevo terminal, proponen emplear información de ingresos de los servicios prestados en el actual Terminal, y que se encuentra contenida en la Contabilidad Regulatoria. Al respecto, debe señalarse que, dado que en el Nuevo Terminal de Pasajeros es una infraestructura nueva y de mayor capacidad que el actual Terminal, las características operacionales y costos asociados pueden ser diferentes; así, la aplicación de supuestos de asignación como los planteados por AETAI podrían generar distorsiones en la asignación de los montos de inversiones y, por ende, en la determinación de la tarifa.

481. Por tanto, si se considerara la propuesta de AETAI no se estarían reconociendo las inversiones indirectas asociadas al terminal En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de AETAI**.

482. Con relación al **comentario iv),** AETAI señala que, la Propuesta Tarifaria del Ositrán no está considerando la mejor información disponible, porque no se han consultado otras fuentes como la SUNAT. En particular, AETAI indica que las inversiones exclusivas de LAP se encuentran sobredimensionadas en más de 100%.

483. Así, AETAI sustenta su comentario al presentar una estimación del precio final de la máquina RAPISCAN 920 CT en USD 420 000; al tiempo que, señala que LAP está considerando un precio aproximado de USD 7 millones. Cabe precisar que la estimación de AETAI toma de base el precio FOB que está en la SUNAT, y le agrega el margen de ganancia, el costo de instalación.

484. Al respecto, cabe preciar que, en la Tabla 51 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se observa, como parte del equipo en las áreas exclusivas asignadas a los pasajeros de transferencia INT-INT, el rubro “Equipamiento de Seguridad”, que asciende a USD 7,5 millones[88].

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

[88] A continuación, se muestra la Tabla 51 de la Propuesta tarifaria del Ositrán:

Tabla 51 Inversión asociada a las áreas exclusivas para pasajeros en transferencia INT-INT (USD)

INT-INT	Canitad	Unidad	Ratio (USD/m2)	Monto (USD)
Edificio Terminal	2017	m2	3 085	6 221 628
Ascensores	2	unidades	158 249	316 498
Escaleras mecánicas	2	unidades	207 429	414 857
Control de tarjeta de embarque	11	unidades	31 196	343 159
Equipamiento de seguridad	1	unidades	7 541 160	7 541 160
Inversiones exclusivas INT-INT				**14 837 302**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

486. En total, la inversión directa total asciende a USD 5,5 millones, a lo cual LAP adiciona la inversión indirecta del contratista (37% de los costos directos)[89]; obteniéndose un monto de inversión total ascendente a USD 7,5 millones.

487. Como se aprecia, el rubro "Equipamiento de Seguridad" considerado como parte de las inversiones asignadas al Flujo INT-INT, no solamente considera un equipo de rayos X, por lo que, no es correcto lo indicado por AETAI en el sentido que las inversiones se encuentran sobredimensionadas en más de 100%. Es más, se observa que el precio unitario de las máquinas de rayos X (RAPISCAN 920 CT) estimado por AETAI (USD 420 123) es mayor al considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán (USD 410,709), en más de USD 9000.

488. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario iv) de AETAI**.

489. Con relación al **punto a) del comentario v)**, AETAI señala que la metodología para estimar el CAPEX que ha considerado el Ositrán favorece al Concesionario, ya que a partir del valor total de inversiones consideradas por LAP (inversión directa, inversiones transversales e inversiones en edificios auxiliares y sistemas), y la estimación de los ratios por metro cuadrado, se duplica el valor de las inversiones; porque los ratios, al asignarse por tipo de área (exclusiva o común) y por cada tipo de TUUA de Transferencia generan un aumento artificial en el cálculo del CAPEX de este servicio, favoreciendo al Concesionario.

490. Al respecto, debe indicarse que, el empleo de *drivers* para asignar costos e inversiones es una práctica común tanto en los procedimientos tarifarios como en los de cargos de acceso. En este caso en particular, en el que se aplica la metodología de costos totalmente distribuidos se busca asignar parte de las inversiones directas (relacionadas con el terminal) e indirectas (transversales e indirectas) que están relacionadas con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia.

491. Dado que los pasajeros de transferencia tendrán áreas exclusivas diferencias (INT-INT y DOM-DOM); y, que, asimismo, tendrán a su disposición áreas comunes (que compartirán con otros tipos de pasajeros), es importante estimar su participación en dichas áreas con el fin de asignar adecuadamente las inversiones que se van a considerar en la tarifa. Por dicha razón, es que para la estimación de las inversiones se han diferenciado a los tipos de pasajeros y a los tipos de inversiones; sin que esto equivalga a una duplicidad de costos.

492. Por lo expuesto, se desestima el **punto a) del comentario de AETAI**.

493. Con relación al **punto b) del comentario v), AETAI señala que,** los ratios por metro cuadrado parten de un único valor de inversiones totales del nuevo terminal, por lo que no tiene sentido volver utilizar las inversiones directas, indirectas o auxiliares, para estimar y obtener distintos tipos de ratios.

[89] Cabe precisar que, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, recibida el 13 de marzo de 2025, LAP señaló que en el Contrato EPC los costos indirectos representan alrededor del 37% de los costos directos.

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

494. Al respecto, y como se desarrolló en la sección V.5 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, como primer paso para la determinación del CAPEX asociado a los pasajeros de transferencia es identificar los metros cuadrados a disposición de cada tipo de pasajero (INT-INT y DOM-DOM), tanto en las áreas comunes como en las áreas exclusivas.

495. Como segundo paso se determinan los ratios que valorizan las inversiones por metro cuadrado, de cada tipo de inversiones (relacionadas con el terminal, los edificios y sistemas auxiliares y de las inversiones transversales). Finamente, se puede determinar el monto de inversión que corresponde a cada tipo de pasajero al multiplicar los metros cuadrados asignados (INT-INT y DOM-DOM, respectivamente) por el valor de la inversión por metro cuadrado (USD/m^2).

496. Como se observa, la metodología empleada por el Ositrán permite obtener una estimación lógica de las inversiones asignadas a la TUUA. El no considerar las inversiones indirectas, transversales o de sistemas/edificaciones auxiliares, relacionados con la prestación de los servicios brindados a los pasajeros de transferencia iría en contra de la metodología de costos totalmente distribuidos, según la cual la tarifa se establece a partir de la asignación de los costos directos e indirectos que implica su prestación.

497. En virtud de lo expuesto, **se desestima el punto b) del comentario v) de AETAI.**

498. Con relación al **punto c) del comentario v),** AETAI señala que los *drivers* empleados para distribuir las inversiones asociadas a las áreas de circulación o pasadizos y otros edificios resultan poco consistentes.

499. En primer lugar, AETAI señala que los *drivers* no son consistentes porque contractualmente, las salas de transferencia y sus pasadizos son financiados con la TUUA. Al respecto, como se ha señalado en la respuesta al comentario i) de esta sección los pasajeros de transferencia tienen a su disposición 25 de los 32 servicios establecidos en Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, incluyendo las salas de transferencia y sus pasadizos, por lo que resulta adecuado la inclusión en el cálculo de dichas zonas

500. En segundo lugar, AETAI argumenta, que el Ositrán sostiene que una parte del pasadizo es TUUA y la otra TUUA de Transferencia, lo cual carecería de sentido económico. Sobre el particular bajo la metodología de costos totalmente distribuidos se busca asignar al servicio los costos directos e indirectos relacionados con su prestación. Así, si una infraestructura sirve para brindar un conjunto de servicios, debe identificarse qué parte de esta infraestructura corresponde ser asignada al servicio que se busca tarificar, para lo cual se hace uso de *drivers*.

501. En tercer lugar, AETAI manifiesta que los flujos en el aeropuerto aún no están definidos porque no se han realizado pruebas integrales (poniendo de ejemplo que hay pasajeros DOM-DOM que salen a la zona pública). Con relación a dicho argumento, debe indicarse que, las pruebas integrales no tienen como objetivo definir los recorridos que siguen los pasajeros en el AIJC, esos recorridos ya se encuentran definidos, esto de acuerdo con los planos remitidos por la GSF mediante el Memorando N° 0506-2025-GSF-OSITRAN.

502. De otro lado, sobre que los *drivers* no son consistentes porque hay pasajeros que salen a la zona pública y no usan *boarding pass*, debe señalarse que, tal como se indica en la sección III.1 del presente informe, que los pasajeros de transferencia que pagarán la TUUA de Transferencia, son los DOM-DOM y los INT-INT que cumplan con las siguientes condiciones:

- Pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.

- Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

503. Como se observa, los pasajeros que salen a la zona pública no son considerados pasajeros de transferencia en el marco del presente procedimiento tarifario. Por lo que, no se observan inconsistencias en el uso de los *drivers*.

504. Como se aprecia, los *drivers* empleados en la Propuesta Tarifaria del Ositrán son consistentes y van en línea con la metodología de costos totalmente distribuidos.

505. Al respecto, y como ya se ha indicado, de acuerdo con la Adenda 6, al inicio de operaciones LAP cobrará a los pasajeros de transferencia una TUUA, por lo que, con la mejor información disponible a este momento, se ha determinado la TUUA de Transferencia.

506. En virtud de lo expuesto, **se desestima el punto c) del comentario v) de AETAI**.

507. Con relación al **punto d) del comentario v),** AETAI señala que los resultados obtenidos por el Regulador pueden variar significativamente, si se cambian los *drivers*. Por ejemplo, si estos se redefinen y se calculan como proporción de DOM-DOM e INT-INT, el área se reduce a la mitad en el caso de pasajeros INT-INT y en DOM-DOM aumenta ligeramente, por lo que, en su opinión, los *drivers* crean una inversión inexistente en el servicio y pérdida para el consumidor.

508. Al respecto, debe indicarse que, efectivamente, un cambio en los *drivers* tiene como un efecto una modificación de los resultados de las estimaciones. De allí la importancia de sustentar adecuada y técnicamente la elección de tales generadores de costos. Cabe precisar que, la elección de los *drivers* depende de múltiples factores, como la información disponible, la facilidad de su estimación, el fin para el que se los necesite, entre otros.

509. En este caso particular, dado que se cuenta con la información sobre las dimensiones de las áreas del terminal y el monto de inversión relacionado, se construyeron drivers a razón del costo por metro cuadrado (USD/m2), tanto para las áreas exclusivas como para las comunes.. En el caso particular de las áreas comunes, debe considerarse que dichas áreas son usadas por otros tipos de pasajeros; por lo que obviar su inclusión en el cálculo generaría como resultado estimaciones sesgadas de las áreas a disposición de los pasajeros en transferencia.

510. En virtud de lo expuesto, **se desestima el punto d) del comentario v) de AETAI**.

511. Con relación al **punto e) del comentario v),** AETAI señala que, los drivers que se utilizan para asignar las inversiones comunes y transversales solo tienen por finalidad justificar la existencia de una tarifa porque, los ambientes, así como los costos de los servicios que consumen los pasajeros de transferencia se encontrarían financiados con la TUUA de origen o salida; por lo que, si se quiere fijar la TUUA de transferencia es necesario que la se reajuste el valor de la TUUA de origen.

512. Al respecto, y como se ha indicado ampliamente en el presente documento, para establecer el nivel tarifario según la metodología de costos totalmente distribuidos se parte de la asignación de costos directos e indirectos relacionados con la prestación del servicio (para mayor detalle revisar la sección V.1 del presente informe).

513. Por lo indicado, deben considerarse todas las inversiones relacionadas con los servicios que tendrán a su disponibilidad los pasajeros de transferencia en el Nuevo Terminal de Pasajeros; no hacerlo iría en contra de la metodología de costos totalmente distribuidos.

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

514. Asimismo, como se detalló en la *sección V.5*, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, referida a inversiones, existen inversiones transversales e indirectas que sirven de apoyo para el terminal y otras que fueron necesarias para el desarrollo del proyecto, por lo que, una parte de ellas debe considerarse en el cálculo de las tarifas. Asimismo, sobre las inversiones en áreas comunes, se debe mencionar que se trata de áreas por las que van a transitar los pasajeros de transferencia, con lo cual estos pasajeros tendrán a su disposición los servicios que se encuentren en estas áreas, también debe considerarse una proporción en el cálculo de las tarifas.

515. Por tanto, no es correcto lo indicado por AETAI en el sentido que los drivers que se utilizan para asignar las inversiones comunes y transversales sólo tienen por finalidad justificar la existencia de una tarifa En efecto, debe reiterarse que la existencia de la TUUA de Transferencia se encuentra justificada en la Adenda N° 6, pues a través de esta se dispuso que a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros se cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia. Así, en virtud de dicho mandato contractual, el Ositrán inició el presente procedimiento tarifario orientado a determinar la TUUA de Transferencia.

516. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el punto e) del comentario v) de AETAI.**

517. Con relación al **comentario vi)**, AETAI señala que, la falta de información del Ositrán no puede ser justificación para que los usuarios paguen tarifas que no tienen justificación en costos o inversiones desnaturalizando el propósito principal de buscar y mantener el equilibrio económicos.

518. 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.

519. 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.

520. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario vi) de AETAI**.

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

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

Comentarios de IATA

521. En la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero de 2025, el Sr. José Villaseca y el Sr. Martín La Rosa, representantes de IATA, presentaron las siguientes consultas sobre las inversiones:

    i) La Propuesta del Ositrán había considerado en el CAPEX toda el área del terminal menos las áreas de conexión hacia los puentes de embarque, cuando la tarifa está dirigida a un pasajero de transferencia en específico y no a un usuario aeroportuario de toda la terminal.

    ii) Dado que no existe información histórica para este servicio en particular, podría hacerse un símil con lo que se hace en CORPAC con la determinación de un porcentaje de ejecución de inversiones. En este caso en particular, ¿no se podría establecer un ratio considerando cuánto, en el histórico, LAP ha indicado que algo ha costado versus lo que realmente costó (verificado)?[90]

Evaluación de las Gerencias

522. Con relación a la **consulta i)**, IATA indica que la Propuesta Tarifaria del Ositrán ha considerado en el cálculo de la TUUA de Transferencia el área de todo el terminal, excluyendo únicamente las áreas de conexión con los puentes de embarque.

523. Al respecto, debe aclararse que la Propuesta Tarifaria del Ositrán no está considerando toda el área del Terminal para el cálculo de la tarifa, solamente se consideran las áreas que los pasajeros de transferencia tendrán a su disposición, ya sea de manera exclusiva o compartida con otros pasajeros; así como parte proporcional de las inversiones indirectas, transversales y auxiliares.

524. Por lo expuesto, **se da por atenido el comentario i) de IATA.**

525. En cuanto al **comentario ii)**, IATA pregunta si de manera similar a lo que se hace en CORPAC se podría establecer un ratio que determine cuánto, en el histórico, LAP ha indicado que algo ha costado versus lo que realmente costó.

526. Al respecto, debe indicarse que son situaciones distintas; en el caso de las revisiones tarifarias CORPAC se cuenta con información de periodos previos, incluyendo inversiones programadas y ejecutadas para los servicios materia del procedimiento tarifario.

527. En cambio, en el caso de la TUUA de Transferencia a ser cobrada en el Nuevo Terminal de Pasajeros, no se tiene información previa respecto a las inversiones declaradas por el Concesionario y los montos reconocidos por la GSF en el procedimiento de reconocimiento de inversiones asociadas a este servicio. Por tanto, atribuir a las inversiones relacionadas a la TUUA de Transferencia a ser cobrada en el Nuevo Terminal de Pasajeros ratios correspondientes a inversiones relacionadas a otros servicios podría introduje un sesgo en el cálculo.

528. Por lo expuesto, **se da por atendida la consulta ii) de IATA.**

529. Finalmente, habiendo absuelto todos los comentarios relacionados a inversiones asociadas a la TUUA de Transferencia a ser cobrada en el Nuevo Terminal de Pasajeros y considerando que corresponde aceptar los comentarios detallados en la sección V.5.4, se actualiza la proyección de las depreciaciones, de acuerdo con el detalle mostrado en las siguientes tablas:

[90] Este comentario también fue señalado por el Sr. La Rosa en la Sesión del Consejo de Usuarios de Aeropuertos llevada a cabo el 7 de febrero de 2025.

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

Tabla 79 CAPEX proyectado para el servicio de pasajeros en transferencia INT-INT en el nuevo Terminal, en términos reales (USD)

Flujo Inversiones INT-INT	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversiones	46 747 148						
Plan de inversiones		4 672 312	760 465				
Depreciación		2 592 318	3 767 925	3 827 815	3 827 815	3 827 815	3 827 815
Recupero inversión							30 508 422

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 80 CAPEX proyectado para el servicio de pasajeros en transferencia DOM-DOM en el nuevo Terminal, en términos reales (USD)

Flujo Inversiones DOM-DOM	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversiones	8 525 018						
Plan de inversiones		852 064	138 682				
Depreciación		445 646	648 081	658 532	658 532	658 532	658 532
Recupero inversión							5 787 909

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.6. Régimen tributario

Impuesto a la renta

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

Tabla 81 Impuesto a la renta proyectado para el Flujo INT-INT, periodo 2025-2030 (USD)

Pago de IR						
Ingresos Brutos	15 693 838	25 273 870	29 307 272	32 020 418	34 470 750	37 100 340
Gastos Operativos + Retribución	- 10 059 263	- 15 931 309	- 18 260 304	- 19 766 370	- 21 084 886	- 22 506 632
Depreciación y Amortización	- 2 698 281	- 3 928 765	- 3 993 544	- 3 993 544	- 3 993 544	- 3 993 544
Utilidad Neta	2 936 293	5 413 795	7 053 424	8 260 503	9 392 319	10 600 164
Pago de IR	**- 760 500**	**- 1 402 173**	**- 1 826 837**	**- 2 139 470**	**- 2 432 611**	**- 2 745 442**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 82 Impuesto a la renta proyectado para el Flujo DOM-DOM, periodo 2025-2030 (USD)

Pago de IR						
Ingresos Brutos	4 710 453	6 369 987	6 529 868	6 689 750	6 954 874	7 175 890
Gastos Operativos + Retribución	- 3 402 643	- 4 533 479	- 4 596 304	- 4 659 007	- 4 787 866	- 4 889 772
Depreciación y Amortización	- 461 902	- 672 908	- 684 170	- 684 170	- 684 170	- 684 170
Utilidad Neta	845 908	1 163 601	1 249 395	1 346 572	1 482 838	1 601 948
Pago de IR	**- 219 090**	**- 301 373**	**- 323 593**	**- 348 762**	**- 384 055**	**- 414 905**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

531. Al incluir los comentarios que se han aceptado, de las partes interesadas en el presente procedimiento tarifario, a continuación, se presenta la actualización de las proyecciones del pago del impuesto a la renta.

Tabla 83 Actualización del impuesto a la renta proyectado para el Flujo INT-INT, periodo 2025-2030 (USD)

Pago de IR	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	13 132 576	21 149 129	24 524 274	26 794 629	28 845 062	31 045 499
Gastos Operativos + Retribución	-8 794 111	-13 898 845	-15 907 442	-17 199 109	-18 324 767	-19 539 421
Depreciación y Amortización	-2 592 318	-3 767 925	-3 827 815	-3 827 815	-3 827 815	-3 827 815
Utilidad Neta	**1 746 147**	**3 482 360**	**4 789 017**	**5 767 705**	**6 692 480**	**7 678 263**
Pago de IR	**452 252**	**901 931**	**1 240 355**	**1 493 835**	**1 733 352**	**1 988 670**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 84 Actualización del impuesto a la renta proyectado para el Flujo DOM-DOM, periodo 2025-2030 (USD)

Pago de IR	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Ingresos Brutos	4 093 587	5 535 794	5 674 738	5 813 681	6 044 086	6 236 158
Gastos Operativos + Retribución	-3 087 966	-4 109 198	-4 162 319	-4 215 321	-4 327 630	-4 415 842
Depreciación y Amortización	-445 646	-648 081	-658 532	-658 532	-658 532	-658 532
Utilidad Neta	**559 975**	**778 515**	**853 887**	**939 829**	**1 057 924**	**1 161 785**
Pago de IR	**145 034**	**201 635**	**221 157**	**243 416**	**274 002**	**300 902**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Impuesto General a las Ventas

532. En la presente Propuesta se considera una tasa de Impuesto General a las Ventas (IGV) de 18%. Así, para calcular el saldo neto del IGV se considera la diferencia entre el IGV recaudado (el 18% del ingreso bruto total) y el IGV pagado (el 18% del total de costos directos, del 75% de los costos indirectos y no imputables, y del total de inversiones programadas).

533. Por otro lado, para determinar el pago neto del IGV se considera la suma del saldo neto del IGV más el crédito fiscal existente al inicio del ejercicio, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe señalar que, si al cierre del ejercicio se genera un crédito fiscal, esto es, el IGV recaudado es menor al IGV pagado, el monto del pago neto del IGV para dicho ejercicio resultará equivalente a cero.

Tabla 85 IGV proyectado para el Flujo INT-INT, periodo 2025-2030 (USD)

PAGO DE IGV							
Crédito Fiscal Inicial	-	- 8 738 349	- 7 193 072	- 3 377 169	-	-	-
Net IGV	- 8 738 349	1 545 277	3 815 903	4 629 483	5 085 971	5 504 197	5 952 089
IGV Ingresos	-	2 824 891	4 549 297	5 275 309	5 763 675	6 204 735	6 678 061
IGV Egresos - OPEX	-	- 389 726	- 585 583	- 645 826	- 677 704	- 700 538	- 725 973
IGV Egresos - CAPEX	- 8 738 349	- 889 888	- 147 811	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 8 738 349	- 7 193 072	- 3 377 169	-	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	1 252 314	5 085 971	5 504 197	5 952 089

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 86 IGV proyectado para el Flujo DOM-DOM, periodo 2025-2030 (USD)

PAGO DE IGV							
Crédito Fiscal Inicial	-	- 1 590 363	- 1 075 670	- 177 732	-	-	-
Net IGV	**- 1 590 363**	**514 693**	**897 939**	**955 423**	**986 026**	**1 033 219**	**1 073 352**
IGV Ingresos	-	847 882	1 146 598	1 175 376	1 204 155	1 251 877	1 291 660
IGV Egresos - OPEX	-	- 171 230	- 221 758	- 219 953	- 218 129	- 218 659	- 218 308
IGV Egresos - CAPEX	- 1 590 363	- 161 958	- 26 901	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 1 590 363	- 1 075 670	- 177 732	-	-	-	-
Pago IGV	**-**	**-**	**-**	**777 691**	**986 026**	**1 033 219**	**1 073 352**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

534. Al incluir los comentarios que se han aceptado, de las partes interesadas en el presente procedimiento tarifario, a continuación, se presenta la actualización de las proyecciones del pago del IGV.

Tabla 87 Actualización de IGV proyectado para el Flujo INT-INT, periodo 2025-2030 (USD)

PAGO DE IGV	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Crédito Fiscal Inicial	0	-8 414 487	-7 274 137	-4 178 901	-398 381	0	0
Net IGV	**-8 414 487**	**1 140 349**	**3 095 236**	**3 780 520**	**4 157 897**	**4 504 564**	**4 875 680**
IGV Ingresos	0	2 363 864	3 806 843	4 414 369	4 823 033	5 192 111	5 588 190
IGV Egresos - OPEX	0	-382 498	-574 723	-633 849	-665 136	-687 547	-712 510
IGV Egresos - CAPEX	-8 414 487	-841 016	-136 884	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	-8 414 487	-7 274 137	-4 178 901	-398 381	0	0	0
Pago IGV	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 759 515**	**4 504 564**	**4 875 680**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 88 Actualización de IGV proyectado para el Flujo DOM-DOM, periodo 2025-2030 (USD)

PAGO DE IGV	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	0	-1 534 503	-1 119 084	-365 249	0	0	0
Net IGV	**-1 534 503**	**415 419**	**753 835**	**805 578**	**832 378**	**873 332**	**908 249**
IGV Ingresos	0	736 846	996 443	1 021 453	1 046 463	1 087 935	1 122 509
IGV Egresos - OPEX	0	-168 055	-217 645	-215 874	-214 084	-214 604	-214 259
IGV Egresos - CAPEX	-1 534 503	-153 371	-24 963	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	-1 534 503	-1 119 084	-365 249	0	0	0	0
Pago IGV	**0**	**0**	**0**	**440 329**	**832 378**	**873 332**	**908 249**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.7. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

535. Para descontar el flujo de caja económico se consideró la aplicación de una tasa WACC en dólares de 10,37%.

536. Cabe precisar que luego de analizar los comentarios recibidos de AETAI y LAP sobre el WACC, la tasa actualizada asciende a 7,54% (el detalle de los comentarios se presenta en el ANEXO 3 de este informe).

V.8. Flujo de caja económico

537. En las siguientes tablas se muestran los Flujos de caja económico INT-INT y DOM-DOM obtenidos a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, el flujo de caja operativo se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los costos de operación e impuestos, siendo que los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos del servicio menos la retribución al Estado (46,51% de los ingresos brutos) y el aporte por regulación al Ositrán (1% de los ingresos brutos). Por su parte, el flujo de inversiones considera el valor residual de los activos no depreciados durante el horizonte de evaluación considerado.

Tabla 89 Flujo de caja económico proyectado INT-INT (USD)

Año		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Demanda			1 256 938	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
TUUA Transferencia INT-INT			**12,49**	**12,49**	**12,49**	**12,49**	**12,49**	**12,49**
Ingresos Brutos Totales			**15 693 838**	**25 273 870**	**29 307 272**	**32 020 418**	**34 470 750**	**37 100 340**
Retribución del Estado	46,51%		- 7 299 361	- 11 755 129	- 13 631 106	- 14 893 016	- 16 032 691	- 17 255 739
Aporte por Regulación	1%		- 156 938	- 252 739	- 293 073	- 320 204	- 344 708	- 371 003
Ingresos netos			**8 237 539**	**13 266 001**	**15 383 094**	**16 807 197**	**18 093 352**	**19 473 598**
Costo Directo			- 851 676	- 1 242 631	- 1 343 312	- 1 400 642	- 1 445 057	- 1 493 057
Costo Indirecto			- 1 187 016	- 1 829 151	- 2 052 208	- 2 172 649	- 2 260 847	- 2 358 731
Costo No Imputable			- 564 271	- 851 659	- 940 606	- 979 858	- 1 001 584	- 1 028 101
Total costos de operación			**- 2 602 964**	**- 3 923 441**	**- 4 336 126**	**- 4 553 150**	**- 4 707 488**	**- 4 879 889**
Net IGV		- 8 738 349	1 545 277	3 815 903	4 629 483	5 085 971	5 504 197	5 952 089
Pago de IGV		-	-	-	- 1 252 314	- 5 085 971	- 5 504 197	- 5 952 089
Pago de IR		-	- 760 500	- 1 402 173	- 1 826 837	- 2 139 470	- 2 432 611	- 2 745 442
Flujo de Caja Operativo		**- 8 738 349**	**6 419 352**	**11 756 290**	**12 597 301**	**10 114 577**	**10 953 253**	**11 848 266**
Base de activos		- 48 546 383						
Plan de Inversiones			- 4 943 824	- 821 171				
Valor residual								31 710 155
Flujo de Caja Económico		**- 57 284 732**	**1 475 527**	**10 935 119**	**12 597 301**	**10 114 577**	**10 953 253**	**43 558 421**

WACC	**10,37%**
VAN	**-**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 90 Flujo de caja económico proyectado DOM-DOM (USD)

Año		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Demanda			619 943	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
TUUA Transferencia DOM-DOM			**7,60**	**7,60**	**7,60**	**7,60**	**7,60**	**7,60**
Ingresos Brutos Totales			**4 710 453**	**6 369 987**	**6 529 868**	**6 689 750**	**6 954 874**	**7 175 890**
Retribución del Estado	46,51%		- 2 190 879	- 2 962 745	- 3 037 107	- 3 111 469	- 3 234 781	- 3 337 578
Aporte por Regulación	1%		- 47 105	- 63 700	- 65 299	- 66 897	- 69 549	- 71 759
Ingresos netos			**2 472 470**	**3 343 543**	**3 427 463**	**3 511 383**	**3 650 544**	**3 766 553**
Costo Directo			- 311 138	- 406 851	- 406 159	- 405 397	- 408 472	- 409 982
Costo Indirecto			- 577 197	- 749 386	- 744 868	- 740 162	- 744 205	- 744 779
Costo No Imputable			- 276 325	- 350 797	- 342 871	- 335 082	- 330 859	- 325 674
Total costos de operación			**- 1 164 660**	**- 1 507 034**	**- 1 493 898**	**- 1 480 640**	**- 1 483 536**	**- 1 480 435**
Net IGV		- 1 590 363	514 693	897 939	955 423	986 026	1 033 219	1 073 352
Pago de IGV		-	-	-	- 777 691	- 986 026	- 1 033 219	- 1 073 352
Pago de IR		-	- 219 090	- 301 373	- 323 593	- 348 762	- 384 055	- 414 905
Flujo de Caja Operativo		**- 1 590 363**	**1 603 413**	**2 433 074**	**1 787 703**	**1 681 980**	**1 782 953**	**1 871 214**
Base de activos		- 8 835 352						
Plan de Inversiones			- 899 767	- 149 452				
Valor residual								6 013 082
Flujo de Caja Económico		**- 10 425 716**	**703 646**	**2 283 623**	**1 787 703**	**1 681 980**	**1 782 953**	**7 884 296**

WACC	**10,37%**
VAN	**-**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

538. Al incluir los comentarios que se han aceptado, de las partes interesadas en el presente procedimiento tarifario, a continuación, se presenta la actualización de los flujos de caja económicos:

Tabla 91 Actualización del flujo de caja económico proyectado INT-INT (USD)

Año		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
N° de pasajeros de transferencia INT-INT			1 256 938	2 024 214	2 347 254	2 564 553	2 760 803	2 971 410
TUUA de Transferencia INT-INT			10,45	10,45	10,45	10,45	10,45	10,45
Ingresos Brutos Totales			**13 132 576**	**21 149 129**	**24 524 274**	**26 794 629**	**28 845 062**	**31 045 499**
Retribución del Estado	46,511%		-6 108 092	-9 836 671	-11 406 485	-12 462 450	-13 416 127	-14 439 572
Aporte por Regulación	1,00%		-131 326	-211 491	-245 243	-267 946	-288 451	-310 455
Ingresos netos			**6 893 158**	**11 100 966**	**12 872 546**	**14 064 233**	**15 140 485**	**16 295 472**
Costo Directo			-835 882	-1 219 587	-1 318 401	-1 374 668	-1 418 259	-1 465 369
Costo Indirecto			-1 165 004	-1 795 230	-2 014 150	-2 132 358	-2 218 921	-2 314 989
Costo No Imputable			-553 807	-835 865	-923 163	-961 687	-983 010	-1 009 035
Total costos de operación			**-2 554 693**	**-3 850 682**	**-4 255 714**	**-4 468 713**	**-4 620 189**	**-4 789 394**
Net IGV		-8 414 487	1 140 349	3 095 236	3 780 520	4 157 897	4 504 564	4 875 680
Pago de IGV		0	0	0	0	-3 759 515	-4 504 564	-4 875 680
Pago de IR		0	-452 252	-901 931	-1 240 355	-1 493 835	-1 733 352	-1 988 670
Flujo de Caja Operativo		**-8 414 487**	**5 026 562**	**9 443 589**	**11 156 996**	**8 500 066**	**8 786 943**	**9 517 408**
Base de activos		0						
Plan de Inversiones		-46 747 148	-4 672 312	-760 465	0	0	0	0
Valor residual								30 508 422
Flujo de Caja Económico		**-55 161 635**	**354 250**	**8 683 124**	**11 156 996**	**8 500 066**	**8 786 943**	**40 025 830**

WACC	**7,54%**
VAN	**-**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 92 Actualización del flujo de caja económico proyectado DOM-DOM (USD)

Año		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
N° de pasajeros de transferencia DOM-DOM			619 943	838 355	859 397	880 439	915 332	944 420
TUUA de Transferencia DOM-DOM			6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60
Ingresos Brutos Totales			**4 093 587**	**5 535 794**	**5 674 738**	**5 813 681**	**6 044 086**	**6 236 158**
Retribución del Estado	46,511%		-1 903 968	-2 574 753	-2 639 377	-2 704 001	-2 811 165	-2 900 500
Aporte por Regulación	1,00%		-40 936	-55 358	-56 747	-58 137	-60 441	-62 362
Ingresos netos			**2 148 683**	**2 905 683**	**2 978 613**	**3 051 543**	**3 172 480**	**3 273 297**
Costo Directo			-305 368	-399 306	-398 627	-397 879	-400 897	-402 379
Costo Indirecto			-566 493	-735 489	-731 054	-726 436	-730 404	-730 967
Costo No Imputable			-271 200	-344 292	-336 513	-328 868	-324 723	-319 635
Total costos de operación			**-1 143 061**	**-1 479 087**	**-1 466 194**	**-1 453 182**	**-1 456 024**	**-1 452 980**
Net IGV		-1 534 503	415 419	753 835	805 578	832 378	873 332	908 249
Pago de IGV		0	0	0	-440 329	-832 378	-873 332	-908 249
Pago de IR		0	-145 034	-201 635	-221 157	-243 416	-274 002	-300 902
Flujo de Caja Operativo		**-1 534 503**	**1 276 007**	**1 978 796**	**1 656 511**	**1 354 945**	**1 442 454**	**1 519 414**
Base de activos		0						
Plan de Inversiones		-8 525 018	-852 064	-138 682	0	0	0	0
Valor residual								5 787 909
Flujo de Caja Económico		**-10 059 521**	**423 944**	**1 840 114**	**1 656 511**	**1 354 945**	**1 442 454**	**7 307 323**

WACC	**7,54%**
VAN	**-**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.9. Propuesta tarifaria

539. Teniendo en cuenta la metodología desarrollada en las secciones previas, y que la variable logra que el VAN de cada flujo de caja económico sea igual a cero es la TUUA de Transferencia (INT-INT y DOM-DOM, respectivamente), se proponen las siguientes Tarifas Máximas:

- TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 12,49 por pasajero.
- TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 7,60 por pasajero.

Comentario de IATA

540. Mediante Carta S/N recibida el 5 de marzo de 2025, IATA señala que no está de acuerdo con la Propuesta Tarifaria del Ositrán la cual supera el monto de la Tarifa propuesto por el Concesionario. En particular señala:

i) La OACI indica que los cargos por servicios aeroportuarios o aeronáuticos deben estar directamente relacionados con los costos asociados a los mismos, debiendo haber una justificación sólida para que se introduzca cualquier cambio a éstos. En el caso de Lima, en el pasado no se ha cobrado por los pasajeros en transferencia. Sin embargo, sí se han brindado servicios tanto para los pasajeros de origen/destino como para los pasajeros de tránsito durante muchos años. Por consiguiente, si la base de costos sigue siendo la misma, la introducción de una nueva tarifa de transferencia debe compensarse con la reducción de otras tarifas que cobra el concesionario. De lo contrario, la introducción de esta nueva tarifa para los pasajeros en transferencia constituiría, únicamente, la búsqueda de mayores rentas por parte del Concesionario en desmedro de los usuarios y de la recuperación del aeropuerto como *hub* de la región.

Por tanto, para mantener el equilibrio que debe corresponder en la fijación de las nuevas tarifas debería plantearse una reducción de las actuales TUUA nacional e internacional, pero dado que ambas tienen procesos tarifarios independientes del actual para la TUUA de transferencia, es adecuado incorporar, dentro de las variables para su proceso de fijación, la mencionada reducción potencial de las dos primeras. Esto permitirá mantener los costos asociados al boleto al mínimo posible, considerando que este tipo de incrementos en costos tendrá un impacto negativo en el desarrollo del sector.

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

La reducción de otras tarifas existentes sería una estrategia viable para equilibrar los costos y garantizar que el aeropuerto mantenga su competitividad y no afecte negativamente a la experiencia del pasajero. La clave no es aumentar la carga financiera general de los usuarios en beneficio exclusivo de los accionistas de los aeropuertos, sino más bien ajustar las tarifas a los servicios aeroportuarios[91].

ii) Los cambios fundamentales en los servicios y la infraestructura proporcionados a los pasajeros de TUUA nacional e internacional frente a los de transferencia deben explicarse junto con la justificación del cambio y la relación con los niveles de cargo propuestos.

iii) Existe asimetría de información, dado que solo el concesionario tiene información real completa de los costos asociados a la tarifa por implementar. Ante esto, resulta esencial que la autoridad y los usuarios afectados por la TUUA de transferencia puedan contrastar/validar la información de la estructura de costos para la presentación de los servicios asociados, ya que son la base de la implementación de esta tarifa. Si esta información no puede validarse dada la naturaleza del procedimiento tarifario, sería aconsejable considerar la fijación de la tarifa cuando se disponga de suficiente información para realizar la verificación correspondiente.

iv) Las conexiones aéreas son una parte fundamental del tráfico aéreo del AIJC. El aumento del costo para los pasajeros que realizan transbordos puede conducir a una disminución en el número de pasajeros en tránsito, afectando no solo a la industria aérea, sino también a los comerciantes y proveedores de servicios dentro del mismo. Esto se amplifica aún más si otros cargos no se reducen proporcionalmente para compensar un aumento en los cargos de transferencia.

v) Las políticas de la OACI prevén que cualquier cambio en las tarifas debe introducirse gradualmente. La introducción de una nueva carga significativa es incompatible con este principio. Ya se han vendido significativos billetes de avión para pasajeros en tránsito sin que estos incluyan la nueva TUUA por dicho tránsito, la cual tendría que ser asumida por las compañías aéreas. Incluso, si se ajustaran las tarifas de las TUUAs nacional e internacional – con motivo de la fijación de la TUUA de transferencia –, se requiere un período de transición planificado para evitar perjudicar a cualquier operador con variaciones masivas en un corto período de tiempo.

vi) Conforme se indicó en el escrito que se presentó al Ositrán con comentarios iniciales[92], IATA promueve las cuatro directrices de la OACI, establecidas en el Documento 9082, para la definición de cargos, las cuales incluyen: i) No discriminación en la aplicación de cargos; ii) Cargos basados en costos; iii) Transparencia de la información; y, iv) Proceso de consulta con los usuarios. En este caso, se detecta la falta de un proceso de consulta colaborativo que incluya a los operadores de vuelos internacionales y domésticos, para realizar un análisis detallado de los costos de prestación de servicios y una discusión previa con los principales clientes de la industria.

[91] Cabe precisar que este comentario, sobre ajustar la TUUA doméstica y la TUUA Internacional, va en línea con lo señalado, por:
- El Sr. José Villaseca y el Sr. Martín La Rosa, representantes de IATA, tanto en la Audiencia Pública (llevada a cabo el 26 de febrero de 2025) como en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
- El Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos

[92] Comentarios iniciales por IATA mediate carta S/N, recibidos el 28 de agosto de 2024.

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

vii) La imposición de la TUUA de transferencia también perjudicará al Estado pues toda disminución en la recaudación de TUUA por parte de LAP significará a su vez una reducción del Ingreso Bruto que es la base para calcular la Retribución del 46,511% que paga LAP al Estado. Asimismo, disminuirá la recaudación de los USD 15,00 por concepto de Impuesto Extraordinario para la Promoción y Desarrollo Turístico Nacional, lo que restringirá la tan necesaria ampliación de las actividades realizadas por PromPerú cuya efectividad es innegable.

viii) Finalmente, IATA solicita que el Ositrán reconsidere la implementación de la TUUA de Transferencia y explore alternativas que no afecten negativamente a los usuarios, ni comprometan la posición estratégica del AIJC.

Evaluación de las Gerencias

541. Con relación al **comentario i)**, IATA señala que, para mantener el equilibrio que debe corresponder en la fijación de las nuevas tarifas debería plantearse una reducción de las actuales TUUA nacional e internacional, pero dado que ambas tienen procesos tarifarios independientes del actual para la TUUA de transferencia, es adecuado incorporar, dentro de las variables para su proceso de fijación, la mencionada reducción potencial de las dos primeras. Asimismo, precisa que, esto permitirá mantener los costos asociados al boleto al mínimo posible, considerando que este tipo de incrementos en costos tendrá un impacto negativo en el desarrollo del sector.

542. Sobre el particular, debe recordarse que, tanto la TUUA nacional como la TUUA internacional fueron establecidas en el Contrato de Concesión del AIJC en el marco del diseño del referido contrato (considerando el marco legal vigente al momento de la estructuración de la concesión, el Ositrán no participó determinando dichas tarifas ni emitiendo opinión al respecto).

543. Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en la Adenda 6 al Contrato de Concesión, a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, LAP cobrará una TUUA a los pasajeros de transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas. En este sentido, la Adenda 6 no señala que, como parte del proceso de fijación de la TUUA de Transferencia, deban ajustarse o revisarse la TUUA nacional o la TUUA Internacional.

544. Adicionalmente, como se indicó en la sección V.1, la metodología de costos totalmente distribuidos, que es la que se emplea para determinar la TUUA de Transferencia, considera los costos directos e indirectos asociados a la prestación de servicios a los pasajeros de transferencia. Por consiguiente, no resultaría apropiado incorporar ajustes en otras tarifas

545. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario i) de IATA**.

546. Con relación al **comentario ii)**, IATA señala que, los cambios fundamentales en los servicios y la infraestructura proporcionados a los pasajeros de TUUA nacional e internacional frente a los de transferencia deben explicarse junto con la justificación del cambio y la relación con los niveles de cargo propuestos.

547. Como se indicó en el punto anterior, tanto la TUUA nacional como la TUUA internacional fueron establecidas en el Contrato de Concesión del AIJC en el marco del diseño del Contrato de Concesión. En particular, el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC establece lo siguiente con relación a la TUUA:

> *1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)*
> *1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA.*
>
> *La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:*

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

✈ *Embarque/Desembarque de Pasajeros*
- *Área de embarque*
- *Climatización*
- *Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones*
- *Sistema de entrega de equipajes*
- *Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave*
- *Chequeo de pasajeros y equipaje*
- *Carritos porta equipaje*
- *Área para pasajeros en tránsito*
- *Iluminación*
- *Comunicaciones*

✈ *Orientación*
- *Circuito cerrado de televisión*
- *Señalización vertical*
- *Señalización horizontal*
- *Sistema de sonido*
- *Sistema de información de vuelo*
- *Servicio de información aeronáutica*

✈ *Otras Instalaciones y Servicios*

Son los locales destinados a servicios de organismos públicos:
- *Aduana*
- *Migraciones*
- *Sanidad*
- *Fiscalía*
- *Promperú*
- *Policía Nacional*
- *Dirección General de Transporte Aéreo*
- *Medios de Comunicación*
- *Indecopi*
- *Ositran*

✈ *Servicios de Atención Médica.*
✈ *Área Pública de Circulación de Vehículos*
✈ Áreas de Uso Común para Pasajeros y Acompañantes
✈ Seguridad Aeroportuaria
✈ Servicios Higiénicos
✈ Salas Oficiales para Autoridades

La diferencia en la tarifa de los Usuarios nacionales e internacionales, se determina por la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales.

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.

[El subrayado es nuestro.]

548. Como se observa, el Contrato de Concesión establece el conjunto de servicios relacionados al cobro de la TUUA Nacional y la TUUA internacional; sin embargo, no precisa qué servicios están a disponibilidad de los pasajeros nacionales o internacionales.

549. En el marco del presente procedimiento, tanto en la etapa de preparación de la Propuesta Tarifaria del Regulador como durante la absolución de comentarios, se consultó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán acerca de los servicios que estarían a disposición de los pasajeros en transferencia, llegándose a la conclusión de que los pasajeros de transferencia tendrán a su disposición 25 de los 32 servicios que se encuentran establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión (ver sección III.2 o el ANEXO 1 del presente informe).

550. Finalmente, debe indicarse que no existe un cambio entre las TUUA doméstica e internacional con la TUUA de Transferencia. Las primeras fueron establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales remuneran los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del del contrato puestas a disposición de los pasajeros embarcados; mientras que, el cobro de la segunda se aprobó mediante la Adenda 6, la cual remunera los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia a partir del inicio de operaciones del nuevo terminal; considerando esto último, en el marco de sus competencias, el Ositrán se encuentra determinando la TUUA de Transferencia.

551. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario ii) de IATA**.

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

552. Con relación al **comentario iii)**, IATA señala que, existe asimetría de información, dado que solo el Concesionario tiene información real completa de los costos asociados a la tarifa por implementar. Así, refiere que, si esta información no puede validarse dada la naturaleza del procedimiento tarifario, sería aconsejable considerar la fijación de la tarifa cuando se disponga de suficiente información para realizar la verificación correspondiente. A la fecha no se tienen casos previos en los que el Ositrán haya constatado el 100% de los costos informados por el Concesionario, por el contrario, siempre se han registrado discrepancias significativas.

553. Sobre la asimetría de información que señala IATA, debe precisarse que, en mayor o menor medida, la asimetría de la información siempre está presente en los procedimientos tarifarios que llevan a cabo los organismos reguladores[93], por lo que, se busca tomar las mejores decisiones con la mejor información disponible.

554. En este caso en particular, en concordancia con lo que establece la Adenda 6, el Ositrán tiene la obligación de aprobar una TUUA de Transferencia que se cobrará a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros; por lo que, en cumplimiento de los establecido en la Adenda 6, con la mejor información disponible a la fecha, el Ositrán debe fijar la TUUA de Transferencia, no siendo posible retrasar la entrada en vigencia de la tarifa, pues ello contravendría lo establecido en el Contrato de Concesión.

555. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario iii) de IATA.**

556. Con relación al **comentario iv)**, IATA señala que el aumento del costo para los pasajeros que realizan transbordos puede conducir a una disminución en el número de pasajeros en tránsito, afectando no solo a la industria aérea, sino también a los comerciantes y proveedores de servicios dentro del mismo; lo cual se agudiza si otros cargos no se reducen proporcionalmente para compensar un aumento en los cargos de transferencia.

557. En primer lugar, debe precisarse que, el presente procedimiento, en el marco de la Adenda 6, se centra en establecer la TUUA para los pasajeros en transferencia, no a los pasajeros en tránsito. En particular, se fijan tarifas para:

- Pasajeros en transferencia internacional-internacional: pasajeros que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
- Pasajero en transferencia doméstico-doméstico: pasajeros que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

558. En segundo lugar, con relación a la caída de la demanda como consecuencia de la implementación de la TUUA de Transferencia, debe indicarse que, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio en su demanda va a depender de la elasticidad precio de la demanda; por lo que, el establecimiento de una nueva tarifa podría o no tener un impacto significativo en la demanda.

[93] De acuerdo con el documento "Acceso a la información: una tarea pendiente para la regulación latinoamericana" de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) 2003,

"La información es un requisito indispensable para una regulación eficaz. En la teoría económica moderna, la regulación se analiza generalmente como problema de agente–principal, en el que el principal es el gobierno o el organismo regulador y el agente es el cuadro directivo de la empresa que es objeto de regulación (…) el principal se ve limitado por la falta de información sobre el agente y sobre las circunstancia que lo rodean y no puede observar su conducta con precisión.

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

559. Asimismo, debe tomarse en consideración que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún, tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional[94]

560. Finalmente, no está demás reiterar que, el presente procedimiento de fijación tarifaria se lleva a cabo en virtud de un mandato contractual, esto es la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, conforme al cual se incorporó el cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros en el AIJC.

561. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario iv) de IATA**.

562. Respecto a los **comentarios v) y vi)** de IATA, debe indicarse que, si bien el Perú, como Estado miembro de la OACI, se basa en sus recomendaciones, Ositrán debe estarse a lo previsto en el Contrato de Concesión.

563. Al respecto, el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, establece expresamente lo siguiente:

> *"Régimen de tarifas y precios aplicables*
> *1. Servicios Aeroportuarios*
> *1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.*
> *(...)*
> *a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA*
> *(…)*
> *A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.*
> *(…)".*

564. Asimismo, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de una TUUA de Transferencia, según lo seguidamente citado:

> *"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES*
> *(...)*
> *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".*

565. De acuerdo con la definición de *Normas* de la cláusula 1.35 del Contrato de Concesión, estas significan los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar Ositrán, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato. Sobre esto último debe recordarse que el RETA regula el procedimiento que debe llevarse a cabo en los casos de fijación, revisión o desregulación tarifaria.

566. Considerando lo anterior, en atención al **comentario v)** de IATA, debe decirse que la introducción del cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros responde a lo pactado entre el Concesionario y el Concedente en marzo de 2013 a través de la Adenda N° 6, siendo que, ni esta ni el RETA prevén un periodo de transición. En ese sentido, contrario a lo sugerido por IATA, corresponde estarse a lo pactado a través de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, por lo que **se desestima su comentario.**

[94] Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

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

567. De otro lado, el **comentario vi)** de IATA está referido a la falta de un proceso de consulta colaborativo que incluya a los operadores internacionales y domésticos para realizar un análisis detallado de los costos de prestación de servicios y una discusión previa con los principales clientes de la industria, ello según el Documento 9082 de la OACI, que promueve cargos basados en costos, no discriminación, transparencia y un proceso de consulta.

568. Al respecto, debe reiterarse que, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia debe llevarse a cabo de conformidad con lo previsto en el RETA. De acuerdo con dicha norma, el procedimiento de fijación tarifaria es un procedimiento que establece metodologías[95] para la fijación de tarifas (como lo es la metodología de costos totalmente distribuidos empleado en el presente caso), respeta principios como el de la no discriminación[96], es participativo (en la medida en que prevé la participación de los usuarios e interesados en general, como se detallará a continuación) y es transparente y participativo (toda vez que los pronunciamientos en materia tarifaria se encuentran debidamente publicados para conocimiento y comentarios de los usuarios e interesados en general, como también se detallará seguidamente).

569. En particular, en el presente caso, mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se aprobó el inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. Dicha resolución fue publicada el 08 de junio de 2024 en el Diario Oficial El Peruano para conocimiento de todos los interesados. Considerando ello, mediante Carta S/N del 28 de agosto de 2024, IATA remitió al Ositrán comentarios relacionados al procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.

570. Adicionalmente, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN – publicada el 02 de febrero de 2025 en el Diario Oficial El Peruano – se dispuso la aprobación y publicación de la "Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" para conocimiento de los usuarios, disponiéndose de un plazo de veinte (20) días para recibir comentarios por parte de interesados; el mismo que fue ampliado por tres (3) días hábiles, a pedido de los usuarios, a través de la Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de febrero de 2025.

571. Como parte del proceso de socialización de la referida propuesta, con fecha con fecha 07 de febrero de 2025, se llevó a cabo Sesión Extraordinaria N°77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos[97]. Asimismo, el 26 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Audiencia Pública

---

[95] Artículo 16 del RETA:
*"**Artículo 16. Metodologías***
16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria. (…)".

[96] Artículo V del Título Preliminar del RETA:
*"**Artículo V. Principios***
El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:
(…)
6. No discriminación: No se puede otorgar injustificadamente un trato diferenciado a los usuarios frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.
(…)".

[97] Cabe precisar que, de acuerdo con el Acta N° 006-2023-CECUA-OSITRAN, las asociaciones miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Alcance Nacional, para el periodo 2024-2026 son las siguientes detalladas a continuación:
- Asociación de Trasporte Aéreo Internacional – AETAI.
- Frío Aéreo Asociación Civil.
- IATA, Sucursal del Perú.
- Asociación de Exportadores – ADEX.
- Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.
- Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
- Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.

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

donde funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expusieron, entre otros, la metodología y los criterios que sirvieron de base para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, además, se recibieron los comentarios verbales de los interesados.

572. Adicionalmente, según el artículo 28 del RETA, los comentarios recibidos (tanto los manifestados en el CUA y la Audiencia Pública como aquellos recibidos por mesa de partes o correo electrónico del Regulador) se evalúan en una matriz de comentarios que se adjunta al informe que sustenta la resolución que aprueba la tarifa.

573. En ese sentido, considerando que el procedimiento de fijación tarifaria se ha desarrollado conforme al RETA, el cual prevé un procedimiento que garantiza la no discriminación, el uso adecuado de las metodologías de fijación de tarifas, transparencia y que, además, promueve la participación de los usuarios, brindándoles a los interesados la oportunidad de presentar sus comentarios, los cuales han sido debidamente analizados y considerados tanto en el cuerpo del presente informe como en la matriz adjunta, debe **desestimarse** el comentario de IATA.

574. A través del **comentario vii)** de IATA, este señala que la imposición de la TUUA de Transferencia también perjudicará al Estado pues implica una reducción del Ingreso Bruto que es la base para calcular la retribución del 46,511% que paga LAP al Estado. Asimismo, disminuirá la recaudación de los USD 15,00 por concepto de Impuesto Extraordinario para la Promoción y Desarrollo Turístico Nacional, lo que restringirá la tan necesaria ampliación de las actividades realizadas por PromPerú cuya efectividad es innegable.

575. Al respecto, se advierte que el comentario no está referido al cálculo de la TUUA de Transferencia propuesta por el Regulador, sino que está destinado a cuestionar su existencia. Como se ha indicado previamente, mediante la Adenda N° 6 se incorporó el cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, correspondiendo a este Regulador cumplir con su función de determinar la mencionada tarifa conforme a lo establecido en el marco contractual vigente.

576. Asimismo, como se ha explicado previamente, y conforme con la interpretación contractual realizada a través de la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, acorde con dicha interpretación, en el marco del presente procedimiento se calcula la TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM e INT-INT que no tienen disponible la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

577. En consecuencia, **se desestima el comentario de IATA.**

578. Con relación al **comentario viii)** de IATA, mediante el cual solicita que el Ositrán reconsidere la implementación de la TUUA de Transferencia y explore alternativas que no afecten a los usuarios ni comprometan la posición del AIJC, debe reiterarse que la implementación de la TUUA de Transferencia no responde a una decisión del Ositrán, sino a lo estipulado en el Contrato de Concesión, específicamente a través de la Adenda N° 6. En este sentido, el Ositrán tiene, en primer lugar, la responsabilidad de fijar la tarifa correspondiente conforme al marco contractual y normativo vigente; y, en segundo lugar, la responsabilidad de fijarla previo al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de

- Cámara Nacional de Turismo – CANATUR.
- Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
- Sociedad Nacional de Industrias – SIN.

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

Pasajeros del AIJC. Por lo tanto, cualquier reconsideración sobre la existencia de la TUUA de Transferencia excede las competencias de este Organismo Regulador. Siendo ello así, **se desestima el comentario de IATA.**

Comentarios de AETAI

579. AETAI señaló lo siguiente en su Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, recibida el 5 de marzo de 2025, y en la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios Aeroportuarios:

i) No queda claro por qué la Propuesta Tarifaria del Ositrán es mayor que la presentada por LAP[98].

ii) De acuerdo con AETAI, el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN concluye que *"la información de la contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia*"; esta afirmación la sustentan en una comparación entre los costos e ingresos vinculados con la TUUA en el año 2003, donde se observaba que LAP tenía una utilidad por TUUA de USD 6,8 millones. Así, según AETAI, esto ejemplifica que la TUUA de origen financia el servicio de transferencia.

Asimismo, precisan que en el Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en el marco de la emisión de opinión del proyecto de la Adenda Nº 6 (mediante la cual LAP solicitó la ampliación del plazo de la concesión); el cual no tenía por finalidad establecer criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia, se llegó a la misma conclusión del Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, sobre que la TUUA de origen era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia[99].

En línea con dichos informes, AETAI evalúa de manera conjunta las TUUA Internacional, la TUUA doméstica y las TUUAs de Transferencia; indicando que, la principal ventaja de trabajar con un modelo integral es que no es necesario distribuir inversiones porque están considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. Así, la tarifa de TUUA de Transferencia deberían ser los ingresos que faltan para financiar las inversiones en el servicio de pasajeros de transferencia en los

---

98 Este comentario también fue realizado por el Sr. Martín la Rosa, Representante de IATA en la sesión del Consejo de Usuarios Aeroportuarios el 7 de febrero de 2025.

99 En particular, AETAI señala

7. Esta conclusión, también se sostiene con el Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en el referido Informe el Regulador analizó la propuesta de modificación del Contrato (Adenda Nº 6), mediante la cual el Concesionario solicitó la ampliación del plazo de la concesión. El referido Informe no tenía por finalidad establecer criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia. Sin embargo, en el punto 85 dice:
"[…]
Por otra parte, en el supuesto de que la TUUA por Transferencia sea igual a cero, el VAN para ambos modelos financieros continuaría siendo mayores que cero. En otras palabras, manteniendo los supuestos de LAP, con la única modificación de que el TUUA de transferencia sea igual a cero, el proyecto continúa siendo rentable en ambos escenarios. Cabe precisar, que el TUUA para pasajeros en transferencia será determinado a través del Reglamento de Tarifas.

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

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

Elaboración: GRE de OSITRAN. Fuente: LAP.

[…]"

8. OSITRAN (2013) también llegó a similares inferencias que el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN. Es decir, con una metodología diferente (flujo descontado de caja) concluyó que la TUUA de origen era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia.

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

próximos cinco años, sin que se ponga en riesgo la sostenibilidad de la Concesión. Las simulaciones consideran tres escenarios de factor de productividad (X): 0%, -1% y 5% (el menos probable de todos los escenarios); asimismo, se ha construido la canasta de pasajeros.

iii) Con relación a los costos del terminal, AETAI ha considerado los mismos que Ositrán (costos distribuidos), pero con el ajuste que fue explicado previamente (los costos se incrementan en promedio 22%, entre el año 2023 y 2025, posteriormente se ajustan por elasticidad y tasa de crecimiento de los pasajeros).

iv) El monto de inversión calculado por AETAI es de USD 608 millones (ver comentarios de AETAI en la sección V.5; a dicho monto le descuenta el valor de las mangas USD 32,2 millones (= USD 700 000 *46) y obtienen un valor de la inversión de USD 576 millones. En cuanto al valor de los equipos se le proporciona en función del presupuesto que ha sido considerado en la Propuesta Tarifaria de Ositrán.

En el caso de la inversión del año 2029, este es un estimado a partir del valor del m^2, el cual según AETAI asciende a USD 2 248, posteriormente, este valor se multiplica por lo 29 000 m^2 adicionales que construiría LAP y se obtiene el monto de la inversión.

Cuadro N° 11: Inversiones en Ampliación de AIJCH

	USD
Infraestructura	525,562,790
Equipamiento	50,963,698
Total Inversión	**576,526,488**
Area Terminal M2	256,461
Costo por M2	2,248
Infraestructura	59,429,393
Equipamiento	5,762,854
Inversión 2029	**65,192,247**

En cuanto a las depreciaciones, AETAI considera tasas similares a las del Ositrán, tomando como fecha de inicio de operaciones el 30 de enero de 2025.

Cuadro N° 12.1: Tasas de Depreciación de Activos en NewLIM

Tasas de Depreciación Económica	Años
Infraestructura	16.04
Equipamiento	10.00
Infraestructura 2029	12.13
Equipamiento 2029	10.00

Cuadro N° 12.2: Depreciación de Activos en NewLIM (en USD)

DEPRECIACIÓN	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Infraestructura		32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717	32,774,717
Equipamiento		5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370	5,096,370
infraestructura 2029							4,898,764
Equipamiento 2029							576,285
Depreciación Total		37,871,087	37,871,087	37,871,087	37,871,087	37,871,087	43,346,136
Depreciación Acumulada			**75,742,174**	**113,613,260**	**151,484,347**	**189,355,434**	**232,701,570**

v) Como resultado de las simulaciones, AETAI obtiene que en los tres escenarios (factor de productividad -1%, 0 y 1%), el valor de la TUUA de Transferencia sería cero; lo cual, en su opinión, confirmaría que la TUUA de origen ha cubierto plenamente los costos en que ha incurrido los pasajeros de transferencia.

Evaluación de las Gerencias

580. Con relación al **comentario i),** AETAI cuestiona por qué la Propuesta Tarifaria del Ositrán es mayor que la presentada por LAP.

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

581. deben primer lugar, debe indicarse que los criterios, supuestos y metodología empleada en la determinación de la TUUA se encuentran detalladas en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. En cuanto a la consulta de AETAI, debe señalarse que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue mayor a la Propuesta del Concesionario principalmente por dos factores: el WACC y la fecha de inicio de operaciones del nuevo terminal.

582. En cuanto al WACC, debe precisarse que la Propuesta de LAP, dado que fue presentada el 6 de setiembre del año 2024, por lo cual consideró información al cierre del año 2023, dando como resultado una tasa de 10,07%. Considerando que la Propuesta Tarifaria del Ositrán fue aprobada en enero del 2025, correspondía calcular un WACC con información pública disponible a dicha fecha, esto es, al cierre del año 2024; así, se obtuvo una tasa de 10,37%.

583. De otro lado, con relación al periodo considerado en el flujo de caja, en la Propuesta Tarifaria de LAP se consideró que inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros sería en diciembre de 2024, de acuerdo con su planificación inicial. En cambio, en el caso de la Propuesta Tarifaria del Regulador, se consideró que el inicio de operaciones se llevará a cabo el 30 de marzo de 2025, de acuerdo con lo acordado entre las Partes mediante Acta de Acuerdos del 30 de enero del 2025.

584. En virtud de lo expuesto, **se da por atendido el comentario i) de AETAI**

585. Con relación al **comentario ii)**, AETAI señala que la TUUA de Transferencia es financiada por la TUUA nacional e internacional, en línea con los informes de los años 2004 y 2013.

586. Al respecto, cabe señalar que el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN señala en su tercera conclusión lo siguiente:

> *"3. La información de la contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia*".

587. Sobre ello, es preciso tener en cuenta el Anexo 1 del mencionado informe, el cual muestra la comparación entre costos e ingresos relacionados con la TUUA en el año 2003.

ANEXO 1
ASIGNACIÓN DE COSTOS AL SERVICIO DE AEROSTACION

Conceptos	Servicio de Terminal
Personal	530,603
Mantenimiento de Equipos e ingeniería	309,552
Servicios de Terceros, Básicos, Fe del Operador y seguridad	2,983,374
Materiales, Tributos Municipales, Infraestructura General	207,922
Depreciación	15,887
Amortización	116,807
Contribuciones Estado	17,950,870
Recursos Humanos, Sistemas, Finanzas y Contabilidad	578,320
Costos indirectos	117,801
Costos no imputables	1,941,747
Costos por TUUA	**24,752,885**
Ingreso por TUUA (nacional e internacional)	**31,601,000**
Utilidad TUUA	**6,848,115**

Fuente: Contabilidad Regulatoria

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

588. Como se observa, en esa oportunidad, el Regulador comparó los ingresos y costos asociados con la TUUA, a partir de lo cual se pudo inferir que los ingresos por TUUA de LAP le permitieron financiar los costos de la prestación de los servicios a los pasajeros en transferencia internacional. Por esa razón, en ese informe se concluye que la "*ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia"*. Sin embargo, el mencionado informe no señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente a esa fecha, la TUUA nacional o internacional financie en estricto a los pasajeros en transferencia internacionales.

589. En el mencionado Informe N° 017-04-GAL-GRE aludido por AETAI, el Regulador indicó que el Concesionario no se encontraba facultado en virtud del Contrato de Concesión a cobrar la TUUA a los pasajeros de transferencia internacional, pues no tenían a su disposición la totalidad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN[100] –a través del cual se aprueba el citado informe- el Consejo Directivo señaló que LAP no podrá cobra una Tarifa a los pasajeros en transferencia en tanto no se fije una tarifa específica por los servicios que se le brindan a estos pasajeros. En otras palabras, en aquella oportunidad, el Regulador opinó que LAP podría cobrar en el futuro una Tarifa a los pasajeros en trasferencia si ello se incorporaba en el Contrato de Concesión a través de la adenda respectiva.

590. De otro lado, en cuanto al Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, su objetivo fue analizar la propuesta de modificación del Contrato de Concesión, específicamente, respecto a la ampliación del plazo de concesión en once (11) años. Como se indica expresamente en el mismo informe, en él "*no se está estableciendo ni criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia*".

---

100 *"(…)*
iii. De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, el Anexo N° 5 y su Apéndice No 1, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA esta determinado por aquellos Usuarios que cumplen de manera simultánea con las siguientes características:

a) 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 no en ningún otro aeropuerto anterior, y;

b) Ser Usuarios que reciben de LAP la prestación efectiva de la integridad del paquete de servicios listados en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5; es decir, es necesario que el pago que realizan dichos Usuarios sea como contraprestación a la disponibilidad efectiva del paquete de servicios del Apéndice N° 1

En consecuencia, no están incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

iv. Dado que los servicios disponibles para los pasajeros en transferencia son menores que para los pasajeros que inician su vuelo internacional en el Aeropuerto Jorge Chávez y, no existiendo en el contrato de concesión un TUUA para estos casos, debe colegirse que se requeriría fijar una tarifa especifica en función a los servicios que son disponibles para los usuarios".

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

591. En particular, en dicho informe se analizaron los argumentos presentados por LAP, entre los cuales alegaba que su modelo financiero a treinta (30) años generaría un periodo de pérdidas. Al respecto, a través del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador hizo notar que el Concesionario no había estimado ni el VAN ni la TIR en su modelo financiero. Por ello, a través del considerando 85 del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán señala que el proyecto es rentable tanto en un escenario con TUUA de Transferencia como en un escenario sin TUUA de Transferencia. Por tanto, el análisis de rentabilidad realizado en el informe antes mencionado no tenía como finalidad evaluar si la TUUA Nacional o Internacional cubría costos adicionales, sino pronunciarse sobre un argumento de LAP en el contexto de la discusión sobre la ampliación del Contrato de Concesión. En ese sentido, no es posible pretender extraer de este informe una conclusión sobre la suficiencia de la TUUA para financiar costos adicionales de la TUUA de Transferencia.

592. Finalmente, en cuanto a la modelación planteada por AETAI, esta señala que la ventaja de evaluar de manera conjunta la TUUA Internacional, la TUUA doméstica y la TUUA de Transferencia, es que en un modelo integral no es necesario distribuir inversiones porque están considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. Así, la tarifa de TUUA de Transferencia deberían ser los ingresos que faltan para financiar las inversiones en el servicio de pasajeros de transferencia en los próximos cinco años.

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

594. Asimismo, la propuesta de AETAI no va en línea con la metodología de costos totalmente distribuidos porque solamente está considerando los costos relacionados con el terminal, excluyendo costos indirectos, como por ejemplo las inversiones transversales y sistemas auxiliares.

595. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario ii) de AETAI**.

596. En este punto, es oportuno mencionar que, en 2013, se emitió el Informe Nº 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE – *Examen Especial a la* Supervisión *de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez otorgada a Lima Airport Partners SRL Periodo 02 ENE A 31 DIC 2012*- emitido por el Órgano de Control Institucional (OCI). La Recomendación 4.2 del mencionado informe señala expresamente lo siguiente[101]:

> *"IV. RECOMENDACIONES.*
>
> *(…)*
>
> *A LA PRESIDENTA DEL CONSEJO DIRECTIVO DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO:*
>
> *(…)*
>
> *4.2.- Dar conocimiento a la Presidencia del OSITRAN del contenido del presente informe, para que en las futuras opiniones técnicas que tenga que emitirse a nombre del OSITRAN, se tomen en consideración los siguientes aspectos,* ***siempre ciñéndose al marco contractual y normativo de este Regulador****, dada la preponderancia y el prestigio ya ganado como eficaz y eficiente Regulador considerándose que se vela por los intereses del usuario, Inversionista y el Estado:*
>
> - *El costo de la TUUA internacional financia a los pasajeros en tránsito o transferencia, por lo que al establecerse el costo de la TUUA para éstos, se debería considerar la revisión del cálculo de los costos de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros en tránsito o transferencia a fin de evitar doble subvención.*
>
> *(…)".*
>
> [Subrayado y énfasis añadidos.]

[101] Cabe mencionar que, mediante la Carta Nº 0033-2025-GG/AETAI del 10 de marzo de 2025, AETAI consultó al Ositrán sobre cómo se iba a implementar la Recomendación 4.2 del Informe Nº 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE en el procedimiento de fijación tarifaria. Ante ello, mediante Oficio Nº 0307-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán informó a AETAI que la metodología utilizada se encuentra en línea con la recomendación del OCI.

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

597. En cuanto a la citada recomendación, es preciso tener en cuenta el contexto en el cual se emite la misma. Así, debe señalarse que en el referido informe emitido por el OCI se hace alusión al Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN de fecha 3 de diciembre de 2004 -aludido por AETAI- a través del cual se analizó la procedencia del cobro de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) Internacional a los pasajeros internacionales en transferencia, así como el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-125-04-CD-OSITRAN a través del cual se aprobó el mencionado informe. Así, en el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE se señala lo siguiente:

> *"(…) Por su parte, la opinión del OSITRAN, se compuso por el Informe técnico 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, de 3 de diciembre de 2004, de las gerencias de Asesoría Legal y de Regulación, quienes realizaron la evaluación de la procedencia del cobro de la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia, elevado a la gerencia General, el 3 de diciembre de 2004. Los argumentos de su conjunta respuesta se reflejan en las siguientes conclusiones:*
> *(…)*
> ***3. La información de contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales en transferencia**.*
> *(…)*
> *Seguidamente, la gerencia General elevó tanto la pretensión de LAP como la opinión técnica de las mencionadas gerencias de Asesoría Legal y de Regulación, ante el Consejo Directivo del OSITRAN el que mediante opinión de interpretación del contrato, y según Acuerdo n. 568- 156-04 CD OSITRAN, correspondiente a la Sesión de Consejo Directivo n.° 568-2004-CD, de 10 de diciembre de 2004, notificado a LAP, vía Oficio n.° 053-04-GAL: OSITRAN[9], de 10 de diciembre de 2004; acordó lo siguiente:*
> *(…)*
> *iii, De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, el Anexo N° 5 y su Apéndice N° 1, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA está determinado por aquellos Usuarios que cumplen con las siguientes características:*
>
> > *a) Ser "pasajeros embarcados" en vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chavez"; es decir, debe tratarse de aquellos "pasajeros embarcados" que adquieren tal calificación en el AIJCH y no en ningún otro aeropuerto anterior, y;*
> >
> > *b) Ser Usuarios que reciben de LAP la prestación efectiva de la integridad del paquete de servicios listados en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5; es decir, es necesario que el pago que realizan dichos Usuarios sea como contraprestación a la disponibilidad efectiva del paquete de servicios del Apéndice N° 1.*
>
> *En consecuencia, no están incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.*
>
> *iv. Dado que los servicios disponibles para los pasajeros en transferencia son menores que para los pasajeros que inician su vuelo internacional en el Aeropuerto Jorge Chávez y, no existiendo en el contrato de concesión un TUUA para estos casos, debe colegirse que se requeriría fijar una tarifa especifica en función a los servicios que son disponibles para los usuarios.*
>
> *a. **Por lo expuesto Lima Airport Partners S.R.L. no podrá aplicar la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto a los pasajeros (internacionales en transferencia hasta que se fije la tarifa específica**."*

[Subrayado y énfasis añadidos. Notas a pie de página omitidas.]

598. Como se puede observar, la recomendación formulada por el OCI a través del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, parte de la premisa que la TUUA Internacional financiaba el costo de prestación del paquete de servicios brindados a los pasajeros en transferencia de manera previa a la suscripción de la Adenda N° 6, considerando lo señalado en la conclusión 3 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN. En tal sentido, recomienda que, en futuras opiniones técnicas que emita el Ositrán, se debería considerar la revisión del cálculo de los costos de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros en tránsito o transferencia, a fin de evitar doble subvención; debiendo resaltarse

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

que el OCI recomienda tomar en cuenta la citada recomendación ***siempre ciñéndose al marco contractual y normativo de este Regulador.***

599. En ese contexto, y en línea con la Recomendación 4.2 del OCI, en el presente procedimiento tarifario, se aplica la metodología de costos totalmente distribuidos para el cálculo de la TUUA de Transferencia. De acuerdo con esta metodología, se reconocen tanto los costos directos como los costos indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con la atención de los pasajeros de transferencia, y no se considera la parte de los costos (directos ni indirectos) e inversiones que les corresponden a los otros tipos de pasajeros que pagan la TUUA (Nacional e Internacional).

600. Asimismo, es preciso destacar que, en su recomendación, el OCI fue enfático en señalar que la actuación del Ositrán -como siempre- debe ceñirse al respectivo marco contractual y normativo. En tal sentido, es importante recordar que el Ositrán no puede modificar la TUUA Nacional o Internacional, pues dichas Tarifas fueron establecidas en el Contrato de Concesión (Anexo 5), estipulándose únicamente que las mismas sean ajustadas bajo el mecanismo RPI-X, correspondiendo al Ositrán revisar el factor de productividad "X" en la periodicidad establecida en dicho Contrato[102].

601. De igual forma, el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se lleva a cabo de conformidad con lo previsto en el RETA, circunscribiéndose dicho procedimiento a fijar la mencionada Tarifa, sin que esta norma permita que en ese marco se pueda modificar o revisar la TUUA Nacional e Internacional. En este punto, es preciso recordar que, de conformidad con el Artículo III del Título Preliminar[103] del RETA, dicha norma aplica de manera supletoria a lo previsto en los Contratos de Concesión, en todo lo que no se oponga a lo establecido en estos últimos.

602. Con relación al **comentario iii)**, AETAI señala que, en su propuesta tarifaria, para los costos se emplea los mismos criterios del Ositrán, pero con el ajuste que considera que los costos se incrementan en 22% del año 2023 al 2025.

---

[102] Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión

"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la formula RPI - X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. ***Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un período de cinco años****."*

[Énfasis añadido.]

Dicho texto fue modificado a través de la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión:

"Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, de forma excepcional, el factor "X" que sea calculador por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2016, lo cual ocurra primero. Exclusivamente para este periodo, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 5 del presente Contrato de Concesión. ***En los siguientes periodos regulatorios, el factor "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco (5) años****."*

[Énfasis añadido.]

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

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

603. Al respecto, es importante recalcar lo indicado en la sección V.4.1 del presente informe[104], en lo referido a que AETAI considera que en la Propuesta Tarifaria del Ositrán todos los rubros del OPEX asociado al terminal crecen a la misma tasa (39%) en el periodo 2023-2025, lo cual no es correcto.

604. Asimismo, se debe reiterar que la propuesta de AETAI de calcular los costos del año 2025, considerando el costo medio por pasajero asume que todos los rubros del OPEX van a crecer en la misma proporción (22%), lo cual no es lógico; en tanto, se estaría asumiendo que todos los costos operativos dependen en la misma proporción del número de pasajeros que se atiende.

605. Adicionalmente, debe precisarse que, en el nuevo terminal se tendrán nuevos sistemas y equipamiento que no se dispone en el terminal actual y que por lo tanto requerirán de mantenimiento adicional. Asimismo, dado que se va a tener una mayor infraestructura, las pólizas de los seguros también se van a ver incrementadas. Por tanto, considerar que todos los rubros de OPEX van a crecer en la misma proporción no resulta razonable.

606. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iii) de AETAI**.

607. Con relación al **comentario iv)**, la propuesta de AETAI considera un monto de inversión en el terminal de USD 576 millones obtenido de los Estados Financieros y toma el valor de los equipos considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán. Asimismo, precisa que se considera un monto de inversión en el año 2029, por la ampliación de 29 000 m^2 que realizará LAP, obteniendo una inversión de USD 65,2 millones. En cuanto a las depreciaciones consideran tasas similares a las del Ositrán, tomando como fecha de inicio de operaciones el 30 de enero de 2025.

608. Al respecto, como se explicó en la sección V.5, los Estados Financieros de LAP no contiene el desagregado de información que se requiere para asignar las inversiones a la TUUA de Transferencia. AETAI no tuvo la necesidad de contar con la información desagregada de las inversiones porque trabajaron con un modelo global (considerando TUUA nacional, TUUA internacional y TUUA de Transferencia), por lo que no necesitó distribuir las inversiones entre los otros tipos de pasajeros.

609. Por lo expuesto, se optó por utilizar la información proporcionada por el Concesionario, debido a que dicha información sí ofrecía el grado de detalle requerido para asignar de mejor manera las inversiones relacionadas con la TUUA de Transferencia[105].

610. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario iv) de AETAI**.

611. Con relación al **cometario v),** AETAI indica que, de las simulaciones realizadas, la TUUA de Transferencia sería cero, confirmando que la TUUA de origen ha cubierto plenamente los costos en que ha incurrido los pasajeros de transferencia, por lo que la tarifa propuesta por el Ositrán incrementa la rentabilidad de LAP y se rompe el equilibrio financiero del Contrato a favor del Concesionario.

[104] Ver respuesta al comentario ii) de AETAI en la sección V.4.1 del presente informe.

[105] Si bien en el Informe tarifario que sustenta la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se dijo que la modelación que realiza AETAI no considera las inversiones transversales, ni de edificios/sistemas auxiliares, ni inversiones indirectas; a partir de la revisión de los argumentos del recurso de reconsideración presentado por AETAI (mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI) se verifica que dichas inversiones sí estaban incorporadas en su modelo. Sin perjuicio de lo anterior, en línea con lo señalado previamente no corresponde aceptar la propuesta de AETAI en tanto que dicha asociación consideró un modelo global que incorpora tanto la TUUA nacional e Internacional como la TUUA de Transferencia; es decir, se consideraba, entre otros aspectos, los ingresos por la TUUA nacional e internacional. Dado que el presente procedimiento se circunscribe a la determinación de la TUUA de Transferencia, la propuesta de AETAI va en contra del alcance de este procedimiento.

612. Al respecto, como se ha detallado en párrafos anteriores, las simulaciones realizadas por AETAI consideran que todos los rubros de los costos operativos en el nuevo terminal crecerán en la misma proporción (22%), lo cual no resulta razonable considerando que el nuevo terminal es tres veces más grande que el actual, con nuevos sistemas y mantenimientos.

613. Asimismo, la propuesta de AETAI no considera las inversiones indirectas en el terminal (inversiones transversal, sistemas/edificaciones auxiliares, entre otros), las cuales tienen una incidencia en la prestación de los servicios que están relacionados con la TUUA de Transferencia.

614. Finalmente, cabe precisar que la TUUA de Transferencia calculada por el Ositrán considera los costos tanto directos como indirectos relacionados con los servicios disponibles para los pasajeros de trasferencia; asimismo, garantiza que los ingresos a valor presente sean iguales a los costos a valor presente en el horizonte de tiempo considerado; por lo que, no se está incrementando la rentabilidad de LAP.

615. Considerando lo expuesto, **no se acepta el comentario de v) de AETAI.**

Comentario de LAP

616. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, LAP señala que al homogenizar el modelo en términos reales (OPEX, WACC e inversiones) la tarifa que equilibra el flujo de caja se encontrará en términos reales del 2024; sin embargo, dado que la tarifa se cobrará desde mediados del 2025 y que, de acuerdo con la propuesta Tarifaria del Ositrán, no se actualizará por RPI-X, se estaría cobrando una tarifa real más baja; por lo cual, dicha tarifa debe actualizarse por la inflación del 2025.

Evaluación de las Gerencias

617. Al respecto, debe indicarse que en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán señaló lo siguiente:

> *339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.*
>
> [El subrayado es nuestro.]

618. Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales.

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

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

619. Así, dado que se han recogido los comentarios de LAP de homogenizar los flujos en términos reales para el caso de los costos e inversiones; así como para la tasa de descuento, la tarifa que genera que el VAN sea igual a cero se encuentra en términos reales del 2024; es decir se encuentra reflejando los costos al año 2024. Por tanto, considerando que, de acuerdo con el Acta de Acuerdos firmada entre LAP y el MTC el 30 de enero del 2025, se estableció que el inicio de operaciones del Nuevo Terminal e Pasajeros será el 30 de marzo de 2025, la tarifa debe ajustarse para que no pierda su valor adquisitivo, por lo que, la tarifa se ajusta considerando el dato más actualizado de inflación, el cual corresponde al mes de febrero de 2025[106].

620. Por lo expuesto, **se acepta el comentario de LAP**.

621. Así, teniendo en cuenta la absolución de comentarios recibidos, las Tarifas Máximas resultantes ascienden a:

- TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 10,74 por pasajero[107].
- TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 6,79 por pasajero[108].

V.10. Revisión de las tarifas

622. En la Propuesta de LAP se considera que el reajuste anual de tarifas se realizaría mediante el mecanismo RPI-X. Por ello, LAP considera que los reajustes se realizarían cuando se estime el factor de productividad, el cual se estimaría en el año 2026 y se aplicaría a partir del año 2027. Asimismo, el Concesionario señala que para ello correspondería adicionar una nueva canasta de servicios asociada a los pasajeros en transferencia.

623. Al respecto, debe indicarse que el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión establece que *"(a) partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la formula RPI - X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un período de cinco años."*

624. No obstante, debe tomarse en cuenta que la presente Propuesta Tarifaria ha sido estimada considerando información de costos operativos e inversiones proyectadas para el periodo 2025-2030, toda vez que, a la fecha de emisión de la presente Propuesta Tarifaria, no se dispone de información real de costos operativos ni del total de inversiones reconocidas del nuevo Terminal. Cabe mencionar que la información de costos operativos se basa en la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2023 y proyecciones estimadas por LAP para el año 2025 en el nuevo Terminal, así como las inversiones estimadas del Terminal.

---

[106] Conforme *al U.S. Bureau of Labor Statistics,* la inflación de los Estadios Unidos a febrero de 2025 es 2,82%. Información disponible en: https://data.bls.gov/pdq/SurveyOutputServlet (última revisión el 19 de marzo de 2025).

[107] La TUUA para los pasajeros INT INT a valores de diciembre del año 2024 asciende a USD 10,45 (ver Tabla 91); al ajustarla por la inflación de febrero del 2025 se obtiene USD 10,74).

[108] La TUUA para los pasajeros DOM-DOM a valores de diciembre del año 2024 asciende a USD 6,60 (ver Tabla 92); al ajustarla por la inflación de febrero del 2025 se obtiene USD 6,79).

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

625. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.

626. Finalmente, en la medida que la TUUA de Transferencia materia del presente informe ha sido estimada en base a información proyectada de demanda, costos e inversiones, a partir del año 2029 este Regulador iniciará un procedimiento de revisión tarifaria de la TUUA de Transferencia a efectos de que dicha Tarifa incorpore información histórica real de demanda, costos e inversiones asociados a dicho servicio en el nuevo Terminal del AIJC. Asimismo, como parte de dicho procedimiento tarifario se analizará la incorporación de dichos servicios a una canasta de servicios regulados o la generación de una nueva canastas de servicios con la finalidad de que la Tarifa pueda ser ajustada por el mecanismo RPI-X.

Comentario de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú

627. En la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, consultó si, dado que en el año 2029 se va a revisar las tarifas con costos reales, en el caso se encuentre que las TUUA de Transferencia que se han cobrado son mayores a lo que realmente reflejan los costos, ¿existirá algún mecanismo que permita recuperar por lo pagado en exceso?

628. Al respecto debe indicarse que existe experiencia, en otros procedimientos tarifarios y de cargos de acceso, de mecanismos de compensación a los usuarios por inversiones que las entidades prestadoras programaron y finalmente no llegaron a ejecutar.

629. Un ejemplo se observa en la determinación del cargo de acceso para el uso de facilidades esenciales para la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de oficinas operativas terminadas) en el AIJC[109] del año 2017, donde se incorporó un mecanismo de compensación a los usuarios por las inversiones no ejecutadas.

630. Otro ejemplo se tiene en la revisión de las tarifas de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo, prestados CORPAC del año 2022, donde también se incorporó un mecanismo de compensación a los usuarios por las inversiones no ejecutadas[110].

631. Por lo señalado, llegado el momento de la revisión de las tarifas en el año 2029, el Regulador analizará si corresponde establecer algún mecanismo de compensación.

632. En virtud de lo expuesto, **se da por atendida la consulta** del Sr. Carlos G. Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.

[109] Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N°007-2017-CD-OSITRAN

[110] Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2022-CD-OSITRAN

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

Comentario de Latam Airlines

633. En la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, el Sr. Martín Palomino, representante de Latam Airlines señaló que el problema que se generará en la revisión del año 2029, y en las siguientes revisiones es que se va a partir de una base de demanda bastante menor, porque la demanda va a caer debido a que será más caro viajar en avión.

Evaluación de las Gerencias

634. Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio en su demanda va a depender de la elasticidad precio de la demanda; por lo que, el establecimiento de una nueva tarifa podría o no tener un impacto significativo en la demanda.

635. Sin embargo, no se está tomando en consideración que el desarrollo de infraestructura aeroportuaria tiene un impacto positivo en la demanda, un terminal tres veces más grande con una pista de aterrizaje adicional va a impulsar el desarrollo del mercado aéreo en el Perú; más aún, tomando en consideración que el AIJC concentra alrededor del 60% del tráfico de pasajeros a nivel nacional y aproximadamente el 50% del número de operaciones a nivel nacional[111]

636. En virtud de lo expuesto, **no se acepta el comentario de Latam Airlines.**

Comentario de AETAI

637. En la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios Aeropuertos, el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, señaló que no considera factible la posible compensación a los usuarios que se daría en el año 2029. A diferencia de lo que sucede con los cargos de acceso, donde los que pagan son los usuarios intermedios, y la compensación va directamente a ellos; en el caso de los pasajeros, estos ya pagaron la TUUA.

Evaluación de las Gerencias

638. Al respecto, es importante indicar que, cuando se han llevado a cabo revisiones de los cargos de acceso o las tarifas de aeronavegación (que son pagadas por las aerolíneas), los usuarios que se ven beneficiados por la compensación no son necesariamente los mismos que pagaron por las tarifas previas (sin compensación). Esto debido, por ejemplo, a la salida del mercado de algunas aerolíneas[112] y/o por el inicio de operaciones de nuevas aerolíneas en el mercado peruano.

639. En el caso de la revisión de la TUUA de Transferencia que se llevará a cabo en 2029, corresponderá que el Regulador evalúe la pertinencia de determinar una compensación por las inversiones consideradas en la fijación tarifaria, así como, el mejor mecanismo para la compensación, de corresponder.

[111] Para calcular la participación del número de operaciones no se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco porque la mayoría de ellas son de instrucción.

[112] Por ejemplo, LC Perú dejó de operar en noviembre del año 2018 como consecuencia la suspensión de operaciones que realizó la DGAC. Ver: https://gestion.pe/economia/empresas/mtc-dispone-suspension-operaciones-lc-peru-motiva-medida-250846-noticia/ (última revisión el 11 de marzo de 2025). Asimismo, en diciembre del año 2018, el Indecopi inició un procedimiento concursal ordinario contra LC Perú debido a la deuda que tenía con Aircraft Solutions, empresa dedicada al arrendamiento de aviones, con sede en Estados Unidos, por un monto superior a los USD 5,7 millones. Ver: https://gestion.pe/economia/empresas/indecopi-lc-peru-declarada-insolvencia-deuda-us-5-7-millones-252463-noticia/. Última revisión el 11 de marzo de 2025.

640. En virtud de lo expuesto, **se da por atendida la consulta del Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI.**

641. Finalmente, como se indicó en la sección previa (V.9), se ha aceptado el comentario de LAP de ajustar la tarifa calculada a valores del 2024, por la inflación del 2025; esto con el fin de que no pierda su poder adquisitivo.

VI. CONSIDERACIONES ADICIONALES

VI.1. Sobre la referencia a los pasajeros en tránsito contenida en la Propuesta Tarifaria de LAP

642. Mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0152, del 02 de octubre de 2024, LAP comunicó que existía una problemática relacionada a los pasajeros en tránsito que desembarcan en el AIJC, en tanto se identificó 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, de acuerdo con LAP, se encuentra las razones de limpieza de la aeronave, mantenimiento de la aeronave, demora o cancelación del vuelo de despegue y, en ciertos casos, por alguna causa de fuerza mayor que imposibilite el despegue. LAP señala que es claro ciertas empresas de transporte aéreo desvirtúan la naturaleza de esta clase de pasajeros que, en principio, no deberían hacer uso de los servicios aeroportuarios.

643. Adicionalmente, LAP indica que, conforme con el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN el Concesionario se encuentra impedido de cobrar la TUUA a los pasajeros en tránsito por no tratarse de pasajeros embarcados, y que ello fue ratificado con el Acuerdo de Consejo Directivo N° 622-164-05-CD-OSITRAN, que se pronunció sobre la impugnación de LAP contra el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN[113].

644. Además, el Concesionario señala que está evaluando la implementación de reglas y/o penalidades para desincentivar y/o limitar la práctica de las aerolíneas que genera que ciertos pasajeros en tránsito utilicen las instalaciones del AIJC, lo cual – a juicio de LAP – es incompatible con su definición y, además, viene generando costos que no son retribuidos a través de la TUUA. El Concesionario manifestó también que 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 Ositrán[114].

645. Al respecto, cabe señalar que, el presente procedimiento tiene como objeto fijar la TUUA de Transferencia para los pasajeros en transferencia, en aplicación de la cláusula en aplicación de literal a) del numeral 1.1.del Anexo 5 del Contrato de Concesión modificado por la Adenda N° 6. En tal sentido, no forma parte del alcance del presente procedimiento tarifario los pasajeros en tránsito.

[113] Adicionalmente, LAP señala que el Acuerdo de Consejo Directivo N° 932-235-07-CD-OSITRAN, que aprobó el Informe N° 09-07-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se pronunció sobre la propuesta de Adenda 5 al Contrato de Concesión, siendo que, a través de dicho informe, también se reitera que los pasajeros en tránsito no califican como pasajeros embarcados.

[114] Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 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".

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

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

VI.2. Entrada en vigencia de la TUUA de Transferencia

646. El 06 de septiembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, LAP presentó su propuesta tarifaria; a través de ella, LAP estima que la aplicación del inicio de cobro de la TUUA de Transferencia se daría ciento veintiséis (126) días después de que Ositrán la determine.

647. Al respecto, estas Gerencias consideran pertinente recordar que, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, la oportunidad del cobro de una TUUA de Transferencia se encuentra supeditada a la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, conforme se cita a continuación:

> *"CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES*
> *(...)*
> ***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**".*
>
> [Énfasis agregado.]

648. Considerando ello, en primer lugar, corresponde hacer notar que lo manifestado por LAP sobre la antelación con la que debe comunicar a las aerolíneas las tarifas, contenida en la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, no versa sobre la TUUA de Transferencia, sino sobre la TUUA Internacional o Nacional. En segundo lugar, se debe señalar que los compromisos de antelación para la comunicación de las tarifas efectuados por LAP frente a las aerolíneas no son vinculantes para este Organismo Regulador, encontrándose este último sujeto a lo establecido en los Contratos de Concesión y, en aplicación del principio de legalidad previsto en el numeral 1.1 del Artículo IV[115] de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, a las normas sobre la materia.

649. En ese sentido, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se cobrará la TUUA de Transferencia, para lo cual, previamente, el Concesionario deberá cumplir con las disposiciones de comunicación y difusión previstas en el artículo 49 del RETA.

Comentario de LAP

650. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, LAP señala que:

i) La Propuesta Tarifaria del Regulador plantea que el flujo de ingresos asociados a la TUUA de Transferencia inicie el 30 de marzo de 2025, bajo el argumento de que esta es la fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal de Pasajeros. Asimismo, se menciona que la "oportunidad del cobro" de la TUUA de Transferencia está supeditada a la puesta en operación del nuevo terminal. Sobre ello señala que, tal como se argumentó en la propuesta adjunta a la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, los contratos vigentes con las aerolíneas establecen que estas deben ser notificadas con un plazo mínimo de 105 días respecto a la aplicación de nuevas tarifas, tanto para la TUUA Internacional como para la TUUA Nacional.

   Según LAP, este requisito se alinea con lo señalado por IATA al Ositrán el 28 de agosto de 2024, en el marco del presente procedimiento de fijación tarifaria.

[115] *"**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:
***1.1. Principio de legalidad.-** Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas. (…)".*

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

Asimismo, refiere que, según las políticas de la OACI, la introducción de nuevos cargos debe realizarse de manera gradual, con un periodo previo de preaviso de entre cuatro y seis meses. Adicionalmente, refiere que IATA ha comunicado que requiere aproximadamente 21 días adicionales para la implementación de estos nuevos cobros. En consecuencia, de acuerdo con LAP, el plazo mínimo estimado para el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia es de 126 días a partir de la determinación de las tarifas por parte de Ositrán.

Así, la Propuesta Tarifaria del Ositrán – a juicio de LAP – estaría sobrestimando los ingresos asociados a la TUUA de Transferencia para el año 2025, dado que el inicio del cobro considerado en su flujo de caja no se ajusta a la mejor información disponible actualmente. Esta sobrestimación distorsiona directamente el cálculo realizado por Ositrán, ya que la tarifa resultante no garantizaría que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea igual a cero.

LAP precisa que se puede verificar, a través de los contratos suscritos con las aerolíneas y los documentos que respaldan los requerimientos de IATA, que no percibirán ingresos por el cobro de la TUUA de Transferencia sino hasta al menos 126 días después de la determinación de las tarifas por parte de Ositrán. Por lo que, corresponde que el regulador los considere en el cálculo para la fijación tarifaria.

La "oportunidad del cobro" de la TUUA de Transferencia, mencionada en la Propuesta Tarifaria del Ositrán y determinada por la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, *constituye una referencia parcial* para establecer el inicio del flujo de ingresos. Por ello, según LAP, dicha información debe ser complementada con los términos contractuales vigentes con las aerolíneas y los requerimientos de IATA (mediante los cuales requieren una antelación de la comunicación de la tarifa para aplicarla), a fin de determinar con precisión el inicio del flujo de ingresos asociados a la TUUA de Transferencia.

Lo expuesto se encuentra alineado con el Principio de Verdad Material, reconocido en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG. *Dicho principio establece que "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".*

Evaluación de las Gerencias

651. Respecto al **comentario i)** de LAP, debe señalarse que, en efecto – según se recogió en la sección V.10 de la Propuesta Tarifaria del Regulador – se consideraron los flujos de ingresos y egresos asociados a la prestación del servicio de la TUUA de Transferencia del periodo comprendido desde el 30 de marzo de 2025 (fecha prevista para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros [116]) hasta el 31 de diciembre de 2030.

652. La fecha inicial para el flujo de ingresos y egresos considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador es coherente con la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6, según la cual, la TUUA de Transferencia se "*cobrará (…) a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros*". En ese sentido, la determinación del periodo considerado en el análisis tarifario responde a lo explícitamente acordado entre las Partes a través de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, por lo que se **desestima** el comentario.

[116] De acuerdo con lo dispuesto en el Contrato de Concesión y el acta firmada entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Concesionario el 30 de enero de 2025.

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

653. Cabe resaltar que, con ocasión de la presentación de la Propuesta de LAP, remitida el 06 de septiembre de 2024 por intermedio de la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, el Concesionario también señaló que, de acuerdo con los contratos que tienen con las aerolíneas, estas requieren contar con la información de las nuevas tarifas a aplicar (tanto de la TUUA internacional como la TUUA doméstica) con un plazo mínimo de 105 días de anticipación. En el caso particular de la TUUA de Transferencia, señaló que IATA[117] había informado a LAP que requiere de 21 días adicionales aproximadamente para la implementación de estos nuevos cobros. Por tanto, el Concesionario estimaba que la aplicación del inicio de cobro de la TUUA de Transferencia se daría 126 días después de que Ositrán determine las tarifas a cobrar.

654. Asimismo, en la Propuesta de LAP, este indicó que el modelo supone que el cobro de la TUUA de Transferencia se realizará desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. Sin embargo, según mencionó LAP, el cobro de la tarifa a través del *ticket* aéreo solo se podría realizar 126 días después de su aprobación, tiempo durante el cual LAP prestará efectivamente servicios a los pasajeros de transferencia DOM-DOM e INT-INT. Por ello, LAP indicó que el Ositrán debe considerar estos factores para ajustar la tarifa, de manera que pueda recuperar los costos incurridos en la prestación de dichos servicios.

655. Sobre el particular, a través de la Propuesta Tarifaria del Regulador, se evaluó el comentario del Concesionario, señalando que lo manifestado por LAP sobre la antelación con la que debe comunicar a las aerolíneas las tarifas, contenida en la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, no versa sobre la TUUA de Transferencia, sino sobre la TUUA Internacional o Nacional, además, que los compromisos de antelación para la comunicación de las tarifas efectuados por LAP frente a las aerolíneas no son vinculantes para este Organismo Regulador, encontrándose este último sujeto a lo establecido en los Contratos de Concesión y, en aplicación del principio de legalidad previsto en el numeral 1.1 del Artículo IV[118] de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, a las normas sobre la materia.

656. En el presente caso, debe reiterarse que, de acuerdo con la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario *cobrará* la TUUA de Transferencia *a partir de la puesta en operación* del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, para lo cual el Concesionario deberá previamente cumplir con las reglas previstas en el artículo 49 del RETA.

657. Sin perjuicio de lo anterior, en cuanto a la alegación del principio de verdad material[119], debe recordarse que, por intermedio del Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN notificado a LAP el 28 de octubre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos le solicitó al Concesionario, entre otros, que remita la documentación donde se establece el plazo de antelación con que el Concesionario debe avisar a las aerolíneas el monto de la TUUA de Transferencia, dado lo que manifestó el Concesionario en su respectiva propuesta tarifaria. Sin embargo, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0176 del 12 de noviembre de 2025, LAP remitió documentación relacionada a la antelación con la cual comunica a las aerolíneas información sobre la TUUA Internacional y Nacional (no sobre la TUUA de Transferencia).

658. En ese sentido, Ositrán actuó conforme al principio de verdad material al solicitar expresamente la documentación pertinente para verificar los hechos que fueron alegados

---

[117] De acuerdo con la Propuesta de LAP, IATA es la entidad encargada de implementar el cobro de la TUUA de Transferencia en el boleto aéreo.

[118] *"**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:
***1.2. Principio de legalidad.-** Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas. (…)".*

[119] Según la cual Ositrán 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.

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

por LAP, de manera tal, que este Organismo Regulador pueda conocer los términos en los que el Concesionario ha venido gestionando estos cobros con las aerolíneas. En ese contexto, se garantizó el cumplimiento del principio de verdad material, reafirmando que la regulación tarifaria debe alinearse con lo dispuesto en el Contrato de Concesión, que exige que el cobro se realice a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.

659. Finalmente, cabe mencionar que, en el marco de su política comercial[120] publicada el 22 de mayo de 2025, LAP 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.

Comentario de IATA

660. En la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero de 2025, el Sr. Martín La Rosa, representante de IATA consultó:

i) Si es posible tener un periodo de observación antes de establecer la tarifa, que permita al regulador recabar información que permita la determinación de una tarifa más precisa.

ii) ¿Cuál es el impacto en las tarifas de una nueva reprogramación del inicio de operaciones del nuevo terminal del AIJC?

Evaluación de las Gerencias

661. Sobre el **comentario i)** de IATA, se entiende que el usuario pretende que se establezca un periodo de observación de las operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, antes de establecer la tarifa. Al respecto, debe reiterarse que el procedimiento de fijación tarifaria obedece a lo establecido en el Contrato de Concesión, el cual no contempla un período de observación previo a la determinación de la tarifa. Por el contrario, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 establece expresamente que la TUUA de Transferencia se "*cobrará (…) a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros*".

662. En ese sentido, la fijación de la tarifa debe realizarse conforme a lo estipulado en el Contrato de Concesión, garantizando su aplicación desde el inicio de la operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En consecuencia, se da por **atendido** el comentario.

663. Con relación a la **consulta ii),** IATA pregunta cuál es el impacto en las tarifas de una nueva reprogramación del inicio de operaciones del nuevo terminal del AIJC.

664. Al respecto, en los numerales 338 y 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

[120] Ver:
<https://www.lima-airport.com/ver-documento/?url=https%3A%2F%2Fd1fde6ae9achgi.cloudfront.net%2Fdocuments%2Fstandards-and-procedures%2F296a9e92-57d7-4cfb-adc7-e857031a3038.pdf>. Última revisión: 10 de junio de 2025.

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

> *338.No obstante, debe tomarse en cuenta que la presente Propuesta Tarifaria ha sido estimada considerando información de costos operativos e inversiones proyectadas para el periodo 2025-2030, toda vez que, a la fecha de emisión de la presente Propuesta Tarifaria, no se dispone de información real de costos operativos ni de inversiones reconocidas del nuevo Terminal, en tanto que dicho terminal a la fecha es una obra en proceso, cuyo inicio de operaciones se encuentra previsto para el 30 de marzo de 2025. Cabe mencionar que la información de costos operativos se basa en la información de la Contabilidad Regulatoria del año 2023 y proyecciones estimada por LAP para el año 2025 en el nuevo Terminal, así como las inversiones estimadas del Terminal.*
>
> *339.Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.*
>
> [El subrayado es nuestro.]

665. Como se observa, el horizonte de evaluación del flujo de caja considera como fecha de inicio de operaciones del terminal el 30 de marzo de 2025 -conforme a lo previsto en el Acta de Acuerdos suscrita entre el MTC y LAP-, y como fecha de término el 31 de diciembre de 2030; es decir, se consideran todos los costos e ingresos en ese periodo.

666. Cabe señalar que, en el presente informe, el cálculo de la TUUA de Trasferencia se ha realizado considerando que el inicio de operaciones del Nuevo Terminal se encontraba previsto para el 30 de marzo de 2025, pues es la fecha prevista según el Acta de Acuerdos suscrita entre el MTC y LAP. Por lo indicado; en este caso no hay un impacto en las tarifas.

667. En virtud de lo expuesto, **se da por atendida la consulta ii) de IATA.**

VI.3. Sobre comunicación de IATA

668. Mediante Carta S/N, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) remitió comentarios al inicio del procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de transferencia.

669. IATA señala que ellos promueven que las tasas y cargos aeroportuarios estén basados en las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las cuales se explicitan en el documento número 9082. En base a esas guías y su aplicación para el análisis en cuestión, consideran recomendable que se considere:

> ***1.- No discriminación en la aplicación de los cargos:***
> *Las líneas aéreas e IATA están a favor de condiciones uniformes, a todos los usuarios en el uso de servicios aeroportuarios o de navegación aérea. En particular, las tarifas no debiesen discriminar entre usuarios nacionales y extranjeros, ni entre usuarios requiriendo los mismos servicios.*
>
> ***2.- Cargos basados en costos***
> *La industria entiende que el concesionario está recuperando los costos de uso del aeropuerto con los cobros de los cargos actuales, por lo tanto, cualquier nueva implementación implica un análisis integral de todos los costos por concepto. De llevarse a cabo la introducción de un nuevo cargo se requiere un rebalanceo de los cargos actuales.*

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

Las líneas aéreas e IATA solicitan amablemente a OSITRAN asegurar que la potencial introducción de cargos corresponda efectivamente a una recuperación de los costos de proveer servicios aeroportuarios, aclarando alcance de los mismos, y no a ingresos adicionales de parte del concesionario

3.- Transparencia en la provisión de información
Es un factor clave que la información relacionada a los costos que soportan los cargos, y la propuesta del cargo en cuestión, sea provista en forma previa a la implementación y de una manera clara y transparente. Este facilita el entendimiento y aceptación de los cargos a implementar.

Informar la implementación del nuevo cargo y el monto correspondiente, después de un consenso bilateral entre el concesionario y la autoridad no fomenta la transparencia del proceso.

4.- Tener procesos de consulta con los usuarios
Toda nueva implementación debería ser previamente consultada, como también se indica en el documento con las guías de cargos. El propósito de la consulta es proporcionar información relacionada a los usuarios y dar oportunidad a las contribuciones y opiniones de todas las partes afectadas respecto a los ajustes y sus potenciales impactos.

670. Asimismo, IATA precisa que el documento de OACI también efectúa recomendaciones específicas que deben tenerse en cuenta, como las siguientes:

- *Cuando los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación área tengan la necesidad de incrementar cargos se recomienda tener precaución al implementarlos con el objetivo de compensar perdidas por ingresos no alcanzados.*

- *La potencial proliferación de cargos en otros aeropuertos producto de implementación de cargos en una jurisdicción especifica.*

- *Se deberían considerar mejores prácticas en la implementación de cargos. Recientemente se ha publicado un artículo sobre el impacto negativo en el número de pasajeros en el aeropuerto de Heathrow debido a la aplicación de una tasa a los pasajeros en tránsito sin una evaluación de impacto adecuada.*

- *Para evitar disrupciones los nuevos cargos deberían ser introducidos en forma gradual. El periodo y plazo de implementación son relevantes en la implementación. No solo se sugiere que toda implementación sea gradual, sino que considere un periodo previo de 4 a 6 meses de preaviso. Dicho tiempo es necesario para hacer las consultas y brindar el tiempo para los ajustes sistémicos y entrega de información a los usuarios.*

Evaluación de las Gerencias

671. Al respecto, como se indicó en anteriores secciones del presente informe, el procedimiento de fijación que se aplica para la determinación de la TUUA de Transferencia se encuentra establecido en el RETA, el cual, entre otros, establece los principios que deben tenerse en consideración en el procedimiento tarifario. Entre los principios que se han establecido en el RETA se encuentran los de no discriminación, eficiencia y transparencia.

672. Asimismo, el procedimiento de fijación de tarifas establecido en el RETA establece que el Ositrán debe llevar a cabo una audiencia pública para exponer su propuesta tarifaria a las partes interesadas; además, se establece una etapa para recibir comentarios de las partes interesadas. Adicionalmente, LAP y los representantes de los usuarios pueden solicitar audiencias privadas para tratar consultas del procedimiento tarifario.

673. Por lo señalado, el procedimiento tarifario que sigue el Ositrán se encuentra enmarcado en una serie de principios que garantizan el correcto desarrollo del mismo, incluyendo la participación de que las partes interesadas en varias etapas del procedimiento

674. Finalmente, en cuanto a las recomendaciones específicas que señala IATA, debe precisarse que el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se ha iniciado en cumplimiento con lo establecido en la Adenda 6, firmada entre el MTC y LAP en el año 2013; donde se señala que LAP cobrará una TUUA a los pasajeros de Transferencia desde el inicio de operaciones del nuevo terminal.

675. Por tanto, **se da por atendido el comentario de IATA.**

VI.4. Otros comentarios

VI.4.1. Consulta de Diego Cares

676. El 4 y el 11 de febrero de 2025 se recibieron consultas del Sr. Diego Cares por correo electrónico, en los cuales se señala:

i) "(…) Les escribo porque tengo dudas respecto al cobro de TUUA para los pasajeros en tránsito en el Jorge Chávez. Mientras un pasajero esté realizando escala en JC, ¿por cuánto tiempo puedo pasar en espera a mi siguiente vuelo hasta que me cobren de nuevo la TUUA con el método antiguo de cobro (el que deja de aplicar a partir de Abril)? ¿y con el nuevo método?"

ii) Por ejemplo, si viajo desde Santiago de Chile a Lima, y luego a Cuzco, ¿tendría que pagar la TUUA de vuelo doméstico por el tramo Lima-Cuzco? ¿Y, en caso contrario (Cuzco-Lima-Santiago) pago la TUUA de vuelo internacional?

Evaluación de las Gerencias

677. Con relación a **la consulta i)**, en primer lugar, debe indicarse que el procedimiento de fijación tarifaria en curso corresponde a la TUUA que deberán pagar los pasajeros en transferencia, no los pasajeros de tránsito. En particular, se fijan tarifas para:

- Pasajeros en transferencia internacional-internacional: pasajeros que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
- Pasajero en transferencia doméstico-doméstico: pasajeros que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

678. En segundo lugar, cabe recordar que el Concesionario tiene el derecho de cobro de la TUUA de Transferencia a partir del inicio de operaciones del nuevo terminal del AIJC, en línea con lo establecido en la adenda 6 del Contrato de Concesión del mencionado aeropuerto. A la fecha, no se cobra monto alguno por dicho concepto.

679. Finalmente, el tiempo de permanencia en el terminal durante su escala no afectará el monto a pagar. Es decir, que el pasajero de transferencia pagará la TUUA de transferencia que fije el Ositrán y no será necesario pagar adicionalmente la TUUA (doméstica o internacional), a no ser que, durante su permanencia en el AIJC, este pasajero decidiera salir a la zona pública para volver a ingresar a la zona de embarque.

680. Por lo expuesto, **se da por atendida la consulta i)**.

681. Con relación a la **consulta ii)**, como se explicó en la respuesta i), el procedimiento de fijación tarifaria en curso corresponde a la TUUA que deberán pagar los pasajeros en transferencia, en particular los pasajeros INT-INT y los DOM-DOM, los cuales, al ingresar al terminal en la escala, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

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

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

682. En el caso de vuelos INT-DOM (como es el caso de un vuelo Santiago de Chile a Cusco), o de los vuelos DOM-INT (como es el caso Cusco-Santiago), dado que estos pasajeros saldrán a la zona pública en su escala en Lima, al igual que viene ocurriendo en el actual terminal, en Lima tendrán que pagar la TUUA doméstica en el primer caso (INT-DOM) y la TUUA internacional en el segundo caso (DOM-INT).

683. Por lo expuesto, **se da por atendida la consulta ii)**.

VI.4.2. Comentario de Rocío Maradiegue

684. El 6 de febrero de 2025 se recibió un correo electrónico a la dirección info@ositran.gob.pe, de la Srta. Rocío Maradiegue, en el cual señala:

> *"Estimado Señores buenas tardes remito los pliegos tarifarios de AENA quien cobra el 60% a los pasajeros tránsito del Tuua Internacional y el pliego tarifario de Brasil."*

Evaluación de las Gerencias

685. Al respecto, y tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, que sustentó el inicio del procedimiento de Fijación de la TUUA de Transferencia[121], en el presente procedimiento no resulta apropiado utilizar la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* debido a que la información disponible es escasa y no resulta comparable con el servicio sujeto a tarificación[122].

686. Por lo expuesto, **se da por atendido el comentario**.

VI.4.3. Comentario de Cynthia Valeriano

687. El 7 de febrero de 2025 se recibió un correo electrónico a la dirección info@ositran.gob.pe, de la Srta. Cynthia Valeriano, en el cual señala:

> *"Tantos años los peruanos haciendo viajes domésticos, no estoy de acuerdo que aplique tarifa a los que hacemos vuelos domésticos, relativamente injusto, deberían aplicar el impuesto a las mismas aerolíneas que brindan servicio internacional (dentro de sus acuerdos o alquiler de aeropuerto). Quienes deben salir beneficiados son los peruanos.*
>
> *A quienes si deberían aplicar es solo a los vuelos internacionales en beneficio a los peruanos que realizamos vuelos domésticos".*

Evaluación de las Gerencias

688. Con relación al comentario, en primer lugar, debe indicarse que, por acuerdo entre las Partes (MTC y LAP), materializado mediante la Adenda 6 al Contrato de Concesión, al inicio de operaciones del nuevo terminal LAP cobrará una TUUA a los pasajeros de Transferencia. Así, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra determinando el valor de la TUUA de Transferencia, en cumplimiento con la mencionada Adenda.

689. En segundo lugar, es importante precisar que, el procedimiento de fijación tarifaria en curso corresponde a la TUUA que deberán pagar los pasajeros en transferencia; en particular, se fijan tarifas para:

[121] Mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN se aprobó el inicio del procedimiento de Fijación de la TUUA de Transferencia.

[122] Para mayor detalle revisar la sección VI. Metodología del Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN.

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

- Pasajeros en transferencia internacional-internacional: pasajeros que provienen de un vuelo internacional (origen fuera del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
- Pasajero en transferencia doméstico-doméstico: pasajeros que provienen de un vuelo nacional (origen dentro del Perú), y usan el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).

690. Finalmente, debe precisarse que la TUUA de Transferencia es la contraprestación que pagan los pasajeros que hacen una escala en el AIJC por los servicios que tienen a su disposición. Para mayor detalle, en la sección III.2 del presente informe, se presentan los servicios que los pasajeros de transferencia tiene a su disposición.

691. Por lo expuesto**, se da por atendida el comentario.**

VI.4.4. Comentario de IATA

692. Mediante Carta S/N recibida el 5 de marzo de 2025, IATA señala que la implementación de la TUUA de transferencia tendrá efectos particularmente negativos para las aerolíneas y los viajeros que optan por el aeropuerto de Lima como punto de conexión entre vuelos internacionales y domésticos, representando un aumento significativo en los costos asociados. Asimismo, señalan que el establecimiento de dichas tarifas restará competitividad al Perú frente a otros países de la región donde no se aplican. Particularmente, aquellos que poseen aeropuertos que compiten por establecerse como *hubs* entre el norte y el sur del continente, como lo son el aeropuerto de El Dorado en Bogotá y el aeropuerto de Tocumen en Ciudad de Panamá que no las cobran.

Evaluación de las Gerencias

693. Sobre el comentario de IATA recogido en el párrafo precedente, se advierte que el comentario tiene como finalidad cuestionar la existencia de la TUUA de Transferencia. No obstante, como se ha señalado previamente, la Adenda N° 6 incorporó el cobro de dicha tarifa para los pasajeros en transferencia, estableciendo su aplicación a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. En ese sentido, corresponde a este Regulador cumplir con su función de determinar la tarifa respectiva, en estricto cumplimiento del marco contractual vigente.

VI.4.5. Comentario de AETAI

694. Mediante la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, recibida el 5 de marzo de 2025, AETAI señala que la Propuesta Tarifaria del Ositrán desconoce lo actuado previamente por su Consejo Directivo[123][124]**:**

[123] Cabe precisar que en la Audiencia Pública llevada a cabo el 26 de febrero del 2025, el Sr. Carlos Gutiérrez, representante de AETAI, consultó sobre la solicitud de ampliación de plazo para emitir comentarios que habían presentado. A la fecha de la audiencia pública, aún no había sido resuelta la solicitud por lo que se le indicó que se encontraba en evaluación.

Al respecto, mediante la Resolución de Presidencia N° N° 0029-2025-PD-OSITRAN, se amplió el plazo de comentarios por 3 días hábiles, lo cual fue notificado a LAP, el MTC y AETAI mediante los Oficios N° 207, 208 y 209-2025-PD-OSITRAN.

[124] Cabe precisar que, LAP; mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, remitió su opinión sobre los comentarios de AETAI desarrollados en esta sección. Así, indican:

1. Sobre el comentario de AETAI respecto de pronunciamientos previos del OSITRAN y el MTC respecto al supuesto financiamiento de los servicios de transferencia.

- LAP no ha estado de acuerdo con los pronunciamiento del Ositrán en el marco de la evaluación de la procedencia de la solicitud de cobro de una tarifa de transferencia efectuada por primera vez por LAP. Las opiniones del Ositrán fueron emitidas antes de las modificaciones introducidas mediante la Adenda 6 en el año 2013, en las que explícitamente se reconoce el derecho de la concesionaria a cobrar una tarifa diferenciada a

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

i) La Propuesta Tarifaria del Ositrán propone un valor de TUUA de transferencia (DOM-DOM e INT-INT), asumiendo que LAP no tendría como financiar los costos de este servicio. Sin embargo, dicha propuesta se contradice con la sección C del Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, que señala que ***"los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros internacionales en transferencia, ya se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA"**, en el Informe se contrastó los ingresos y costos vinculados con la TUUA para el año 2003 y encontraron que la utilidad TUUA estaba próxima a los USD 6,8 millones. Es decir, la TUUA financia a los pasajeros de transferencia internacional.*

AETAI señala que ha hecho un cálculo similar al realizado en el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, con información al año 2023 (sin considera el año 2020 por la pandemia); ante lo cual observan que LAP siempre tuvo una "UTILIDAD TUUA" mayor que cero.

Así, AETAI concluye que, los costos de los servicios que se encuentran a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago del TUUA; y por tanto, no se justifica el cobro de la TUUA de transferencia porque los supuestos costos en los que incurre LAP para prestar este servicio de transferencia encuentran financiados por el pago de la TUUA.

AETAI indica que cualquier valor de TUUA de transferencia fijado por el Ositrán carecerá de sustento, mientras que el Regulador no demuestre que "los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros en transferencia, no se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA -ello, considerando el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN- y, en consecuencia, resulta necesario fijar la TUUA de transferencia con la finalidad de garantizar la sostenibilidad de la concesión.

---

los pasajeros de transferencia. Asimismo, las conclusiones a las que habría arribado el análisis cuantitativo de contenido en dicho informe se han basado en informes de contabilidad regulatoria de hace más de 20 años. Por lo que, carece de validez apelar a pronunciamientos efectuados por el regulador, cuando aún no se conocían los costos y características del proyecto de nuevo Terminal.

- AETAI también hace referencia a que ha replicado el análisis realizado en el año 2004, con información de la contabilidad regulatoria del año 2023, obteniendo resultados similares. No obstante, dicho análisis, basado en información histórica, omite considerar las inversiones y gastos operativos correspondientes al nuevo Terminal; que son los que ha sustentado LAP, así como también el Ositrán en las propuestas tarifarias bajo análisis.

- Igualmente, AETAI hace referencia a opiniones emitidas en el marco de los procesos de evaluación previa de la Adenda (Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, Informe Nº 60-2013-MTC/25), que datan de hace 12 años, fechas en las cuales se contaba con cifras estimadas y muy preliminares de la magnitud de las inversiones correspondientes al proyecto del nuevo Terminal. El hecho, sin embargo, de que se le haya reconocido al Concesionario explícitamente el derecho de cobrar una tarifa a pasajeros de transferencia mediante la Adenda 6 revela que las partes estuvieron de acuerdo en la necesidad de definir una contraprestación diferenciada por un servicio efectivamente prestado.

2. Respecto al comentario de AETAI sobre la supuesta necesidad de que en el presente proceso tarifario se evalúe la preservación del equilibrio económico-financiero.

- Según AETAI sería responsabilidad del regulador realizar un análisis del equilibrio económico financiero de la concesión, tal y como ha sido sugerido en su oportunidad por el MTC; con la finalidad de minimizar el riesgo de pérdidas económicas a los usuarios finales e intermedios.

- LAP señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, las regulaciones referidas a temas tarifarios quedan excluidas de las causales de ruptura de equilibrio económico que las partes pueden invocar. Por lo que, no es correcto afirmar que el regulador es responsable de hacer una evaluación del equilibrio económico.

- Finalmente, precisan que, el procedimiento administrativo de fijación tarifaria se da en estricta ejecución de lo establecido en el Contrato de Concesión y las normas que regulan dichos procedimientos. En específico, la evaluación del equilibrio económico no forma parte de las herramientas analíticas y procedimientos estipulados en el Reglamento General de Tarifas

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

ii) AETAI también indica que en el Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN (opinión del Ositrán en el marco de la Adenda 6 sobre la ampliación de plazo de la concesión), el Ositrán llegó a similares inferencias que en el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN. Así, de acuerdo con AETAI, con una metodología diferente (flujo descontado de caja) **concluyó que la TUUA de origen era suficiente** para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia.

iii) Adicionalmente, AETAI indica que los informes del Ositrán coinciden con lo señalado por el MTC en su Informe Nº 60-2013-MTC/25 (punto 8.14), el cual indica que, cuando el Ositrán fije la tarifa de TUUA de transferencia tendrá que evaluar si el equilibrio económico financiero se ha modificado.

AETAI señala que, *según el Informe del MTC, el Contrato de Concesión mantendrá el equilibrio económico financiero, mientras que la TUUA de transferencia sea igual a cero. Como lo advierte el referido documento, cuando se fije esta tarifa el Regulador estará obligado a analizar nuevamente el equilibrio económico del contrato. En efecto, según el MTC, el contrato está en equilibrio en la Adenda Nº 6 mientras no exista valor determinado para el TUUA de transferencia.*

Asimismo, precisan que*, por esta razón que en el Anexo del referido informe titulado "Evaluación Económica Financiera del Proyecto de la Sexta Adenda del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"" se dice que cuando se fije el valor de la TUUA de transferencia, la rentabilidad de LAP se incrementará en "mayor medida" y precisa, que LAP alcanzará niveles superiores de ingresos y ganancias.*

iv) Asimismo, AETAI solicita al Regulador que, al momento de fijar la TUUA evalúe el equilibrio económico financiero del Contrato en concordancia con lo que señalo en su oportunidad el MTC, en el Informe Nº 60-2013-MTC/25.

v) Es responsabilidad del Regulador realizar un análisis del equilibrio económico financiero de la Concesión, tal y como ha sido sugerido en su oportunidad por el MTC, con la finalidad de minimizar el riesgo de pérdidas económicas a los usuarios finales e intermedios[125].

vi) La Propuesta Tarifaria del Ositrán debe ser revisada para que se ajuste con lo resuelto previamente por su Consejo Directivo. Bajo las condiciones actuales, la TUUA de Transferencia propuesta está generando beneficios adicionales a LAP, tal y como lo señalan los informes del Ositrán (2004, 2013) y MTC (2013), así como los cálculos realizados siguiendo la metodología de Ositrán.

Evaluación de las Gerencias

695. Respecto al **comentario i)** de AETAI, resulta pertinente indicar que el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN se emitió en el marco de la interpretación del Contrato de Concesión, aprobada mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, el mismo que determinó que la finalidad de la TUUA Internacional y Nacional es cobrar por <u>todos</u> los servicios listados en el Apéndice N° 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, declarando que <u>LAP no podía aplicar la TUUA de Transferencia hasta que se fije la tarifa específica</u>, ello, pues los pasajeros en transferencia no tienen la disponibilidad de la integridad de los servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

[125] Este comentario va en línea con lo señalado por el AETAI en la Sesión del Consejo de Usuarios de Aeropuertos llevada a cabo el 7 de febrero de 2025.

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

696. En cuanto a que en el mencionado informe se señaló los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros internacionales en transferencia, ya se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA -como indica AETAI- como se ha explicado previamente, en esa oportunidad se comparó los ingresos y costos asociados con la TUUA, a partir de lo cual se pudo inferir que los ingresos por TUUA de LAP le permitieron financiar los costos de la prestación de los servicios a los pasajeros en transferencia internacional. Por esa razón, en ese informe se concluye que la "*ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia"*. Sin embargo, el mencionado informe no señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente a esa fecha, la TUUA nacional o internacional financie en estricto a los pasajeros en transferencia internacionales.

697. Asimismo, AETAI ha omitido indicar que, en el considerando 45 del Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, este Organismo Regulador indicó que la revisión de costos se realizó con ingresos y costos para el año 2003[126]. Con ello, no solo dicho análisis de costos fue retrospectivo, sino que fue efectuado con anterioridad a la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.

698. Sobre ello, debe tenerse en cuenta que, la evaluación que se realizó mediante el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN se realizó empleando información relacionada con el terminal actual; en tal sentido, sus conclusiones no pueden ser extrapoladas a la situación que se observará en el nuevo terminal, que no solo es tres veces más grande, sino que además cuenta con nuevo equipamiento y sistemas, y operará en un mercado aéreo que ha evolucionado en estos más de veinte (20) años.

699. En el presente caso, por mandato de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se debe efectuar el cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. Considerando ello, el Organismo Regulador, mediante la metodología de costos totalmente distribuidos, se encuentra determinando la TUUA de Transferencia, para lo cual se están considerando los costos tanto directos como indirectos asociados a la prestación de los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal. Para tal fin, se está empleando la mejor información disponible de costos operativos e inversiones proyectadas, considerando las dimensiones, la demanda e infraestructura del nuevo terminal. Por tanto, como se observa, el análisis de costos efectuado en el 2004, que sirve de base para el argumento de AETAI, fue realizado en un contexto diferente y con una base de información distinta.

700. En virtud de lo expuesto, **corresponde desestimar el comentario.**

701. En cuanto al **comentario ii)** de AETAI, este se ha referido al Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN en el cual el Regulador, a juicio de AETAI, habría llegado a la conclusión de que la TUUA Nacional e Internacional era suficiente para financiar los supuestos adicionales que generarían como consecuencia de la prestación del servicio de transferencia.

702. Con relación a ello, debe precisarse que el objetivo del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN fue analizar la propuesta de modificación del

[126] Considerando 45 del Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN:
"45. La información procesada por OSITRAN para determinar los costos asociados a los servicios de carga aérea, permiten apreciar la asignación de los costos para los servicios que presta LAP. La revisión de los costos dejó en claro que los ingresos para el año 2003 por la provisión del servicio de aeroestación, es decir por el cobro de la TUUA nacional e internacional, genero recursos por US $31.6 millones. Asimismo, este servicio generó costos que ascendieron a US $24.8 millones, considerando entre los costos la transferencia del 20% de TUUA Internacional a CORPAC, la tasa de regulación de 1% y el porcentaje de 46.511% de retribución al Estado (ver Anexo 1)".

Cabe indicar que el Anexo 1 del Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN contiene información del cálculo para conceptos como los costos indirectos, los costos no imputables, los costos por TUUA y el ingreso por TUUA. Además, expresamente dicho anexo indica que la fuente de esa información es la Contabilidad Regulatoria, la cual contiene información retrospectiva.

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

Contrato de Concesión, específicamente, respecto a la ampliación del plazo de concesión en once (11) años. Como se indica expresamente en el mismo informe, en él "*no se está estableciendo ni criterios, ni valores para determinar la TUUA de transferencia*".

703. En particular, en dicho informe se analizaron los argumentos presentados por LAP, entre los cuales alegaba que su modelo financiero a treinta (30) años generaría un periodo de pérdidas. Al respecto, a través del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador hizo notar que el Concesionario no había estimado ni el VAN ni la TIR en su modelo financiero. Por ello, a través del considerando 85 del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán señala que el proyecto es rentable tanto en un escenario con TUUA de Transferencia como en un escenario sin TUUA de Transferencia. Por tanto, el análisis de rentabilidad realizado en el informe antes mencionado no tenía como finalidad evaluar si la TUUA Nacional o Internacional cubría costos adicionales, sino pronunciarse sobre un argumento de LAP en el contexto de la discusión sobre la ampliación del Contrato de Concesión. En ese sentido, no es posible pretender extraer de este informe una conclusión sobre la suficiencia de la TUUA para financiar costos adicionales de la TUUA de Transferencia.

704. En este punto, debe reiterarse que la TUUA de Transferencia remunera veinticinco (25) servicios que serán ofrecidos a los pasajeros en transferencia en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, según fue verificado mediante el Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN. En consecuencia, en tanto el Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN no constituye un sustento válido para afirmar que los veinticinco (25) servicios que tendrán a su disposición los pasajeros en transferencia en el Nuevo Terminal de Pasajeros estén financiados por la TUUA de origen, se **desestima** el comentario.

705. A través del **comentario iii)** de AETAI, este ha referido que *"los informes"* de Ositrán coinciden con lo señalado por el MTC, a través de su Informe Nº 60-2013-MTC/25 (punto 8.14). Cabe señalar que se asume que AETAI se refiere al Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN y al Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, pues estos son los que AETAI mencionó de manera previa a su afirmación. Según AETAI, mediante el Informe Nº 60-2013-MTC/25, el MTC habría señalado que el Contrato de Concesión mantendrá el equilibrio económico financiero si la TUUA de Transferencia es igual a cero y que, cuando se fije esta tarifa, el Regulador estará obligado a analizar nuevamente el equilibrio económico del contrato. Además, mediante los **comentarios iv) y v),** AETAI solicita que se realice un análisis del equilibrio económico del contrato, en atención a lo indicado en el Informe Nº 60-2013-MTC/25, con la finalidad de minimizar el riesgo de pérdidas económicas a los usuarios finales e intermedios.

706. Al respecto, debe tenerse en cuenta que la normativa vigente en materia de concesiones de servicios públicos a la fecha de suscripción de la Adenda N° 6, el Decreto Supremo N° 060-96-PCM, establecía que la modificación de un contrato de concesión se realiza respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes.

707. Asimismo, ello se encontraba recogido en la cláusula 24.7 del Contrato de Concesión, cuya versión vigente a la fecha de suscripción de la Adenda N° 6 – es decir, aquella modificada mediante la Adenda N° 4 suscrita el 30 de junio de 2003 – establecía que la modificación del Contrato de Concesión se debía efectuar respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. Cabe señalar que, aunque la cláusula 24.7 fue modificada posteriormente mediante la Adenda N° 7 suscrita el 25 de julio de 2017, el apartado citado se mantuvo.

708. En consecuencia, tanto la normativa vigente como el propio Contrato de Concesión establecían que cualquier modificación debía realizarse respetando en lo posible el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes. Este principio fue garantizado a través de la Cláusula Sétima de la Adenda N° 6, la cual expresamente indica que dicha adenda *"respeta la naturaleza del Contrato de Concesión, así como las*

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

condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico-financiero de las prestaciones a cargo de las Partes".

709. En ese sentido, se advierte que la Adenda N° 6 confirmó de manera explícita y sin reservas que el equilibrio financiero fue respetado. Por lo tanto, el comentario de AETAI carece de sustento, pues parte de una premisa incorrecta al asumir que la existencia del equilibrio financiero quedaba sujeta a una verificación futura por parte de Ositrán, cuando en realidad la Cláusula Sétima de la Adenda N° 6 ya estableció expresamente que dicho equilibrio fue asegurado al momento de su suscripción.

710. Además, respecto a la revisión de dicho equilibrio por parte del Ositrán, resulta conveniente citar el punto 8.14 del Informe Nº 60-2013-MTC/25 alegado por AETAI:

> *"Teniendo en cuenta que el sistema de tarifas es de competencia del OSITRAN, de acuerdo a las normas o leyes vigentes correspondientes, dicha entidad es la responsable de verificar y actuar en caso de rupturas del equilibrio económico financiero, debiendo restablecerla de acuerdo a sus procedimientos regulatorios. En tal sentido, dado que la consideración de los pasajeros internacionales en transferencia, y eventualmente los pasajeros nacionales en transferencia, significan en cualquier interpretación una afectación a las condiciones económicas de la Concesión, resulta pertinente que el OSITRAN proceda a efectuar una revisión de tales condiciones y asegure el equilibrio de acuerdo a sus facultades en la función reguladora de tarifas".*

711. En ese sentido, como se desprende del propio Informe Nº 60-2013-MTC/25, se advierte que el MTC no establece que el equilibrio económico-financiero solo se mantiene si la TUUA de Transferencia es cero y tampoco dispuso que el Ositrán realizará una revisión del equilibrio económico-financiero cuando fije la TUUA de Transferencia.

712. En efecto, como se ha citado previamente, ni el literal a) del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, ni la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6, establecen disposición alguna que indique que, al fijar la TUUA de Transferencia, el Regulador debe revisar que no se ha alterado el equilibrio económico financiero.

713. En efecto, el literal a) del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, establece que la TUUA de Transferencia se aplica *"según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas"* y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 establece que la TUUA de Transferencia se cobrará *"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".*

714. Por tanto, por aplicación de la cláusula 1.35 previamente citada, para el presente procedimiento de fijación tarifaria resulta aplicable el procedimiento previsto en el RETA, el cual no prevé que el Ositrán realice una evaluación sobre una posible alteración del equilibrio económico financiero para efectos de determinar la tarifa. Asimismo, debe reiterarse que la Cláusula Sétima de la Adenda N° 6 ratificó expresamente que la modificación contractual respetó el equilibrio económico-financiero.

715. Dicho lo anterior, es preciso agregar que, contrariamente a lo que manifiesta AETAI, ni el Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN ni el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN contienen afirmación alguna en el sentido que el equilibrio económico financiero se mantendría siempre que la TUUA de transferencia sea igual a cero y que, cuando se fije esta tarifa, se tendría que revisar dicho equilibrio. Mas bien, el Informe Nº 017-04-GAL-GRE-OSITRAN analizó la procedencia del cobro de una TUUA Internacional y Nacional a los pasajeros de transferencia, como lo había solicitado LAP, denegándolo a través de una interpretación contractual [127], lo cual ocurrió antes de la suscripción de la Adenda N° 6.

[127] Dicha interpretación fue aprobada mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, de fecha 6 de diciembre del año 2004.

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

716. Por su parte, a través del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, Ositrán emitió opinión respecto a la modificación contractual propuesta por el Concesionario de ampliar el plazo de concesión en once (11) años, concluyendo que, del modelo financiero remitido por LAP, no se podría concluir esa necesidad, pues el VAN resultaba rentable, además, se precisó que "*las proyecciones realizadas incorpora[ban] varios supuestos (…) [los que] pueden modificarse en el tiempo*". Como se advierte, la conclusión del Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN ha sido descontextualizada por AETAI.

717. Por todo lo expuesto, se **desestiman** los comentarios.

718. Con relación al **comentario vi), AETA**I indica que, la Propuesta Tarifaria del Ositrán debe ser revisada para que se ajuste con lo resuelto previamente por su Consejo Directivo. Alega que, bajo las condiciones actuales, la TUUA de Transferencia propuesta está generando beneficios adicionales a LAP, tal y como lo señalan los informes del Ositrán (2004, 2013) y MTC (2013), así como los cálculos realizados siguiendo la metodología de Ositrán.

719. Al respecto, tal como se explicó en la respuesta al comentario (i) y (ii) de AETAI, en el Informe N° 017-04-GAL-GRE compararon los ingresos y costos asociados con la TUUA, a partir de lo cual se pudo inferir que los ingresos por TUUA de LAP le permitieron financiar los costos de la prestación de los servicios a los pasajeros en transferencia internacional. Por esa razón, en ese informe se concluye que la "ejecución del contrato de concesión *ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales de transferencia"*. Sin embargo, el mencionado informe no señala que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente a esa fecha, la TUUA nacional o internacional financie en estricto a los pasajeros en transferencia internacionales.

720. Asimismo, en el mencionado Informe N° 017-04-GAL-GRE aludido por AETAI, el Regulador indicó que, el Concesionario no se encontraba facultado en virtud del Contrato de Concesión a cobrar la TUUA a los pasajeros de transferencia internacional, pues no tenían a su disposición la totalidad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN –a través del cual se aprueba el citado informe- el Consejo Directivo señaló que LAP no podrá cobra una Tarifa a los pasajeros en transferencia en tanto no se fije una tarifa específica por los servicios que se le brindan a estos pasajeros. Así, en aquella oportunidad, el Regulador opinó que LAP podría cobrar en el futuro una Tarifa a los pasajeros en trasferencia si ello se incorporaba en el Contrato de Concesión a través de la adenda respectiva.

721. De otro lado, en cuanto al Informe Nº 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, como bien lo señala AETAI, este informe no se encontraba analizando la procedencia o no de un cobro de la TUUA de transferencia; sino se encontraba analizando un pedido de ampliación del plazo de la concesión; en el cual se establecieron escenarios (donde uno de ellos consideraba una TUUA de Transferencia). Por lo señalado, no es correcto extrapolar dicho análisis como pretende AETAI.

722. Así, en el presente caso, por mandato de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se estableció que se debe efectuar el cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. Considerando ello, el Organismo Regulador, mediante la metodología de costos totalmente distribuidos, se encuentra determinando la TUUA de Transferencia, para lo cual se están considerando los costos tanto directos como indirectos asociados a la prestación de los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal. Para tal fin, se está empleando la mejor información disponible de costos operativos e inversiones proyectadas, considerando, las dimensiones, la demanda e infraestructura del nuevo terminal. Por tanto, como se observa, el análisis de costos efectuado en el 2004, que sirve de base para el argumento de AETAI, fue realizado en un contexto diferente y con una base de información distinta.

723. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario vi) de AETAI.**

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

VII. TARIFAS PROVISIONALES

VII.1. Sobre el establecimiento de tarifas provisionales en el marco del procedimiento de fijación tarifaria

724. De acuerdo con el artículo 13 del RETA, excepcionalmente, en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria, el Ositrán podrá establecer tarifas provisionales las cuales serán aplicables en tanto finalice dicho procedimiento, con la finalidad de permitir la prestación del servicio, o cuando se verifique la ocurrencia de hechos que puedan afectar la calidad y/o continuidad del servicio, en beneficio de los usuarios.

725. A partir de lo anterior, se colige lo siguiente respecto al establecimiento de tarifas provisionales:

(i) Se trata de una potestad de este Organismo Regulador;
(ii) Se establecen con la finalidad de permitir la prestación del servicio, o cuando se verifique la ocurrencia de hechos que puedan afectar la calidad y/o continuidad del servicio; y,
(iii) Se establecen en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria en tanto finalice dicho procedimiento.

726. Bajo el marco legal citado, debe señalarse que, conforme a lo previsto en la Adenda N° 6, el Concesionario tiene derecho a cobrar la TUUA de Transferencia desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En ese sentido, y considerando que, según lo señalado en el Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSIITRAN (GRE-GAJ), corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN, resulta necesario aprobar tarifas provisionales, conforme al artículo 13 del RETA, mientras se culmina el procedimiento de fijación tarifaria, a fin de dar cumplimiento al mandato contractual.

727. Dado que a la fecha se cuenta con la propuesta de la TUUA de Transferencia que se sustenta en el presente informe, se propone que dichas tarifas se establezcan como tarifas provisionales, las cuales se detallan a continuación:

- TUUA de Transferencia INT-INT: USD 10,74 por pasajero.
- TUUA de Transferencia DOM-DOM: USD 6,79 por pasajero.

728. En aplicación del artículo 13 del RETA, corresponde establecer que la vigencia de las tarifas provisionales será desde el día siguiente de la publicación de la resolución que aprueba estas tarifas en el Diario Oficial y se mantendrá hasta la entrada en vigencia de la nueva tarifa determinada por este Organismo Regulador conforme al procedimiento de fijación tarifaria.

VIII. CONCLUSIONES

729. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el MTC, y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC.

730. La Adenda 6 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de marzo del 2013, entre otros aspectos, estableció que una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la 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.

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

731. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, se dispuso el inicio del "Procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".

732. Del análisis efectuado en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, se indicó que no existían condiciones de competencia que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia. Asimismo, se identificó que, dada la información disponible y la naturaleza del servicio, la metodología más idónea para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos.

733. Mediante Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN 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. Con ello, el presente procedimiento tarifario se proponen las tarifas de la TUUA de Transferencia para pasajeros INT-INT y DOM-DOM. Dicha resolución fue confirmada a través de la Resolución de Presidencia N° 0034-2025-PD-OSITRAN de fecha 12 de marzo de 2025.

734. La TUUA de Transferencia ha sido estimada con base a la información de sus Estados Financieros Regulatorios auditados, así como la información remitida por el Concesionario en el marco del presente procedimiento. Para realizar la estimación de la TUUA de Transferencia se desarrollaron dos flujos de caja, uno para los pasajeros de transferencia INT-INT y otro para los DOM-DOM. En ambos flujos de caja se establecen proyecciones para la demanda, ingresos, egresos operativos e inversiones, en base a la información del sector y la proporcionada por LAP. A continuación, se señalan las principales consideraciones:

    - La metodología empleada es la de costos totalmente distribuidos, la cual se implementa mediante un flujo de caja económico en términos reales que comprende desde el año 2024 al 2030 y se descuenta a una tasa WACC real de 7,54%.

    - La proyección de la demanda se realizó a partir de las proyecciones de tráfico presentadas por LAP, las cuales fueron consideradas también en su propuesta de Plan Maestro de Desarrollo.

    - Para la estimación de ingresos operativos se considera la diferencia entre los ingresos brutos (obtenidos del producto de la demanda de pasajeros de transferencia por la respectiva TUUA de Transferencia INT-INT y DOM-DOM) menos la retribución al Estado y el pago al Ositrán por Tasa de Regulación.

    - Por su parte, los costos de operación se obtienen sobre la base de la Contabilidad Regulatoria del año 2023 y del presupuesto proyectado para el año 2025 en el nuevo Terminal. Los egresos operativos resultan de agregar los costos de operación, el IGV neto, el pago del IGV y el impuesto a la renta.

    - El flujo de inversiones incluye el valor neto de depreciación de la inversión en áreas exclusivas, inversiones en áreas comunes, inversiones transversales e inversiones indirectas asociadas a la prestación del servicio de pasajeros en Transferencia en el nuevo Terminal. Como nuevo criterio, se ha incorporado un ajuste por reconocimiento de inversiones de 92,68%. Dicho porcentaje refleja el monto inversiones de la Ampliación del AIJC reconocidas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización como proporción del monto de inversión solicitado por LAP, a junio de 2025.

735. Sobre la base de la metodología de Costos Totalmente Distribuidos, luego de analizar los comentarios recibidos, y considerando los supuestos señalados en los párrafos precedentes, se proponen las siguientes Tarifas Máximas:

    - TUUA de Transferencia INT-INT: USD 10,74 por pasajero.
    - TUUA de Transferencia DOM-DOM: USD 6,79 por pasajero.

736. Asimismo, se propone que la TUUA de Transferencia esté vigente hasta el 31 de diciembre de 2030 y que dichas Tarifas se reajusten por inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América) en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.

737. Adicionalmente, se propone que las tarifas propuestas se establezcan **como tarifas provisionales**. Las tarifas provisionales entrarán en vigencia el día siguiente de la publicación de la resolución que aprueba estas tarifas en el Diario Oficial y se mantendrá hasta la entrada en vigencia de la nueva tarifa determinada por este Organismo Regulador conforme al procedimiento de fijación tarifaria.

738. Conforme a lo señalado en el Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSIITRAN (GRE-GAJ), atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en dicho documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación de la presente Propuesta Tarifaria del Regulador y su correspondiente publicación, como una medida de emergencia, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

IX. RECOMENDACIÓN

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

Atentamente,

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

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MARÍA ALEJANDRA MENDEZ VEGA
Especialista de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
KIMBERLY LUCERO LEÓN ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
OSWALDO RODRIGUEZ HERRERA
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

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

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

ANEXO 1
Detalle de los servicios remunerados por la TUUA en el AIJC

N°	Servicios	Detalle
1	Área de embarque	Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria.
2	Climatización	Calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores. Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas: -Temperatura: entre 22° y 26°. -Humedad relativa - 20% - 60%"
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	Sistema de manejo de equipajes. Sistema automático para examinar equipajes con: -Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina. -Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size). -Puntos para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes del área para examinar equipaje
4	Sistema de entrega de equipajes	Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba, luego de un viaje, ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.
5	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el pasaje de llegada del Espigón Internacional
6	Chequeo de pasajeros y equipaje	Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.
7	Carritos portaequipaje	Servicio que se le brinda al pasajero de disponer de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar en vuelo internacional se dirige al área de migraciones donde se ubican las fajas transportadoras para localizar su equipaje y/o pertenencias, es allí donde dispone de estos coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente de aduanas y salir al exterior hasta un área determinada (servicios de taxis y buses). Debe existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.
8	Área para pasajeros en tránsito	Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales
9	Iluminación	Servicio de iluminación de los ambientes del Aeropuerto para el desarrollo de actividades nocturnas y/o diurnas, en caso sea necesario
10	Comunicaciones	Se refiere al: -Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS) -Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS) -Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS)
11	Circuito cerrado de televisión	Servicio de seguridad a través de cámaras que cubre diversos ambientes del Aeropuerto
12	Señalización vertical	Servicio que se brinda al Usuario del Aeropuerto mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización vertical, teleindicadores, etc., incluyendo como mínimo: -Sistema de Sonido -Señalización -Información de Vuelo
13	Señalización horizontal	
14	Sistema de sonido	
15	Sistema de información de vuelo	
16	Servicio de información aeronáutica	

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

N°	Servicios	Detalle
17	Aduana	Espacio otorgado a la SUNAT (antes Aduana), para que ejerza las funciones de administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.
18	Policía Nacional	Espacio otorgado a la "Dependencia de la Policía Nacional (PNP), destacada en el Aeropuerto en la cual se agrupa adicionalmente la Comisaria correspondiente al Aeropuerto. La PNP "Cuenta con personal policial encargado de la custodia de la seguridad de las instalaciones del Aeropuerto en su parte pública.
19	Migraciones	Espacio otorgado a esta para que ejerza sus funciones principales, que son: -Control migratorio de las personas nacionales y extranjeras; -Apertura y cierre de los puntos autorizados para el cruce internacional, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas. -Notificación y puesta a disposición de la Policía de Requisitorias de personas que se encuentran con orden de captura o impedimento de salida del país por razones judiciales.
20	Dirección general de transporte aéreo	Espacio otorgado por ser la entidad "Encargada de proponer la política relativa al transporte aéreo, así como supervisar y evaluar su ejecución. Es responsable de controlar las actividades del transporte aéreo y supervisar la construcción, mejoramiento, ampliación, rehabilitación y conservación de los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional.
21	Sanidad	Espacio otorgado a la Oficina de Sanidad Agraria del SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Agraria), la cual se encarga del control sanitario de animales y vegetales, de sus productos, subproductos y derivados.
22	Medios de comunicación	Medios de comunicación*
23	Fiscalía	Espacio otorgado a la Policía Fiscal, que es la Dirección de la Policía Nacional del Perú, a fin que ejerza sus funciones de prevenir y combatir los delitos de contrabando, aduaneros y de aquellos que involucran los bienes considerados patrimonio nacional.
24	Indecopi	Espacio otorgado como encargado de la defensa del consumidor, la tutela del libre mercado y la protección de las creaciones intelectuales
25	Promperú	Espacio otorgado a PROMPERU, como encargada de formular la política informativa para la difusión de la imagen y la realidad del Perú, así como orientar la estrategia de la promoción de las inversiones, el turismo y las exportaciones
26	Ositrán	Espacio otorgado al encargado de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.
27	Servicios de atención médica	Se ha otorgado un espacio al Servicio de Sanidad Aérea Internacional de la Dirección General de Salud del Ministerio de Salud, el cual es el Organismo que controla y supervisa las condiciones de los servicios que se prestan a los pasajeros en las aeronaves, el cual comprende la protección de los alimentos, calidad del agua para consumo humano, evaluación de aguas residuales, manejo de residuos sólidos y control de insectos y vectores; supervisa el ingreso y salida de personas del país, a efectos de controlar los riesgos producidos por enfermedades transmisibles; presta servicios de atención médica a las personas que ingresan, salen o están en tránsito en el país; entre otros.
30	Seguridad aeroportuaria	Es el servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o Usuarios.
31	Servicios higiénicos	Servicios higiénicos
28	Área pública de circulación de vehículos	En la playa de estacionamiento vehicular, existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos particulares ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros, y que los vehículos destinados al servicio de taxi ingresen únicamente a dejar pasajeros.
29	Área de uso común para pasajeros y acompañantes	La sala de espera (parte pública) es el ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros Usuario
32	Salas oficiales para autoridades	La sala de Autoridades (Protocolo) es el ambiente destinado a la atención de personalidades o autoridades nacionales e internacionales.

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

ANEXO 2
ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD ENTRE EL OPEX (DIRECTO + INDIRECTO) Y EL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AIJC

El presente anexo tiene como objetivo detallar la estimación de la elasticidad entre el OPEX (directo e indirecto) y el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC). Este análisis se fundamenta en un modelo econométrico que permite cuantificar la relación proporcional entre el tráfico de pasajeros y los costos operativos, proporcionando un valor robusto de elasticidad que servirá de insumo para la proyección de los costos operativos de los servicios ofrecidos a los pasajeros de transferencia.

I. MARCO CONCEPTUAL

a) Definición de la elasticidad

La elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros mide la sensibilidad o la respuesta proporcional del OPEX frente a cambios porcentuales en el tráfico de pasajeros. En términos específicos, esta elasticidad cuantifica cuánto varía el OPEX (esto es, los costos directos e indirectos) en respuesta a un incremento del 1% en el tráfico de pasajeros en el AIJC. Matemáticamente, puede definirse como:

$$E = \frac{\Delta\%OPEX}{\Delta\%PAX}$$

Donde $\Delta\%OPEX$ es el cambio porcentual en el OPEX y $\Delta\%PAX$ es el cambio porcentual en el tráfico de pasajeros.

Un valor de elasticidad mayor que 1 indica que el OPEX responde de manera más que proporcional a cambios en el tráfico; por el contrario, un valor entre 0 y 1 indica una respuesta menos que proporcional. Esta métrica es importante para evaluar cómo los costos operativos se ajustan al crecimiento o disminución del tráfico de pasajeros, y en el caso particular de los servicios ofrecidos a los pasajeros de transferencia, permitirá la proyección de los costos operativos sobre la base de la tasa de variación esperada de dicho tráfico.

b) Modelo propuesto

En su propuesta tarifaria, el Concesionario indicó que, según Solvoll y Mathisen (2017)[128], la variación en el OPEX del aeropuerto puede ser estimada a partir del cambio en el número de pasajeros mediante la siguiente fórmula:

$$\Delta Costos\ operativos = MC^{PAX} * \Delta PAX$$

Donde MC^{PAX} representa el coeficiente que mide la incidencia del incremento en el número de pasajeros sobre los costos operativos del aeropuerto, cuyo valor se encuentra entre 0 y 1.

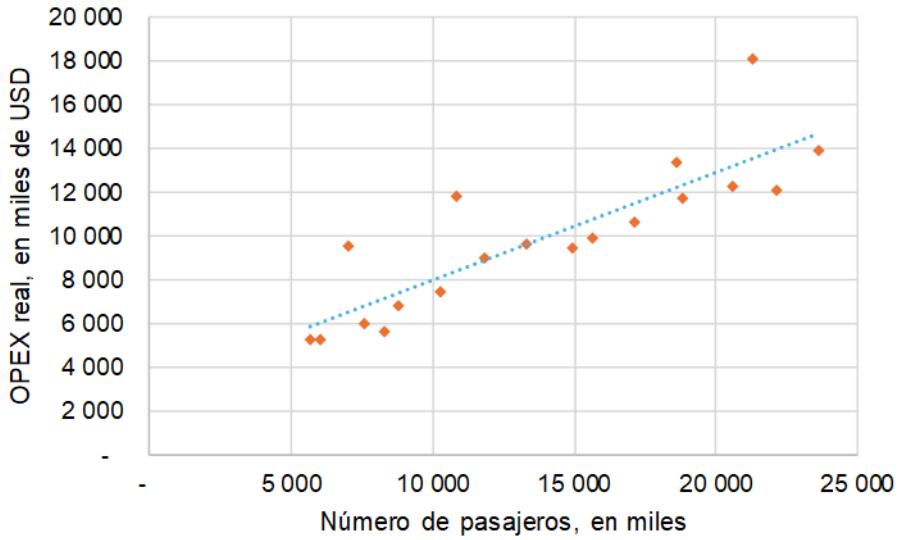
El Concesionario señaló que esta relación entre el OPEX y el flujo de pasajeros se evidencia en la información histórica del AIJC. En particular, LAP menciona que el OPEX en términos reales y el flujo total de pasajeros presentan una fuerte correlación positiva.

[128] Solvoll, G. y Mathisen, T. (2017). "Pricing of Airport Operations" en *The Economics of Airport Operations. Advances in Airline Economics*, Volume 6, págs. 153-180. Emerald Publishing Limited.

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

Al respecto, con base en la información del tráfico de pasajeros del AIJC remitida por LAP a la Declaración Estadística del Ositrán, así como en los datos del OPEX asociado al terminal de pasajeros (tanto directo como indirecto)[129] contenidos en la Contabilidad Regulatoria de la empresa, se calculó el grado de correlación entre el OPEX real[130] y el flujo total de pasajeros en el AIJC verificándose, para el periodo 2005-2023, la existencia de una relación positiva. Esta relación queda reflejada en una correlación de 0,857, como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico A2-1: Relación entre el OPEX real asociado al terminal y el tráfico de pasajeros en el AIJC, periodo 2005-2023



Matriz de correlación

	PAX	OPEX real
PAX	1,0000	
OPEX real	0,8574	1,0000

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, Contabilidad Regulatoria de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En este contexto, para la implementación del modelo se considerará la relación observada entre el OPEX real y el tráfico de pasajeros. Sin embargo, dado que el parámetro de interés es la elasticidad entre el OPEX y el número de pasajeros, el modelo será expresado en logaritmos. Esto permitirá interpretar directamente la elasticidad, además de facilitar la comparación entre variables que poseen diferentes escalas.

[129] Excluyéndose los conceptos de Depreciación y Amortización, ya que estos no representan gastos corrientes desembolsados anualmente por la empresa como producto de las operaciones.

[130] En este caso, el cálculo del OPEX real utiliza como índice de precios el IPC ajustado en USD, tomando como año base el 2001. Este cálculo se realiza aplicando la siguiente expresión:

$$OPEX_{real;t} = OPEX_{nominal;t} * \left(\frac{IPC_{2001}^{USD}}{IPC_{t}^{USD}}\right)$$

Es importante mencionar que, para la construcción del IPC ajustado en soles, se emplean los criterios establecidos en el Anexo XX del presente documento. Una vez obtenido el IPC ajustado en soles, se procede a calcular el IPC ajustado en USD mediante la siguiente fórmula:

$$IPC_{t}^{USD} = IPC_{t-1}^{USD} * \left(\frac{1 + Var\%IPC_{t}^{Soles}}{1 + Devaluación_{t}}\right)$$

Donde $IPC_{2001}^{USD} = 100$, y la devaluación corresponde a la variación promedio del tipo de cambio promedio bancario de venta, según lo publicado por el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).

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

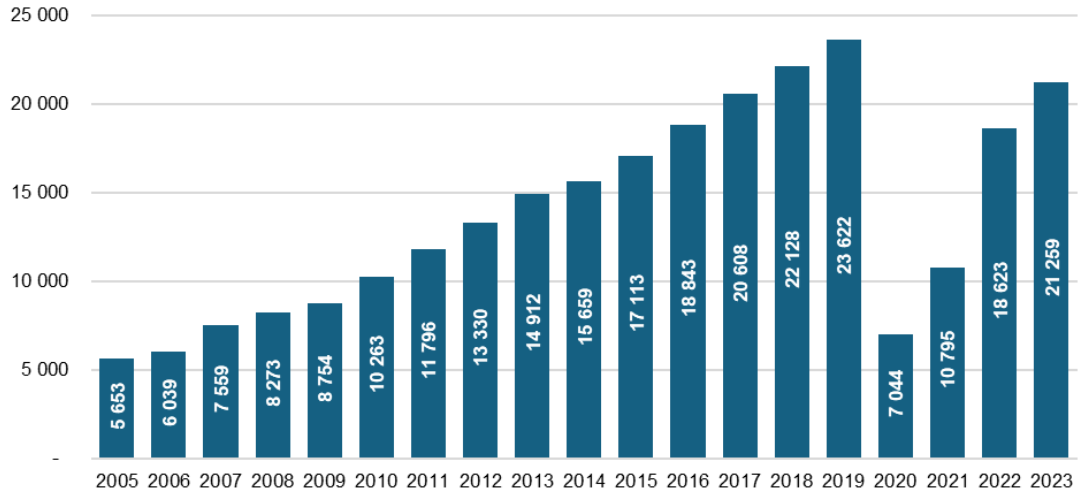
Por último, considerando que durante el periodo analizado tuvo lugar la pandemia de COVID-19, se incluirá una variable *dummy* a partir del año 2020 con el propósito de capturar el posible impacto de dicho evento sobre la evolución del OPEX real. Asimismo, se incorporará una variable de tendencia para reflejar los posibles efectos de largo plazo o estructurales que no estén directamente relacionados con el tráfico de pasajeros, pero que podrían influir en los costos operativos.

II. INFORMACIÓN EMPLEADA

Para la implementación del modelo se considerará la información estadística del número de pasajeros en el AIJC y el OPEX real (directo e indirecto) de LAP, correspondiente al periodo 2005-2023.

En el caso del tráfico de pasajeros del AIJC, esta corresponde a la información remitida mensualmente por LAP a la Declaración Estadística del Ositrán, la cual comprende pasajeros de vuelos nacionales e internacionales, además de pasajeros en tránsito y de transferencia. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del tráfico total de pasajeros en el AIJC durante el periodo 2005-2023.

Gráfico A2-2: Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJC, periodo 2005-2023 (miles de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

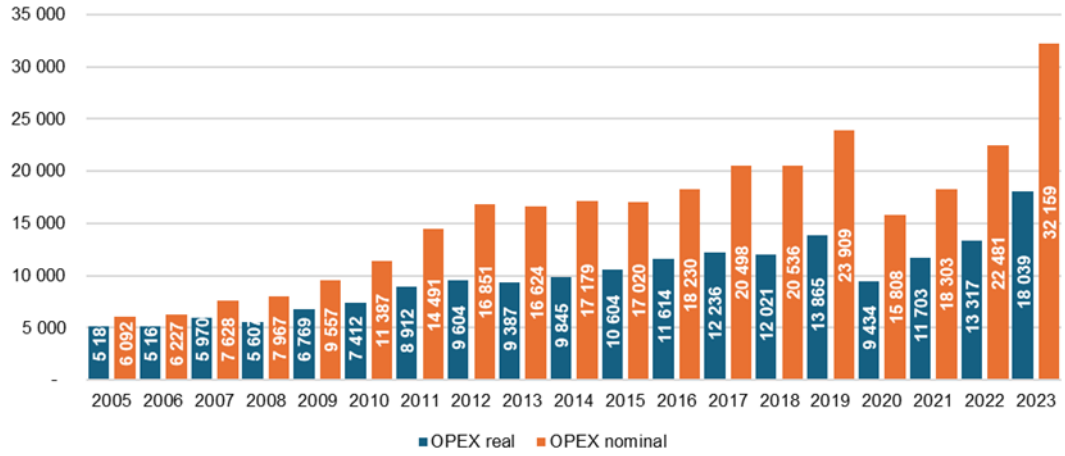
Por otro lado, en el caso de la información del OPEX asociado al terminal de pasajeros (tanto directo como indirecto), se empleará como fuente a la Contabilidad Regulatoria de la empresa, en particular el Anexo 11 y el reporte detallado por Centros de Costos[131]. No obstante, considerando que la información del OPEX deberá encontrarse en términos reales, se empleará como índice de precios al IPC expresado en USD, debido a que la información del OPEX se encuentra en dicha moneda, y ajustado por la exclusión de rubros que no guardan relación con los materiales empleados en el AIJCh. Cabe indicar que para la construcción del IPC ajustado se consideran los criterios señalados en el Apéndice 1 del ANEXO 2 del presente documento[132].

[131] Como se indicó anteriormente, para efectos de la estimación se excluyen los conceptos de Depreciación y Amortización, ya que estos no representan gastos corrientes desembolsados anualmente por la empresa como producto de las operaciones.

[132] Asimismo, la serie del IPC ajustado deberá expresarse en USD mediante la aplicación de la expresión presentada anteriormente.

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

Gráfico A2-3: Evolución del OPEX nominal y real asociado al terminal en el AIJC, periodo 2005-2023 (miles de USD)



Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Adicionalmente, en el caso de la variable *dummy* COVID y la variable de tendencia, estas serán generadas automáticamente durante la especificación del modelo, siendo que en el caso de la variable COVID se considerará el valor de 0 para el periodo 2005-2019 y el valor de 1 para los demás años del horizonte de evaluación.

III. ESTIMACIÓN

Como se indicó anteriormente, la elección de un modelo en logaritmos para la estimación de la elasticidad entre el OPEX y el tráfico de pasajeros se fundamenta en su capacidad para interpretar de manera directa elasticidades, a la vez que facilita la comparación entre las variables que poseen diferentes escalas. Adicionalmente, la incorporación de la variable *dummy* COVID y la variable de tendencia tiene como finalidad capturar los posibles efectos de la pandemia y los cambios estructurales no asociados al tráfico, respectivamente, sobre el desempeño del OPEX asociado al terminal.

Ante ello, para robustecer el análisis y evaluar distintas especificaciones, se considerarán cuatro modelos econométricos, cada uno con diferentes combinaciones de variables explicativas:

- **Modelo 1:** $\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_2 covid + \beta_3 ten + \epsilon}$, que incluye el tráfico de pasajeros ($\boldsymbol{ln(PAX)}$), la variable *dummy* $\boldsymbol{covid}$ y una tendencia temporal ($\boldsymbol{ten}$) para capturar efectos específicos de largo plazo y choques externos.

- **Modelo 2:** $\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon}$, que excluye la variable $\boldsymbol{covid}$, centrándose en la relación estructural a largo plazo.

- **Modelo 3:** $\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_2 COVID + \epsilon}$, que prescinde de la tendencia ($\boldsymbol{ten}$), pero incluye el impacto de la pandemia ($\boldsymbol{covid}$) en los costos operativos.

- **Modelo 4:** $\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \epsilon}$, que es un modelo más simple, enfocado únicamente en la relación directa entre el tráfico de pasajeros ($\boldsymbol{ln(PAX)}$) y el OPEX ($\boldsymbol{ln(OPEX)}$).

Luego de realizar la regresión por Mínimos Cuadrados Ordinarios, se obtienen los resultados que se detallan en la siguiente ilustración.

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

Ilustración A2-1 Principales resultados de los modelos evaluados

	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Modelo 4
R-squared	0.9708	0.9688	0.9589	0.7766
R-squared Adj.	0.9650	0.9650	0.9537	0.7635
const	8.6948***	10.0173***	5.2100***	4.9845***
	(1.5122)	(0.7506)	(0.6369)	(1.4389)
covid	0.1099		0.3637***	
	(0.1092)		(0.0432)	
ln_PAX	0.4309***	0.3448***	0.6581***	0.6766***
	(0.0978)	(0.0476)	(0.0390)	(0.0880)
ten	0.0282**	0.0390***		
	(0.0114)	(0.0039)		
N	19	19	19	19
AIC	-45.473	-46.230	-40.959	-10.801

Standard errors in parentheses.
* p<.1, ** p<.05, ***p<.01

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

De la revisión de los resultados, se observa que el Modelo 2 se destaca por su elevado $R^2\ adj.$ y menor AIC, sugiriendo que capturar los efectos estructurales (tráfico y tendencia) es suficiente para explicar la relación.

Entre tanto, el Modelo 1, aunque más complejo, se ubicaría en un segundo lugar en cuanto a su desempeño (posee un $R^2\ adj.$ similar al Modelo 1 pero difiere en el valor del AIC); sin embargo, se observa que la variable $covid$ no resulta estadísticamente significativa ($p > 0{,}1$), lo cual indica que, bajo esta especificación, no hay evidencia suficiente para afirmar que el efecto del COVID presente un impacto relevante sobre la variación de los costos operativos cuando ya se están considerando las variables asociadas al tráfico de pasajeros y la tendencia.

En esa línea, en el Modelo 3, donde la tendencia no está incluida, el coeficiente de la variable $covid$ es altamente significativo ($p < 0{,}01$), lo cual, compararse con el Modelo 1, sugiere que el efecto del COVID se manifiesta principalmente en el impacto directo sobre el tráfico de pasajeros (lo cual guarda relación con las restricciones al tráfico observadas en la pandemia), pero no como un factor independiente cuando se modelan conjuntamente el tráfico y la tendencia[133].

Finalmente, en el caso del Modelo 4, si bien es el más simple al centrarse solo en la variación del OPEX y del tráfico de pasajeros, no captura adecuadamente las dinámicas del sistema, evidenciándose ello por su menor ajuste.

Por tal motivo, de los cuatro modelos evaluados, el Modelo 2 demuestra ser el más robusto y equilibrado, capturando los efectos de largo plazo del tráfico y las tendencias temporales sin incluir factores redundantes. En la siguiente ilustración se observan los resultados específicos de la regresión del modelo seleccionado.

[133] Al respecto, la pandemia de COVID tuvo un impacto significativo en el tráfico de pasajeros a nivel mundial, lo que, a su vez, afectó los costos operativos de los aeropuertos. Sin embargo, en un modelo econométrico, el efecto del COVID puede expresarse de manera directa (a través de una variable *dummy* que identifica el periodo de pandemia) o de manera indirecta (a través de su influencia en la variable de variación del tráfico de pasajeros). Al incluir ambas aproximaciones en un mismo modelo, como en el Modelo 1, surge una competencia entre estas variables por explicar los cambios en el OPEX; por tal motivo, la variable $covid$ no resulta estadísticamente significativa en el Modelo 1, mientras que, en el caso del Modelo 3, lo que hace es reforzar la explicación de la variable de tráfico sobre la variación del OPEX.

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

Ilustración A2-2: Resultados de la regresión del modelo seleccionado

OLS Regression Results

Dep. Variable:	ln_OPEX	R-squared:	0.969
Model:	OLS	Adj. R-squared:	0.965
Method:	Least Squares	F-statistic:	248.8
Date:	Thu, 28 Nov 2024	Prob (F-statistic):	8.87e-13
Time:	09:46:09	Log-Likelihood:	26.115
No. Observations:	19	AIC:	-46.23
Df Residuals:	16	BIC:	-43.40
Df Model:	2		
Covariance Type:	nonrobust		

	coef	std err	t	P>|t|	[0.025	0.975]
const	10.0173	0.751	13.346	0.000	8.426	11.609
ln_PAX	0.3448	0.048	7.248	0.000	0.244	0.446
ten	0.0390	0.004	9.936	0.000	0.031	0.047

Omnibus:	0.889	Durbin-Watson:	1.847
Prob(Omnibus):	0.641	Jarque-Bera (JB):	0.132
Skew:	0.173	Prob(JB):	0.936
Kurtosis:	3.216	Cond. No.	956.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como puede apreciarse, el modelo seleccionado presenta un buen ajuste, evidenciado por un R^2 de 0,969, lo que indica que el 96,9% de la variabilidad de ln_OPEX es explicado por ln_PAX y la variable de tendencia. Asimismo, el $R^2\ adj.$, que considera la cantidad de predictores en el modelo, es de 0,965, lo cual confirma la relevancia de las variables seleccionadas. Por su parte, el estadístico F del modelo es de 248,8, con un *p-value* cercano a cero, lo que demuestra que el modelo es globalmente significativo y que las variables incluidas tienen un impacto relevante sobre la variable dependiente.

Respecto a los coeficientes individuales, como puede observarse, la constante (β_0) tiene un valor de $10{,}0173$, y es altamente significativo ($t = 13{,}346, p < 0{,}001$). Por otro lado, el coeficiente de la variable ln_PAX (β_1), que mide la elasticidad parcial respecto al tráfico de pasajeros, tiene un coeficiente de $0{,}3448$, lo que implica que un incremento del 1% en el tráfico de pasajeros se asocia con un aumento del 0,3448% en el OPEX real, siendo que este resultado también es estadísticamente significativo ($t = 7{,}248, p < 0{,}001$), lo que refuerza la importancia del tráfico de pasajeros como determinante de los costos operativos. Asimismo, la variable ten presenta un coeficiente (β_3) de $0{,}039$, resultando del mismo modo altamente significativo ($t = 9{,}936, p < 0{,}001$).

En cuanto a la validación de los supuestos del modelo, el estadístico Durbin-Watson tiene un valor de $1{,}847$, cercano al valor ideal de 2, lo que sugiere que no hay problemas significativos de autocorrelación en los residuos. Además, la prueba de Jarque-Bera para la normalidad de los residuos arroja un estadístico de $0{,}132$ con un *p-value* de $0{,}936$, indicando que los residuos no se desvían significativamente de una distribución normal. Finalmente, los valores de los criterios de información, AIC ($-46{,}23$) y BIC ($-43{,}40$), refuerzan que el modelo logra un buen balance entre ajuste y simplicidad.

Adicionalmente, para complementar la validación del modelo seleccionado se realizaron los siguientes análisis:

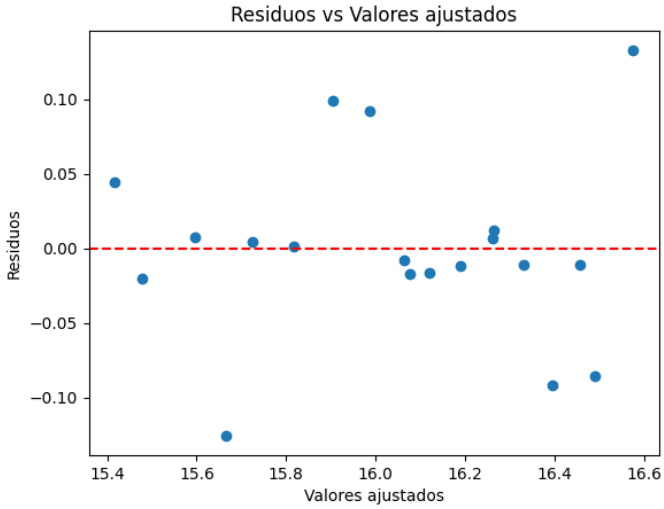
- **Análisis de multicolinealidad:** se calculó el Factor de Inflación de la Varianza (VIF), el cual revela resultados satisfactorios para las variables explicativas del modelo. Al respecto, la constante presenta un VIF elevado ($2405{,}73$), lo cual es esperado debido a la colinealidad perfecta que puede surgir al incluir una constante en modelos de regresión. Sin embargo, para las variables de interés, ln_PAX y ten, los VIF son iguales a $1{,}97$, ambos por debajo del umbral crítico de 10, comúnmente utilizado para identificar problemas de

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

multicolinealidad severa. Este resultado indica que no hay una relación lineal fuerte entre las variables explicativas, lo que refuerza la validez de las estimaciones del modelo y asegura que los coeficientes son confiables para interpretar los efectos individuales de cada variable.

- **Análisis de homocedasticidad:** Los resultados de las pruebas realizadas para evaluar la homocedasticidad de los residuos indican que no existen problemas significativos de heterocedasticidad en el modelo. En particular, como se detalla en la siguiente ilustración, el gráfico de residuos frente a valores ajustados muestra una distribución aleatoria de los residuos alrededor del eje horizontal (valor cero), lo que visualmente sugiere que la varianza de los residuos es constante.

Ilustración A2-3: Gráfico de residuos frente a valores ajustados en el modelo seleccionado



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

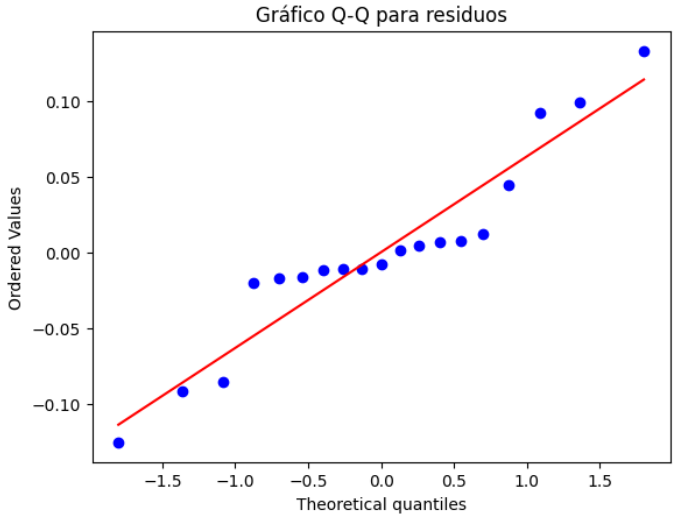
Adicionalmente, se aplicó la prueba de Breusch-Pagan, que evalúa estadísticamente la heterocedasticidad, arrojando un *p-value* de 0,722. Dado que este valor es significativamente mayor al nivel de significancia de 0,05, no se puede rechazar la hipótesis nula de homocedasticidad.

Así, estos resultados indican que los residuos cumplen con el supuesto de varianza constante, lo que refuerza la validez de las inferencias realizadas a partir del modelo.

- **Análisis de normalidad de los residuos:** La evaluación realizada mediante el gráfico Q-Q y el test de Jarque-Bera sugiere que los residuos del modelo cumplen con el supuesto de normalidad. En el caso del gráfico Q-Q, como puede apreciarse en la siguiente ilustración, los puntos se alinean de manera cercana a la línea diagonal roja, indicando que la distribución de los residuos es aproximadamente normal.

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

Ilustración A2-4: Gráfico Q-Q para el modelo seleccionado



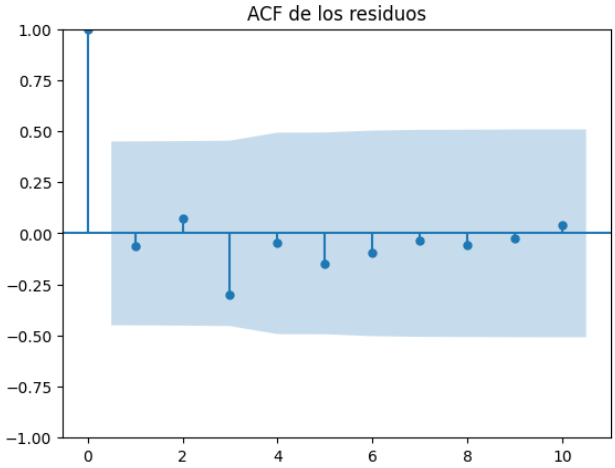
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Dicha conclusión es respaldada por el resultado del test de Jarque-Bera, que arroja un *p-value* de 0,936, como se indicó anteriormente. En particular, este valor es significativamente mayor al nivel de significancia de 0,05, lo que implica que no se puede rechazar la hipótesis nula de que los residuos provienen de una distribución normal.

Así, estos resultados refuerzan la validez del modelo y la fiabilidad de las inferencias derivadas del mismo.

- **Análisis de estacionariedad y la independencia de los residuos:** Los resultados de las pruebas aplicadas confirman que el modelo cumple adecuadamente con estos supuestos. Al respecto, como se detalla en la siguiente ilustración, el gráfico de autocorrelación (ACF) muestra que la mayoría de los coeficientes de autocorrelación se encuentran dentro del intervalo de confianza, lo que sugiere una ausencia de patrones significativos de correlación en los residuos.

Ilustración A2-5: Gráfico de autocorrelación para el modelo seleccionado



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Adicionalmente, el test de Dickey-Fuller aumentado arroja un estadístico de $-3{,}813$ con un *p-value* de $0{,}0028$, lo que permite rechazar la hipótesis nula de no estacionariedad y confirmar que los residuos son estacionarios. Entre tanto, el test de Ljung-Box, con un estadístico de $3{,}73$ y un *p-value* de $0{,}959$, respalda aún más la independencia de los residuos, indicando que no hay autocorrelación significativa en los primeros 10 rezagos.

Así, en conjunto, estos resultados aseguran que los residuos del modelo son estacionarios e independientes, cumpliendo con los supuestos fundamentales para la validez del análisis econométrico.

IV. CONCLUSIONES

Sobre la base de lo presentado, se concluye que el modelo seleccionado ($\boldsymbol{ln(OPEX) = \beta_0 + \beta_1 ln(PAX) + \beta_3 ten + \epsilon}$) es sólido, cumple razonablemente bien con los supuestos y presenta resultados consistentes.

Así, a la luz de los resultados obtenidos en la regresión, la elasticidad estimada entre el OPEX y el tráfico de pasajeros es de **0,3448**.

El código empleado para la estimación de la elasticidad en Python se encuentra en el Apéndice 2 del ANEXO **2**

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

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

Apéndice 1 del ANEXO 2
RUBROS EXCLUÍDOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR AJUSTADO

De acuerdo con la información disponible en el portal web del Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, entre los años 2001 y 2023 se han presentado tres periodos base para el Índice de Precios al Consumidor (IPC): Diciembre 2001, Año 2009 y Diciembre 2021. Al respecto, considerando que cada periodo base trae consigo una estructura propia de ponderación de los rubros que conforman la canasta de consumo, para efectos de la construcción del IPC ajustado se tomó en cuenta los siguientes criterios:

- Para los periodos comprendidos hasta diciembre de 2009, se excluyen de la estructura de ponderación del periodo base Diciembre 2001 los siguientes rubros[134]:

Tabla A2.1-1 Rubros excluidos de la estructura del periodo base diciembre 2001

Código	Rubro
1	ALIMENTOS Y BEBIDAS
1.1	ALIMENTOS Y BEBIDAS DENTRO DEL HOGAR
1.1.1	Pan y Cereales
1.1.2	Carnes y Preparados de Carnes
1.1.3	Pescados y Mariscos
1.1.4	Leche. Queso y Huevos
1.1.5	Grasas y Aceites Comestibles
1.1.6	Hortalizas y Legumbres Frescas
1.1.7	Frutas
1.1.8	Leguminosas y Derivados
1.1.9	Tubérculos y Raíces
1.1.10	Azúcar
1.1.11	Café. Té y Cacao
1.1.12	Otros Productos Alimenticios
1.1.13	Bebidas No Alcohólicas
1.1.14	Bebidas Alcohólicas
2	VESTIDOS Y CALZADO
2.1	TELAS Y PRENDAS DE VESTIR
2.1.1	Telas. Artículos de Confección. Tejidos y Vestidos
2.2	CALZADO Y REPARACION DE CALZADO
2.2.1	Calzado
3.1	ALQUILER. CONSERV. DE LA VIV. Y CONSUMO DE AGUA
3.1.1	Alquiler y Conservación de la Vivienda
3.1.2	Consumo de Agua
3.2	ENERGIA ELECTRICA Y COMBUSTIBLE
3.2.1	Energía Eléctrica
3.2.2	Combustible
4	MUEBLES. ENSERES Y MANTENIMIENTO DE LA VIVIENDA
4.1	MUEBLES. ACCESORIOS FIJOS Y REPARACION
4.1.1	Muebles y Equipo de Hogar
4.2	TEJIDOS PARA EL HOGAR Y OTROS ACCESORIOS
4.3	APARATOS DOMESTICOS Y REPARACION
4.3.1	Aparatos Domésticos
4.4	VAJILLA UTENSILIOS DOMESTICOS Y REPARACION
4.5	MANTENIMIENTO DEL HOGAR
5	CUIDADO. CONSERV. DE LA SALUD Y SERV.MEDICOS
5.1	PRODUCTOS MEDICINALES Y FARMACEUTICOS
5.2	APARATOS Y EQUIPOS TERAPEUTICOS
6	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
6.1	EQUIPO PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAL
6.2.1	Combustibles y Lubricantes
6.4.1	Servicio Telefónico
7	ESPARCIMIENTO. DIVERSIONES. SERV. CULTURALES Y DE ENSEÑANZA
7.1	EQUIPOS. ACCESORIOS Y REPARACION
7.1.1	Equipos y Accesorios
7.3	LIBROS. PERIODICOS Y REVISTAS
8	OTROS BIENES Y SERVICIOS
8.1	BIENES Y SERVICIOS DE CUIDADO PERSONAL
8.1.1	Cuidados y Efectos Personales
8.2	OTROS BIENES NO ESPECIFICADOS
8.4	GIRAS TURISTICAS
8.7	TABACO

Fuente: INEI - Indicadores de Precios de la Economía / Diciembre 2009.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

[134] Al respecto, dicho criterio de exclusión fue considerado en la tercera revisión tarifaria del AIJCH, concluida en vía de reconsideración mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2019-CD-OSITRAN del 18.02.2019. Cabe indicar además que la información de los índices mensuales corresponde con la empleada en la tercera revisión tarifaria del AIJCH debido a que la plataforma de consulta del INEI con los índices del periodo base Diciembre 2001 no se encuentra disponible.

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

- Para los periodos comprendidos desde enero de 2010 hasta diciembre de 2021, se excluyen de la estructura de ponderación del periodo base Año 2009 los siguientes rubros [135]:

Tabla A2.1-2 Rubros excluidos de la estructura del periodo base Año 2009

Código	Rubro
1	ALIMENTOS Y BEBIDAS
1.1	ALIMENTOS Y BEBIDAS DENTRO DEL HOGAR
1.1.1	Pan y Cereales
1.1.2	Carnes y Preparados de Carnes
1.1.3	Pescados y Mariscos
1.1.4	Leche. Queso y Huevos
1.1.5	Grasas y Aceites Comestibles
1.1.6	Hortalizas y Legumbres Frescas
1.1.7	Frutas
1.1.8	Leguminosas y Derivados
1.1.9	Tubérculos y Raíces
1.1.10	Azúcar
1.1.11	Café. Té y Cacao
1.1.12	Otros Productos Alimenticios
1.1.13	Bebidas No Alcohólicas
1.1.14	Bebidas Alcohólicas
2	VESTIDOS Y CALZADO
2.1	TELAS Y PRENDAS DE VESTIR
2.1.1	Telas. Art. de Confección. Tej. y Vestidos
2.2	CALZADO Y REPARACION DE CALZADO
2.2.1	Calzado
3.1	ALQUILER. CONSERV. DE LA VIV. Y CONSUMO DE AGUA
3.1.1	Alquiler y Conservación de la Vivienda
3.1.2	Consumo de Agua
3.2	ENERGIA ELECTRICA Y COMBUSTIBLE
3.2.1	Energía Eléctrica
3.2.2	Combustible
4	MUEBLES. ENSERES Y MANTENIMIENTO DE LA VIVIENDA
4.1	MUEBLES. ACCESORIOS FIJOS Y REPARACION
4.1.1	Muebles y Equipo de Hogar
4.2	TEJIDOS PARA EL HOGAR Y OTROS ACCESORIOS
4.3	APARATOS DOMESTICOS Y REPARACION
4.3.1	Aparatos Domésticos
4.4	VAJILLA UTENSILIOS DOMESTICOS Y REPARACION
4.5	MANTENIMIENTO DEL HOGAR
5	CUIDADO. CONSERV. DE LA SALUD Y SERV.MEDICOS
5.1	PRODUCTOS MEDICINALES Y FARMACEUTICOS
5.2	APARATOS Y EQUIPOS TERAPEUTICOS
6	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
6.1	EQUIPO PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAL
6.2.1	Combustibles y Lubricantes
6.4.1	Servicio Telefónico
7	ESPARCIMIENTO. DIVERSIONES. SERV. CULTURALES Y DE ENSEÑANZA
7.1	EQUIPOS. ACCESORIOS Y REPARACION
7.1.1	Equipos y Accesorios
7.3	LIBROS. PERIODICOS Y REVISTAS
8	OTROS BIENES Y SERVICIOS
8.1	BIENES Y SERVICIOS DE CUIDADO PERSONAL
8.1.1	Cuidados y Efectos Personales
8.2	OTROS BIENES NO ESPECIFICADOS
8.4	GIRAS TURISTICAS
8.7	TABACO

Fuente: INEI - Metodología del Cambio de Año Base 2009 del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Para los periodos comprendidos desde enero de 2022 en adelante, se excluyen de la estructura de ponderación del periodo base Diciembre 2021 los siguientes rubros [136]:

[135] Al respecto, dicho criterio de exclusión fue considerado en la tercera revisión tarifaria del AIJC, concluida en vía de reconsideración mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2019-CD-OSITRAN del 18.02.2019. Cabe indicar además que la información de los índices mensuales fue tomada del INEI a través del siguiente enlace: http://iinei.inei.gob.pe/iinei/siemweb/publico/ (última revisión: 19.11.2024).

[136] Al respecto, para la selección de estos rubros se tomó como referencia el criterio empleado en la tercera revisión tarifaria del AIJC respecto a excluir aquellos bienes o servicios que no guardan relación con los materiales empleados en el AIJC. Cabe indicar además que la información de los índices mensuales fue tomada del INEI a través del siguiente enlace: http://iinei.inei.gob.pe/iinei/siemweb/publico/ (última revisión: 19.11.2024).

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

Tabla A2.1-3 Rubros excluidos de la estructura del periodo base Diciembre 2021

Código	Rubro
11000	ALIMENTOS
11100	PAN Y CEREALES
11200	CARNE
11300	PESCADOS Y MARISCOS
11400	LECHE, QUESO Y HUEVOS
11500	ACEITES Y GRASAS
11600	FRUTAS
11700	HORTALIZAS, LEGUMBRES INCLUYE PAPAS Y OTROS TUBÉRCULOS
11800	AZÚCAR, MERMELADA, MIEL, CHOCOLATE Y DULCES DE AZÚCAR
11900	PRODUCTOS ALIMENTICIOS N.E.P.
12000	BEBIDAS NO ALCOHÓLICAS
12100	CAFÉ, TE Y CACAO
12200	AGUAS MINERALES, REFRESCOS, JUGOS DE FRUTAS Y DE LEGUMBRES
20000	BEBIDAS ALCOHÓLICAS, TABACO Y ESTUPEFACIENTES
31201	PRENDAS DE VESTIR PARA HOMBRES MAYORES DE 14 AÑOS
31202	PRENDAS DE VESTIR PARA MUJERES MAYORES DE 14 AÑOS
31203	PRENDAS DE VESTIR PARA NIÑOS DE 3 A 13 AÑOS
31204	PRENDAS DE VESTIR PARA NIÑAS DE 3 A 13 AÑOS
31205	PRENDAS DE VESTIR PARA MENORES DE 2 AÑOS
31301	ACCESORIOS DE VESTIR PARA HOMBRES MAYORES DE 14 AÑOS
31306	HILOS, PRODUCTOS DE MERCERÍA Y CONFECCIÓN DE PRENDAS DE VESTIR
31401	LIMPIEZA DE PRENDAS DE VESTIR
32100	ZAPATOS Y OTROS CALZADOS
51000	MUEBLES Y ACCESORIOS, ALFOMBRAS Y OTROS MATERIALES PARA PISOS
52000	PRODUCTOS TEXTILES PARA EL HOGAR
53100	ARTEFACTOS PARA HOGAR GRANDES, ELÉCTRICOS O NO
53200	ARTEFACTOS ELÉCTRICOS PEQUEÑOS PARA EL HOGAR
54000	ARTÍCULOS DE VIDRIO Y CRISTAL, VAJILLA Y UTENSILIOS PARA EL HOGAR
55000	HERRAMIENTAS Y EQUIPO PARA EL HOGAR Y EL JARDÍN
56101	PRODUCTOS Y ARTÍCULOS DE LIMPIEZA Y CONSERVACIÓN
61000	PRODUCTOS, ARTEFACTOS Y EQUIPO MÉDICOS
71000	ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS
91000	EQUIPO AUDIOVISUAL, FOTOGRÁFICO Y DE PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN
93000	OTROS ARTÍCULOS Y EQUIPO PARA RECREACIÓN, JARDINES Y ANIMALES DOMÉSTICOS
95000	PERIÓDICOS, LIBROS, PAPELES Y ÚTILES DE OFICINA
96000	PAQUETES TURÍSTICOS
101000	ENSEÑANZA PREESCOLAR Y ENSEÑANZA PRIMARIA
102000	ENSEÑANZA SECUNDARIA
103000	ENSEÑANZA POSTSECUNDARIA, NO TERCIARIA
104000	ENSEÑANZA TERCIARIA
111100	RESTAURANTES, CAFÉS Y ESTABLECIMIENTOS SIMILARES
111200	COMEDORES
121100	SALONES DE PELUQUERÍA Y ESTABLECIMIENTOS DE CUIDADOS PERSONALES
123100	JOYERÍA, RELOJES DE PARED Y RELOJES DE PULSERA
123201	ARTÍCULOS DE VIAJE Y OTROS ARTÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE EFECTOS PERSONALES
123202	ARTÍCULOS PARA BEBES
123204	EFECTOS PERSONALES VARIOS
123205	GASTOS EN ARTÍCULOS FUNERARIOS
124000	PROTECCIÓN SOCIAL
126000	SERVICIOS FINANCIEROS N.E.P.

Fuente: INEI - Metodología del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana - Base Diciembre 2021.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Asimismo, dado que entre enero de 2010 y diciembre de 2021 el INEI publicó el IPC de Lima Metropolitana con periodo base Año 2009, sustituyendo la serie con periodo base Diciembre 2001, para la construcción del IPC ajustado se toman en cuenta los ponderadores respectivos de la canasta que también han sido actualizados con el cambio de periodo base. Así, al disponerse de dos series de IPC ajustado con periodos base diferentes, se realizó el procedimiento de empalme de dichas series trasladando las variaciones del IPC ajustado base Año 2009 sobre la serie del IPC ajustado base Diciembre 2001, de modo que la serie del IPC ajustado refleje las variaciones de ambos periodos base. Similar procedimiento se realizó en el caso del IPC ajustado con periodo base Diciembre 2021. Cabe indicar que la información de los ponderadores correspondientes a cada periodo base se encuentran contenidos en las publicaciones del INEI en su portal web.

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

Apéndice 2 del ANEXO 2
CÓDIGO EMPLEADO PARA LA ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD (Python)

1. Importar librerías:

```
import pandas as pd
import numpy as np
import statsmodels.api as sm
from statsmodels.stats.outliers_influence import variance_inflation_factor
from statsmodels.iolib.summary2 import summary_col
from statsmodels.tsa.stattools import adfuller
from statsmodels.stats.diagnostic import het_breuschpagan, acorr_ljungbox
from statsmodels.stats.stattools import jarque_bera
import scipy.stats as stats
from statsmodels.graphics.tsaplots import plot_acf
import matplotlib.pyplot as plt
```

2. Cargar los datos desde el archivo:

```
file_path = r"Ruta\Archivo.xlsx"   #(insertar ruta del archivo)
df = pd.read_excel(file_path)
```

3. Cargar y preparar datos:

```
def cargar_datos(file_path):
    df = pd.read_excel(file_path)
    df['Año'] = pd.to_datetime(df['Año'], format='%Y')
    df = df.set_index('Año')
    df['covid'] = np.where(df.index.year >= 2020, 1, 0)
    df['ten'] = np.arange(1, len(df) + 1)
    df['ln_PAX'] = np.log(df['PAX'])
    return df
```

4. Crear subconjuntos de datos:

```
def preparar_datasets(df):
    datasets = {
        "data": df[['ln_PAX', 'OPEX']].assign(ln_OPEX=lambda x: np.log(x['OPEX'])),
    }
    for key, data in datasets.items():
        data['covid'] = df['covid']
        data['ten'] = df['ten']
    return datasets
```

5. Configuración de modelos:

```
def configurar_modelos(datasets, df):
    periodos = {
        "periodo": df.loc['2005':'2023'],
    }
    modelos_config = [
    {"variables": ["ln_OPEX", "ln_PAX", "ten", "covid"], "data": datasets["data"], "periodo": periodos["periodo"]},
    {"variables": ["ln_OPEX", "ln_PAX", "ten"], "data": datasets["data"], "periodo": periodos["periodo"]},
    {"variables": ["ln_OPEX", "ln_PAX", "covid"], "data": datasets["data"], "periodo": periodos["periodo"]},
    {"variables": ["ln_OPEX", "ln_PAX"], "data": datasets["data"], "periodo": periodos["periodo"]},
    ]
    return modelos_config
```

6. Ajustar modelos y recopilar resultados:

```
def ajustar_modelos(modelos_config):
    model_objects = []
    for idx, config in enumerate(modelos_config, start=1):
        data = config["data"]
        periodo = config["periodo"]
        variables = config["variables"]
        # Filtrar datos según el periodo:
        data_periodo = data.loc[periodo.index]
        X = data_periodo[variables[1:]]
        y = data_periodo[variables[0]]
        # Ajustar modelo:
```

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

```
        X = sm.add_constant(X)
        model = sm.OLS(y, X).fit()
        # Guardar resultados del modelo:
        model_objects.append(model)

    return model_objects
```

7. Ejecución de los modelos:

```
def pipeline(file_path):
    df = cargar_datos(file_path)
    datasets = preparar_datasets(df)
    modelos_config = configurar_modelos(datasets, df)
    model_objects = ajustar_modelos(modelos_config)
    return model_objects

model_objects = pipeline(file_path)
```

8. Comparar resultados de los modelos:

```
comparison = summary_col(
    model_objects,
    stars=True,
    float_format="%.4f",
    model_names=[f"Modelo {i+1}" for i in range(len(model_objects))],
    info_dict={
        "N": lambda x: f"{int(x.nobs)}",
        "AIC": lambda x: f"{x.aic:.3f}",
    },
)

print(comparison)
```

9. Resultados del modelo seleccionado:

```
bestmodel = model_objects[1] # El índice "1" es la posición del "Modelo 2"
print(bestmodel.summary())
```

10. Tests de validación del modelo:

A. Multicolinealidad:

- **Factor de Inflación de la Varianza (VIF)**

```
df = cargar_datos(file_path)

variables_independientes = bestmodel.model.exog_names

X = df[variables_independientes[1:]].copy()
X = sm.add_constant(X)

vif_data = pd.DataFrame()
vif_data["Variable"] = variables_independientes
vif_data["VIF"] = [variance_inflation_factor(X.values, i) for i in range(X.shape[1])]

print(vif_data)
```

B. Homocedasticidad

- **Gráfico Residuos vs Valores ajustados**

```
plt.scatter(bestmodel.fittedvalues, bestmodel.resid)
plt.axhline(0, color='red', linestyle='--')
plt.xlabel('Valores ajustados')
plt.ylabel('Residuos')
plt.title('Residuos vs Valores ajustados')
plt.show()
```

- **Test de Breusch-Pagan**

```
bp_test = het_breuschpagan(bestmodel.resid, bestmodel.model.exog)
print(f"Breusch-Pagan p-value: {bp_test[1]}")
```

C. Normalidad de residuos

- **Gráfico Q-Q (Quantile-Quantile)**

```
stats.probplot(bestmodel.resid, dist="norm", plot=plt)
plt.title('Gráfico Q-Q para residuos')
plt.show()
```

- **Test de normalidad de Jarque-Bera**

```
jb_test = jarque_bera(bestmodel.resid)
print(f"Jarque-Bera p-value: {jb_test[1]}")
```

D. Estacionariedad

- **Test de Dickey-Fuller Aumentado (ADF)**

```
adf_test = adfuller(bestmodel.resid)
print(f"ADF Statistic: {adf_test[0]}")
print(f"p-value: {adf_test[1]}")
```

- **Test de Ljung-Box**

```
lb_test = acorr_ljungbox(bestmodel.resid, lags=[10], return_df=True)
print(lb_test)
```

- **Gráfico de Autocorrelación (ACF) para los residuos**

```
plot_acf(bestmodel.resid, lags=10)
plt.title("ACF de los residuos")
plt.show()
```

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

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

ANEXO 3
CÁLCULO DEL COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

1. En el presente anexo se describe la estimación del Regulador respecto del costo del capital para el Concesionario. Al respecto, el costo de capital de la empresa será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés[137]), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés[138]), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.

2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

$$WACC = \frac{D}{D+E} r_d(1-t) + \frac{E}{D+E}\left[r_f + \beta\left(r_m - r_f\right) + r_{país}\right]$$

Donde:

$D/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
$E/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
r_d	:	Costo de endeudamiento de la empresa.
r_f	:	Tasa libre de riesgo.
t	:	Tasa impositiva de la empresa en el Perú.
β	:	Beta apalancado, medida del riesgo de la inversión.
r_m	:	Tasa de retorno del mercado.
$r_{país}$	:	Tasa de riesgo del país.

3. En particular, resulta importante mencionar que el valor del β está apalancado, es decir, se encuentra influenciado por el ratio de apalancamiento, o lo que es lo mismo, por la estructura de financiamiento del Concesionario. El cálculo del β apalancado se obtiene aplicando la siguiente fórmula:

$$\beta = \beta_{na}\left[1 + (1-t) * \left(\frac{D}{E}\right)\right]$$

Donde:

β_{na}	:	Beta de activos o no apalancado.

4. La metodología de cálculo del WACC pondera el costo de patrimonio del Concesionario y su costo de deuda, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado (en caso no existiera esa valorización, se utilizan valores contables). Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios, el Concesionario emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, ya que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiamiento propio) y prestamistas (financiamiento con terceros).

5. Debido a que el Concesionario se financia con dos fuentes que presentan distintos costos de financiamiento, el costo del capital debe ser un promedio de ambos tipos de financiamiento, ponderados por la importancia relativa de cada uno de ellos. A su vez, la importancia relativa de cada fuente de financiamiento se encuentra determinada por la estructura de financiamiento del Concesionario, o lo que es lo mismo, la importancia de financiarse con capital propio y con terceros sobre el total de recursos financieros requeridos.

6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe

[137] *Weigthed Average Cost of Capital.*

[138] *Capital Asset Pricing Model.*

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

(1964)[139], Lintner (1965)[140] y Treynor (1961)[141], sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)[142] sobre el manejo de portafolios financieros. Dicho modelo CAPM está basado en dos supuestos metodológicos principales: los inversionistas son racionales y no existen costos de transacción. Específicamente, de acuerdo con Giacchino y Lesser (2011)[143], el modelo CAPM asume lo siguiente:

- Los inversores son adversos al riesgo y buscan maximizar su riqueza.
- Ningún inversor es suficientemente grande para influenciar en el mercado (los inversores son precios aceptantes y tienen las mismas expectativas sobre el retorno de activos que se distribuyen normalmente).
- Existe una tasa libre de riesgo a la cual los inversionistas pueden prestarse o pedir prestado.
- No existen fricciones en el mercado.
- Se cuenta con información perfecta porque la información es libre.
- Los mercados son perfectos, no hay regulaciones, impuestos u otras restricciones de mercado que limite las transacciones de los inversionistas.

7. El modelo CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa, la rentabilidad que un inversionista debería obtener al invertir en la empresa, es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado "beta" (β). En ese sentido, el modelo CAPM está definido por las siguientes expresiones:

$$E[R_i] = R_f + \beta_{im}(E[R_m] - R_f)$$

$$\beta_{im} = \frac{Cov[R_i; R_m]}{Var[R_m]}$$

8. Es preciso mencionar que, el modelo CAPM es ampliamente difundido y aceptado para fines regulatorios. Los rendimientos bajo el modelo CAPM son valores esperados y las estimaciones del β se hacen en base a los valores históricos asumiendo que existen expectativas racionales, esto es, que los valores esperados coinciden con los valores históricos.

9. De otro lado, en empresas situadas en países emergentes, como es el caso de LAP, es usual añadir al WACC el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.

10. Considerando lo anterior, en las siguientes secciones se describe el proceso de estimación de cada uno de los componentes del WACC, sobre la base de los criterios metodológicos aplicados por el Ositrán en procedimientos anteriores. En la parte final, se presenta la estimación del Regulador respecto del cálculo del costo del capital para el Concesionario.

[139] SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep. 1964), pp. 425-442.

[140] LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb. 1965), pp. 13-37.

[141] TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

[142] MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

[143] GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

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

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.

12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)[144] y Brealey et al. (2010)[145] sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, es preferible emplear el promedio aritmético en lugar del geométrico, dado que el uso de este último podría subestimar la rentabilidad esperada de una inversión.

13. En cuanto a la periodicidad de las variables, Bravo (2008)[146] indica que la periodicidad utilizada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería apropiado utilizar datos mensuales para la tasa libre de riesgo y datos anuales para la prima de riesgo de mercado.

14. Por tanto, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años en el periodo comprendido entre 1928 y 2024, lo cual arroja un valor de 4,79%[147].

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)[148], la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.

16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.

---

144 ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

145 BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

146 BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

147 Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: http://people.stern.nyu.edu/adamodar/ (último acceso: 13 de enero de 2025).

148 DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

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

17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)[149].

18. En la siguiente tabla se presenta la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años emitidos por el gobierno de los EE.UU., considerando el periodo 1928-2024.

Tabla A-1 Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2024

Indicador	Promedio
Rentabilidad de mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa libre de riesgo (T-Bond)	4,79%
Prima por riesgo de mercado	**7,00%**

Fuente: http://people.stern.nyu.edu/adamodar/
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)[150], las inversiones en países en desarrollo o emergentes presentan riesgos distintos de los asociados a inversiones en países desarrollados. Esto implica un riesgo adicional para las empresas ubicadas en determinados países, por lo que la inclusión del riesgo país es un factor fundamental en toda evaluación realizada en un mercado emergente.

20. En este contexto, Sabal (2010)[151] afirma que el riesgo país percibido por los inversionistas depende en gran medida de la reputación del país y de la confianza generada a partir de ella. En otras palabras, cuanto más frecuentes y pronunciadas hayan sido las convulsiones sociales y los cambios en las políticas de un país, o el incumplimiento de sus compromisos, peor será su reputación. Así, una mejor (peor) reputación se traduce en mayor (menor) confianza y en un menor (mayor) riesgo país percibido.

21. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en índices que integran información cualitativa y cuantitativa, como las calificaciones otorgadas por agencias evaluadoras de riesgo, tales como S&P, Moody's y Fitch Ratings. La medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los rendimientos de los bonos emitidos por el país emergente y el rendimiento de un bono libre de riesgo, como un bono del Gobierno de los EE. UU. En el caso peruano, la referencia más común en las valoraciones empresariales es el *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, conocido también como EMBIG+ Perú, elaborado por el banco de inversión JP Morgan.

22. Al respecto, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar el indicador EMBIG+ Perú, considerando para ello un horizonte de dos años (24 meses), en consonancia con el criterio empleado en procedimientos anteriores. Este enfoque está fundamentado en el documento "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP", elaborado por Macroconsult (2007)[152], en el cual se afirma:

[149] El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

[150] LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

[151] SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

[152] MACROCONSULT (2007). "*Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP*". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

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

"*Dado que el modelo de CAPM busca predecir los valores futuros de las variables, se considera adecuado utilizar un período de 24 meses*".

[El subrayado es nuestro.]

23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla[153].

Tabla A-2 Prima por riesgo país, periodo 2023-2024

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
Promedio	**171**	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.
Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. Riesgo sistémico (β)

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.

25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:

- **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.

- **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables[154]. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.

- **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas

[153] Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

[154] Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

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

como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.

26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)[155], existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.

28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

Tabla A-3 Muestra de operadores aeroportuarios

Operador aeroportuario	Aeropuerto administrado	País	Símbolo
Auckland International Airport Ltd.	Aeropuerto Internacional de Auckland	Nueva Zelanda	AIA:NZ
Flughafen Wien AG	Aeropuerto Internacional de Viena	Austria	FLU:AV
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	12 aeropuertos en las regiones del Pacífico y Centro de México	México	GAPB:MM
Kobenhavns Lufthavne A/S	Aeropuerto de Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: Bloomberg®.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva[156].

[155] ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

[156] Este aspecto está en consonancia con el criterio adoptado previamente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP en 2018, así como en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022.

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

30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de Bloomberg, empleando el *adjusted beta*[157] proporcionado por el sistema.

31. Posteriormente, para eliminar la influencia del riesgo financiero específico de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada beta. Este proceso se realizó utilizando la tasa impositiva efectiva (t) y el ratio deuda-patrimonio (D/E) de cada operador aeroportuario, con información al 31 de diciembre de 2024[158], mediante la siguiente fórmula:

$$\beta_{Desapalancado} = \frac{\beta_{Apalancado}}{1 + \frac{D}{E} * (1 - t)}$$

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721[159].

Tabla A-4 Beta desapalancado estimado para LAP, al año 2024

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado[a/]	Impuesto efectivo[b/]	Ratio D/E[c/]	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,657	0,261	0,034	0,641
Grupo Aeroportuario del Pacifico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,377	0,255	2,230	0,517
Kobenhavns Lufthavne	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,529	0,222	2,198	0,195
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,220	0,305	0,246	1,042
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,367	0,270	1,159	0,740
Malta Internacional Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,015	0,354	0,277	0,861
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,759	0,290	0,163	0,680
Auckland Internacional	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,095	0,984	0,312	1,090
Promedio aritmético							**0,721**

Notas:
[a/] Adjusted beta.
[b/] Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.
[c/] Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.
Fuente: Bloomberg®.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

[157] Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula:

$$Adj\ Beta = 0{,}67(Raw\ Beta) + 0{,}33$$

Disponible en: http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pdfiles/cfovhds/BloombergBetapage.pdf (último acceso: 9 de enero de 2025).

[158] Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta Internacional Airport se consideró la información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

[159] Cabe señalar que el beta utilizado en la Propuesta de LAP difiere del calculado por Ositrán debido a que la Propuesta de LAP utiliza la tasa impositiva efectiva (t) y el ratio deuda-patrimonio (D/E) a marzo de 2024 para desapalancar los betas de la muestra estimados para el horizonte del 01.01.2019 al 31.12.2023. En contraste con ello, la Propuesta del Ositrán considera tanto los betas como la tasa de impuesto y el ratio deuda-patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (o la fecha más cercana disponible), y empleando el horizonte del 01.01.2020 al 31.12.2024 para la estimación de los betas de la muestra.

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

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)[160] señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:

    - **Valor en libros**: Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.

    - **Valor de mercado**: Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.

34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.

35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera clasificada como "Deuda de Corto y Largo Plazo", derivada del contrato de préstamo "Mini-Perm" suscrito entre LAP y las siguientes entidades: Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale. Este préstamo tiene como objetivos: i) el pago del préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) el financiamiento del programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión.

36. En relación con este préstamo, las Notas a los Estados Financieros del año 2023 especifican que su monto asciende a USD 1,25 millones, con un plazo de 7 años. Los intereses serán pagaderos trimestralmente los días 15 de marzo, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre. La tasa de interés aplicable se basa en el SOFR Compuesto Diario, más un margen del 2,50% hasta el 22 de diciembre de 2027, y del 2,75% a partir de esa fecha hasta el vencimiento del préstamo. Cabe señalar que el periodo de amortización iniciará el 15 de junio de 2027.

37. De la revisión de la información del Balance General de LAP del año 2023, se observa que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP estaba financiado tanto por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda de largo plazo e ingresos diferidos) como por recursos propios (patrimonio neto), como se muestra en la siguiente tabla. Es importante destacar que la deuda a largo plazo formó parte del Pasivo No Corriente de LAP en dicho año, además de que, al cierre del ejercicio 2023, las principales fuentes de financiamiento de los Activos Totales de LAP fueron el Patrimonio Neto (47,5%) y la deuda financiera contraída (40,1%), la cual corresponde exclusivamente a deuda de largo plazo.

Tabla A-5 Estructura del financiamiento del Activo Total, año 2023

Concepto	Miles de USD	Part. %
Activo Total	**1 739 057**	**100,00%**
Cuentas por pagar	212 647	12,23%
Ingreso diferido	1 742	0,10%
Préstamos y obligaciones de largo plazo	**697 006**	**40,08%**
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	2 329	0,13%
Patrimonio Neto	**825 333**	**47,46%**

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

[160] CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología,* En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

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

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024[161], para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024[162], toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.

39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023[163] y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

Tabla A-6 Cálculo de los montos de deuda y capital de LAP, años 2023 y 2024

Cuenta	Descripción	Saldo final	
		A Dic-2023	A Dic-2024
A) Préstamos y obligaciones de largo plazo:		**697 006**	**1 037 505**
4511000001	Préstamos Bancarios	730 000	1 065 000
1810000002	Costo de Emisión de Deuda - Prestamo Mini perm	-37 118	-37 118
1810000006	Amortiz. de Costo de em. de la deuda - P.Mini Perm	4 124	9 623
B) Patrimonio Neto:		**825 332**	**1 049 957**
5012000001	Capital Social	67 016	104 888
5211000001	Primas de Participaciones Fraport AG	0	216 929
5211000002	Primas de Participaciones IFC	0	54 198
5221000001	Aporte de Capital en trámite	181 000	33 000
5620000001	Ganancia o Perdida no realizada por Inst de Cobert	8 770	23 934
5911000001	Utilidades acumuladas	470 639	470 639
5911000002	Resultado del ejercicio	57 292	97 906
-	Utilidad Neta del ejercicio	40 614	48 462

Nota: La "Utilidad Neta del ejercicio" se obtiene restando, a las cuentas de ingresos (cuenta 7), las cuentas de gastos (cuenta 6) y los impuestos y participaciones (cuenta 87 y 88).
Fuente: Balances de comprobación de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla[164].

[161] Dicha información es remitida por LAP de manera mensual al Ositrán como parte de la información estadística y financiera de la concesión.

[162] Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

[163] Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

[164] Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

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

Tabla A-7 Estructura de capital de la empresa, año 2024

Concepto	Monto
Deuda Financiera (D)	1 037 505
Patrimonio (E)	1 049 957
D + E	**2 087 463**
D/(D+E)	49,7%
E/(D+E)	50,3%
Ratio D/E	**0,988**

Fuente: Balances de comprobación 2024 de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. Costo de la Deuda

41. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento[165].

42. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

[165] Cabe indicar que dicho criterio fue considerado en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022. Al respecto, como se indicó en dicha oportunidad, una metodología similar fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016. En tal sentido, para el presente caso, se considera válida la aplicación del criterio que fue considerado en anteriores determinaciones de cargos de acceso.

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

Tabla A-8 Flujos trimestrales de la deuda contraída por LAP (millones de USD)

Fecha	Miniperm					Bridge Loan				
	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda
31/12/20						28,00		-0,05	-0,52	-3,31
31/3/21						0,00		-0,12	-0,47	
30/6/21						0,00		-0,12	-0,49	
30/9/21						0,00		-0,12	-0,49	
31/12/21					-1,04	42,00		-0,23	-0,45	
31/3/22					0,00	50,00		-0,44	-0,39	
30/6/22					0,00	100,00		-0,76	-0,37	
30/9/22					0,00	100,00	0,00	-2,58	-0,18	-0,45
31/12/22					-15,49	15,00		-4,02	-0,15	-0,28
31/3/23	400,00			-2,45	-15,23	65,00	-400,00	-6,70	-0,11	
30/6/23	100,00	0,00	-7,69	0,00	-3,23					
30/9/23	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00					
31/12/23	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00					
31/3/24	80,00	0,00	-12,26	-1,15	0,00					
30/6/24	105,00	0,00	-13,69	-0,94	0,00					
30/9/24	105,00	0,00	-15,22	-0,70	0,00					
31/12/24	75,00	0,00	-16,55	-0,47	0,00					
31/3/25	50,00	0,00	-17,31	-0,32	0,00					
30/6/25	50,00	0,00	-17,85	-0,21	0,00					
30/9/25	30,00	0,00	-18,37	-0,10	0,00					
31/12/25	25,00	0,00	-18,57	-0,06	0,00					
31/3/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
30/6/26	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00					
30/9/26	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00					
31/12/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
31/3/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/27	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00					
30/9/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/27	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00					
31/3/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/28	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00					
30/9/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/28	0,00	-1230,76	-38,78	0,00	0,00					

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo "Puente" (*Brigde Loan*) como el préstamo "Mini-perm". Sin embargo, dado que el préstamo "Puente" fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo "Mini-perm", este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo "Puente" ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo "Puente" del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo "Mini-perm", que es el único que afecta los flujos de caja futuros[166].

44. Cabe indicar que la inclusión del préstamo "Puente" podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.

[166] En la Propuesta de LAP se considera tanto el préstamo "Puente" como el préstamo "Mini perm"; sin embargo, como se indicó previamente, el préstamo "Puente" fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo "Mini-perm", por lo que el costo de este último préstamo es el que afecta los flujos de caja futuros.

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

45. Así, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda[167], determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%[168], tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla A-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

Fecha	Desembolso de deuda (principal)	Amortización	Pago de intereses	Costo de emision de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2021	0,00	0,00	0,00	-1,04	0,00	1,04
31/03/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/09/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2022	0,00	0,00	0,00	-15,49	0,00	15,49
31/03/2023	400,00	0,00	0,00	-15,23	-2,45	-382,32
30/06/2023	100,00	0,00	-7,69	-3,23	0,00	-89,07
30/09/2023	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00	-100,41
31/12/2023	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00	-109,24
31/03/2024	80,00	0,00	-12,26	0,00	-1,15	-66,59
30/06/2024	105,00	0,00	-13,69	0,00	-0,94	-90,37
30/09/2024	105,00	0,00	-15,22	0,00	-0,70	-89,08
31/12/2024	75,00	0,00	-16,55	0,00	-0,47	-57,98
31/03/2025	50,00	0,00	-17,31	0,00	-0,32	-32,37
30/06/2025	50,00	0,00	-17,85	0,00	-0,21	-31,94
30/09/2025	30,00	0,00	-18,37	0,00	-0,10	-11,53
31/12/2025	25,00	0,00	-18,57	0,00	-0,06	-6,37
31/03/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
30/06/2026	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00	18,94
30/09/2026	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00	18,91
31/12/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
31/03/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2027	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00	43,24
30/09/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2027	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00	46,30
31/03/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2028	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00	43,34
30/09/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2028	0,00	-1 230,76	-38,78	0,00	0,00	1 269,54
					Valor Presente Neto	**0,00**
					Costo de deuda - Trimestral	**1,78%**
					Costo de deuda - Anual	**7,33%**

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

46. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 10,37%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

[167] Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

[168] La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

$$TIR_{anual} = (1 + TIR_{trimestral})^4 - 1$$

obteniéndose un costo de la deuda anualizado de 7,33%.

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

Tabla A-10 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2024

Componentes	2024	Detalle	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,79%	T-bonds EE.UU., promedio 1928-2024	Damodaran
Prima de riesgo de mercado	7,00%	Rendimiento S&P 500, promedio 1928-2024	Damodaran
Beta promedio desapalancado	0,721	Benchmarking de operadores aeroportuarios	Bloomberg
Tasa impositiva	25,90%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Ratio Deuda-Capital	0,988	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Beta apalancado de LAP	1,249	Cálculo	-
Riesgo país	1,71%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/23 - dic/24	BCRP
Retorno del capital	**15,25%**	**Cálculo**	**-**
% Capital propio	*50,30%*	*Información financiera de LAP, 2024*	*LAP*
Costo de deuda	**7,33%**	**Estimado a partir de la deuda vigente de LAP**	**LAP**
% Deuda	*49,70%*	*Información financiera de LAP, 2024*	*LAP*
WACC	**10,37%**		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Comentario de AETAI

En la Carta Nº 0029-2025-GG/AETAI, AETAI señala que:

i) La prima de riesgo país se actualizó a enero del 2025, dando como resultado un valor de 1,69%.

ii) La muestra de betas se actualizó hasta el 07 de febrero de 2025; es decir, tomó como fecha de inicio el 07 de febrero de 2020. En línea con lo planteado por el Regulador, los betas seleccionados fueron estimados en función del Índice S&P con información semanal para un período de cinco años.

iii) Sobre el costo de la deuda, AETAI indica que solicitó el costo de la deuda, pero LAP se negó a entregarla, alegando que este únicamente sería enviado al Ositrán. AETAI precisa que, para un proceso de negociación equitativo entre LAP y los usuarios intermedios, se necesita que ambas partes tengan la misma información. *Mientras existan asimetrías de información, una de las partes se beneficiará (LAP) en detrimento de la otra (usuarios intermedios).*

iii) Con relación a la estructura deuda-capital, AETAI no está de acuerdo con el ratio estimado por el Ositrán (7,33%) porque se calcula hasta la conclusión del crédito. En ese contexto, para mantener la consistencia, se requiere de un ratio deuda-capital de largo plazo o estructura deuda-capital objetivo, expresado en los *covenants* del cierre financiero de LAP, que en este caso particular es el ratio de 75/25.

AETAI argumenta que, históricamente, este criterio ha sido defendido tanto por LAP como por el Regulador y esto se refleja en los diferentes pronunciamientos que han tenido con relación a esta variable. Asimismo, precisa que, Ositrán, al estimar la TIR de la deuda, requiere que el ponderador utilizado en el WACC tenga el mismo carácter prospectivo y no histórico.

Por lo expuesto, AETAI considera que la estructura deuda-capital deber el ratio objetivo 75/25.

Así, considerando las modificaciones expuestas, el WACC que estima AETAI es 9,24%.

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

Cuadro Nº 9: Costo Promedio Ponderado de Capital de AIJCH

Tasa Libre de Riesgo	4.79%
Prima Mercado	7.00%
Beta	2.02
Riesgo País	1.69%
Deuda	75.00
Capital	25.00
Tax	25.90%
Costo de Capital	**20.66%**
Costo de Deuda	**7.33%**
WACC	**9.24%**

Sobre los **comentarios i) y ii),** AETAI plantea que, en el caso de la prima de riesgo país, se debe emplear el EMBI+ Perú publicado por el BCRP hasta enero de 2025, en tanto que, en el caso de la muestra de betas, se debe emplear la información de *Bloomberg* hasta el 07 de febrero de 2025.

Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Anexo 3 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, en la Propuesta del Ositrán se tomó como año base (año 0) al 2024. Por tal motivo, el cálculo del WACC de la empresa se realizó para dicho año base. Así, la información empleada para la estimación de las variables "tasa libre de riesgo", "prima de riesgo de mercado", "prima de riesgo país" y la muestra de betas de empresas comparables abarcó hasta el cierre del año 2024, toda vez que se buscó cuantificar dichas variables al año base en que se realiza la evaluación del flujo de caja descontado (2024). Cabe indicar que similar criterio ha sido aplicado por el Ositrán en anteriores procedimientos tarifarios.

Así, en el caso de la variable "prima de riesgo país", tal como se señaló en el Anexo 3 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el criterio considerado para estimar el valor de la prima fue utilizar el indicador EMBIG+ Perú considerando un horizonte de dos años (24 meses), con lo cual el periodo de la información abarcó desde enero de 2023 hasta diciembre de 2024. De igual forma, para el caso de la muestra de betas de empresas comparables, en el referido Anexo 3 se indicó que, para estimar el beta apalancado para el año 2024 se consideró un horizonte temporal de cinco años, con lo cual el periodo de la información abarcó desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024.

Por tanto, lo planteado por AETA implicaría incorporar información del año 2025 dentro del cálculo del WACC estimado para el año 2024, lo cual no resulta consistente. En tal sentido **se desestiman los comentarios i) y ii).**

Sobre el **comentario iii),** si bien AETAI señala que la falta de acceso a cierta información genera una asimetría en el proceso tarifario, es importante precisar que la fijación de la TUUA de Transferencia se encuentra a cargo del Regulador y se realiza en el marco del RETA, sin contemplar una fase de negociación entre el Concesionario y los usuarios intermedios. En efecto, la remisión de información por parte del Concesionario a los usuarios intermedios no es un requisito dentro de este procedimiento.

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

Por su parte, Ositrán tiene la responsabilidad de recopilar la mayor cantidad de información disponible para elaborar la Propuesta Tarifaria del Regulador. En este contexto, es importante mencionar que, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió al Ositrán los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda. Dicha información fue debidamente evaluada y considerada en la Propuesta Tarifaria del Regulador, como consta en la Sección VI del *Anexo 3: Cálculo del Costo Promedio Ponderado Capital* de la Propuesta Tarifaria del Regulador. Así, todo usuario (intermedio y final) ha podido solicitar acceder a dicha información a través del portal web del Ositrán[169]. En consecuencia, se **desestima el comentario de AETAI.**

Con relación al **comentario iv),** AETAI cuestiona la estimación del ratio Deuda Capital realizada por el Ositrán, argumentando que debe utilizarse un ratio objetivo de 75/25.

Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de acuerdo con Chisari *et al.* (1999)[170], para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros; por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se emplearon los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital.

Asimismo, como se señaló en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, dado que el año base considerado es el 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleó la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024[171], ya que dicha fuente permite aproximarse a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Ello, debido a que a la fecha de la elaboración de la Propuesta del Ositrán no se disponía de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Así, el ratio Deuda Capital considerada en la Propuesta del Ositrán fue de 0,988 (o, equivalentemente, 49,7/50,3).

De acuerdo con lo señalado anteriormente, AETAI indica que, para el presente caso, debe utilizarse un ratio Deuda Capital objetivo debido a que, al haberse calculado el costo de la deuda de la empresa de modo prospectivo a partir de la TIR de la deuda contraída, el ponderador de dicho costo dentro del cálculo del WACC de LAP también debe presentar dicha característica. Al respecto, para sustentar su argumento, AETAI hace referencia a pronunciamientos del Ositrán emitidos en el marco de procedimientos tarifarios anteriores.

Sobre el particular, debe indicarse que el criterio aplicado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, respecto al empleo de valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, tomados a partir de los Estados Financieros de la empresa, para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital, no resulta incorrecto desde un punto de vista técnico, pues lo que busca es medir la situación de la estructura de financiamiento de la empresa al año base del flujo de caja descontado, bajo el supuesto de que dicha estructura se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, toda vez que el WACC, al actuar como tasa de descuento, permite valorar de igual forma los flujos económicos generados a lo largo de dicho horizonte (diferenciándose únicamente por el año en el cual se presenta el flujo económico evaluado).

---

169 Disponible en < https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resolucion-021-2025-pd-ositran.pdf>.

170 CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología,* En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

171 Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

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

Si bien el criterio empleado anteriormente en diversos procedimientos tarifarios, tal como menciona AETAI, fue considerar un ratio Deuda Capital denominado objetivo, cuya determinación no se realizó a partir de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, debe indicarse que la intervención de dicho ratio dentro del cálculo del WACC conserva el supuesto de que la estructura de financiamiento que representa se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, de manera similar a lo considerado para el presente caso en el cual el ratio Deuda Capital se determinó a partir de los valores en libros del Concesionario. Así, el cuestionamiento presentado por AETAI estaría acotado a la forma de medición del ratio Deuda Capital, en lugar de la naturaleza prospectiva de dicho ratio, ya que, como se señaló, dicha naturaleza se encuentra presente en el ratio considerado en la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

En ese orden de ideas, respecto a la medición del ratio Deuda Capital de la empresa, como ya se indicó, en la Propuesta Tarifaria del Ositrán se emplearon los valores en libros de la empresa al año 2024 bajo el supuesto de que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que, tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa, podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento prospectiva a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Así, ante dicho escenario, resultaría razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo[172].

Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo "Mini-Perm" con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

> *"**15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO***
> *(…)*
> *(e) Los principales compromisos financieros son:*
> *(…)*
> *4. El ratio Deuda/Patrimonio neto no excederá de 75:25."*

[El subrayado es nuestro.]

Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo "Mini-Perm". En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

> *"**1.4. Financiamiento***
> *(…)*
> *El 22 de diciembre de 2022, como parte del financiamiento Mini-Perm, LAP, Fraport AG e IFC firmaron un Acuerdo de Aporte de Capital. De conformidad con este acuerdo, Fraport AG e IFC, como socios de LAP, acordaron realizar contribuciones de capital a LAP periódicamente para cumplir con el índice de deuda a capital requerida."*

[El subrayado es nuestro.]

[172] Cabe señalar que, como se mencionó en la Propuesta Tarifaria del Ositrán, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

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

Como puede observarse, debido a que, en atención al cumplimiento del compromiso asumido por LAP a raíz del contrato de préstamo "Mini-Perm", los socios de la empresa han acordado la realización de aportes de capital periódicamente, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. No obstante, dado que, a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con los aspectos comentados anteriormente respecto a la naturaleza prospectiva de dicho ratio.

Por lo tanto, a la luz de lo señalado, para el cálculo del WACC de la empresa se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", el cual asciende a 3,00 (75/25). Así, por lo señalado**, se acepta el comentario iv) presentado por AETAI**.

Finalmente, es importante mencionar que, en relación con el cuestionamiento presentado por AETAI al ratio Deuda Capital, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, LAP señala lo siguiente:

> *Si bien en diversas oportunidades el OSITRAN ha empleado la estructura D/E objetivo para proyectar la tasa de descuento, esto se ha realizado principalmente cuando no existe un nivel de endeudamiento definido y se requiere proyectar una estructura financiera teórica. Por el contrario, en el presente caso, la utilización del ratio D/E real responde a la existencia de un financiamiento ya asegurado y una estructura de capital definida en el corto-mediano plazo. Es decir, el ratio D/E real proporciona una situación financiera actual más precisa de Lima Airport Partners dada la inversión realizada en el nuevo Terminal.*
>
> *Este enfoque es respaldado por precedentes y la literatura relevante. Por un lado, el informe N°011-16-GRE-OSITRAN (Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo a cargo de ENAPU) estima las tarifas de dos terminales portuarios operados por ENAPU utilizando la misma metodología que el Proyecto (costos totalmente distribuidos)1. En dicho informe se destaca la relevancia de emplear una estructura de financiamiento obtenida a valores contables (D/E real) para empresas reguladas que no cotizan en Bolsa de Valores —como es el caso de Lima Airport Partners —. Además, se reconoce que la estructura D/E real refleja el costo de oportunidad realmente incurrido por la empresa prestadora y evita el uso de estructuras de deuda sujetas a cierto grado de discrecionalidad (Rodriguez-Pardina, 2003; Alexander et al, 1999).*
>
> *Por otro lado, el Informe N° 035-2014-CD-OSITRAN (Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani, 2014-2019) emplea el ratio de apalancamiento D/E real para el proceso de revisión tarifaria en lugar de otras metodologías como D/E valores de mercado o D/E objetivo. Esto pues, como señala el OSITRAN, para aquellas empresas reguladas cuyas acciones no cotizan en Bolsa de Valores —como es el caso de Lima Airport — la práctica es emplear la estructura deuda-capital a valores reales (Tamayo y Barrantes, 2004; Morin, 1994; Spiegel & Spulber, 1994)*
>
> *En resumen, el enfoque D/E real para determinar la estructura de endeudamiento permite reflejar con mayor precisión la realidad financiera del proyecto y sus compromisos de deuda, evitando distorsiones en la determinación del costo de capital y alineando la metodología con prácticas aceptadas en otros procesos regulatorios.*
>
> *[Citas al pie de páginas omitifas]*

Al respecto, como se ha indicado previamente, al revisar las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2023 se observa que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el fin de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo "Mini-Perm".

Por lo señalado, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. Asimismo, dado que, a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con la naturaleza prospectiva de dicho ratio.

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

Por lo tanto, a la luz de lo señalado, para el cálculo del WACC de la empresa, corresponde considerar un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", el cual asciende a 3,00 (75/25).

Cabe precisar que, en los últimos procedimientos de carácter prospectivo llevados a cabo con LAP, se ha empleado un ratio de deuda-capital objetivo para calcular el WACC, por ejemplo, se tienen:

- La emisión de mandatos de acceso para la utilización del AIJC con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (oficinas operativas), aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2022-CD-OSITRAN.

- La emisión de mandatos de acceso para la utilización del AIJC con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (*check-in*), aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

Comentario de LAP

Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0034, recibida el 5 de marzo de 2025, LAP señala que para descontar flujos en términos reales (a valores del año 2024), debe considerarse un WACC en términos reales y no uno en términos nominales.

Al respecto, debe indicarse que en el numeral 339 de la Propuesta Tarifaria del Ositrán señaló:

> *339. Bajo dicho contexto, se propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030. Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.*
>
> [El subrayado es nuestro.]

Como se observa, la Propuesta Tarifaria del Ositrán consideró que las tarifas deben ajustarse por inflación debido a que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales; por lo cual resulta adecuado emplear una tasa de descuento en términos reales.

En virtud de lo expuesto, **se acepta el comentario de LAP**.

Así, el ajuste necesario para transformar el WACC nominal en real se realiza empleando la conversión de Fisher:

$$WACC_{real} = \frac{1 + WACC_{nominal}}{1 + i} - 1$$

Donde i representa la tasa de inflación.

La tasa de inflación utilizada corresponde a la inflación promedio proyectada de Estados Unidos para el periodo 2025-2030, elaborada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 2024[173], la cual asciende a 2,08%.

[173] Fuente: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1. (Consultado el 11 de marzo de 2025). Dado que, las proyecciones del FMI son solo hasta el 2029, en el 2030 se considera la misma inflación que en el 2029.

Finalmente, considerando que corresponde aceptar los comentarios presentados por AETAI y LAP referidos al ratio deuda-patrimonio y expresar el WACC en términos reales, respectivamente, se obtiene un WACC de 7,54%, tal como se muestra en la Tabla A-11.

Tabla A-11 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP actualizado, al 2024

Parámetro	Valor	Notas	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,79%	T-bonds EE.UU., promedio 1928-2024	Damodaran
Prima de riesgo (ERP)	7,00%	Rendimiento S&P 500, promedio 1928-2024	Damodaran
Beta Desapalancada	0,721	Benchmarking de operadores aeroportuarios	Bloomberg
Ratio D/E	3,000	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Beta apalancado	2,323	Cálculo	-
Riesgo país	1,71%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/23 - dic/24	BCRP
Costo de capital propio (USD)	**22,77%**	**Cálculo**	-
% Capital propio	25,00%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Impuesto (Tasa efectiva)	25,90%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Costo de deuda	**7,33%**	**Estimado a partir de la deuda vigente de LAP**	**LAP**
% Deuda	75,00%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
WACC (USD)	**9,77%**		
Inflación	2,08%	Inflación proyectada de USA - Promedio 2025-2030	FMI
WACC real (USD)	**7,54%**	**Cálculo**	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

ANEXO 4
INVERSIONES DE LA AMPLIACIÓN DEL AIJC QUE A LA FECHA HAN CONCLUIDO CON EL PROCEDIMIENTO DE RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES (USD)

1221-P006-01C	ACOMETIDA ELECTRICA CAMPAMENTO DE OBRA – FASE 0	116 268	-	0%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO DE OBRA	125 619	-	0%
0322-P006-01C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	7 701 705	-	0%
0322-221-02C	PORTLAND DESIGN ASSOCIATES LTD	565 339	-	0%
0322-P006-02C	SOTELO & ASOCIADOS S.A.C	72 300	-	0%
0322-P006-01.1C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	6 692 052	6 692 052	100%
0522-P006-01.C	LIMPIEZA Y PRERACIÓN DEL SITIO (WP1)	17 039 067	17 039 067	100%
0622-P006.1C	EJECUCIÓN DE PILOTES PARA LA TORRE DE CONTROL	1 065 493	-	0%
0722-P006.01C	SUB-ESTACIÓN ELECTRICA PROVISIONAL 60 KV	1 684 004	1 684 004	100%
0322-P006-02C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA – ZONA LAGUNAS	72 300	72 300	100%
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELÉCTRICA CAMPAMENTO OBRA - FASE 0	79 062	-	0%
1221-P006-01C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO OBRA 0	88 912	-	0%
0922-P006-01C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA ETAPA II CONSCO-0099	89 085	89 085	100%
1022-P006.01C	SOPORTE DE ICT Y DISEÑO DE SEGURIDAD	352 320	352 320	100%
0223-P006-03C	REVISIÓN ESTRUCTURAL SÍSMICA FASE 1-2, RFP WP3	46 375	46 375	100%
0323-P006-01C	DISEÑO LIMITE BATERIA WP2.2 POR RETIRO AMA Y TAXIWAYS M&U. Con carta Nº TP.145800.4084.23.SUP_ITE N° 114_WP2.2_ERM de fecha 26/04/2023, se presentó a OSITRAN	259 100	259 100	100%
0523-P006-01C	Soporte Topográfico Durante Trabajos Preliminares	31 332	-	0%
0723-P006-01C,	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra (4400039166)	179 030	179 030	100%
0723-P006-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	883 819	883 819	100%
0823-P006-02C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2 (OS 4400040416)	165 040	165 040	100%
0923-P006-02C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra - Segunda Parte para el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – newLIM	138 887	138 887	100%
0923-P006-03C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	853 462	853 462	100%
1023-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	5 041 402	5 041 402	100%
0923-P006-01C	Campaña Geotécnica-Etapa 2.	8 782	8 782	100%
1123-P006-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	200 817	200 817	100%
1123-P006-01C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora	13 718 884	13 718 884	100%
0124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	19 563 168	19 284 389	99%
0124-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora	9 607 882	7 836 381	82%
0224-P006-01C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 1er Expediente	10 790 297	10 790 297	100%
0224-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 3er Expediente	4 559 072	4 379 134	96%
0224-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 3er Expediente	6 878 842	6 878 842	100%
0324-P006-04C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	2 772 340	2 772 340	100%
0324-P006-03C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 4to Expediente	34 829 168	32 139 702	92%
0324-P006-05C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 4to Expediente	3 121 323	895 556	29%
0324-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 2do Expediente	20 343 519	19 263 448	95%
0424-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 5to Expediente	30 884 406	30 877 228	100%
0424-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 3er Expediente	6 930 449	6 155 968	89%
0424-P006-04C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 5to Expediente	4 604 478	3 579 158	78%
0524-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 6to Expediente	43 726 464	41 398 049	95%
0624-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 7mo Expediente	94 400 901	81 811 821	87%
0824-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 8vo Expediente	34 751 954	34 751 954	100%
0924-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 9no Expediente	18 673 501	18 673 501	100%
0924-P006-01C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2, 2do Expediente	155 360	141 440	91%

Rubro	Nombre Mejora	Monto solicitado por LAP	Monto reconocido por Ositrán	Porcentaje
1124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 10mo Expediente	19 337 481	19 337 481	100%
1224-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 11avo Expediente	11 414 179	11 414 179	100%
0125-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 12avo Expediente	29 117 866	29 117 866	100%
0325-P006-03C	Equipos PBSS - Landside, 1er Expediente	3 421 681	3 421 681	100%
0325-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 13avo Expediente	41 412 797	39 009 969	94%
	Total	**508 567 583**	**471 354 809**	**92,68%**

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