

**COMENTARIOS A LA SEGUNDA VERSIÓN DE LA PROPUESTA TARIFARIA DE TUUA DE
TRANSFERENCIA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ – AIJCH**

AETAI

10 DE JULIO DE 2025

1) CONTRATO DE CONCESIÓN Y TUUA DE TRANSFERENCIA

1. En el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se dice que en el TUUA DE ORIGEN se incluye “Área para pasajeros en tránsito”. En efecto, la referida cláusula dice:

- ANEXO 5**
APENDICE 1
TARIFAS AERONAUTICAS ACTUALES
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:

 - ✈ 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	• Policía Nacional
• Migraciones	• Dirección General de Transporte Aéreo.
• Sanidad	• Medios de Comunicación
• Fiscalía	• Indecopi
• Promperú	• 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.

2. El Contrato de Concesión explica en qué consisten estas áreas. En efecto, 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 se dice lo siguiente:

2.1.5. Sala de Pasajeros en Tránsito.

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

3. **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.** Según el Anexo 3 del Contrato de Concesión la “sala de pasajeros de tránsito” es el “**ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexión o**

escalas de vuelos internacionales". Resulta claro, que esto involucra los pasadizos o rutas que se utilizan para llegar a estas áreas y todos los servicios adicionales.

4. En consecuencia, **el modelo de determinación tarifaria de OSITRAN debió tomar en cuenta lo que señala el Contrato de Concesión**, es decir, **OSITRAN estaba obligado a incorporar la TUUA de Origen en el modelo, para corroborar que no existe un doble pago para el usuario**. Según se lee del Contrato, la TUUA está financiando los ambientes destinados a los pasajeros de conexión o transferencia. Adicionalmente, **se observa que el Contrato únicamente consideró como conexión o transferencia a los vuelos internacionales, no a los domésticos (DOM-DOM)**, como OSITRAN interpretó.
5. Asimismo, llama la atención que el Regulador en su propuesta no haya citado 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. Como resulta evidente, esta cláusula está acorde con lo expresado por la Oficina de Control Interno (en adelante "OCI") de OSITRAN en su Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE.
6. Como se dijo líneas arriba, la "**sala de pasajeros en tránsito**" se encuentra en los servicios que están financiados por el TUUA de Origen. OSITRAN reitera que en 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 de Origen (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.**" Sin embargo, **el uso del área de pasajeros en tránsito está comprendido dentro de los servicios que ofrece la TUUA de Origen**. Es decir, **aplicando el criterio de OSITRAN, no tendría sentido establecer una tarifa para Transferencia porque se encuentra en la lista de servicios que son cubiertos con el TUUA de Origen** y tiene alcance al resto de los servicios que están en el TUUA de Origen, porque forman parte de esta tarifa o servicio que es brindado.
7. En este caso, **el uso de la sala de pasajeros en tránsito o transferencia, no es un área exclusiva de pasajeros DOM-DOM e INT-INT, sino de TODOS los pasajeros en transferencia, incluyendo a los DOM-INT e INT-DOM**. Entonces, **como indica el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la referida "sala de pasajeros en tránsito" donde van todos los pasajeros en transferencia, se encuentra financiada por el TUUA de Origen**. La nueva propuesta tarifaria del regulador está ocasionando que se pague dos veces por el mismo servicio, es decir, **por el mismo espacio, un grupo paga TUUA de Origen y otro, injustificadamente, TUUA de Transferencia, lo que genera beneficios extraordinarios a LAP**.

El uso del espacio de pasajeros en tránsito o transferencia incluyendo los pasajeros DOM-INT e INT-DOM, les da derecho a estos pasajeros a beneficiarse de servicios como climatización, iluminación, señalética (vertical y horizontal), sistemas de información de vuelos, servicios higiénicos, las áreas desembarque, entre otros. Todo se encuentra recogido en el TUUA de Origen.

2) EN LOS ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA TARIFARIA NO SE CONSIDERA LA CARTA N° 0021-2025-GG/AETAI (21 FEBRERO DE 2025)

8. En los Antecedentes de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN y del Informe de fijación tarifa de TUUA de Transferencia (26 de marzo de 2025), OSITRAN no considera la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE.
9. En efecto, mediante Carta N° 0021-2025-GG/AETAI del 21 febrero de 2025, AETAI solicitó a OSITRAN el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, por consiguiente, el Regulador desde esa fecha ya tenía conocimiento del referido documento, sin embargo, no

lo consideró en los Antecedentes de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN ni en el Informe de fijación tarifaria del 26 de marzo de 2025.

10. Adicionalmente, el 10 de marzo de 2025, AETAI envió la Carta N° 0033-2025-GG/AETAI, en la cual, se consultaba respecto a la implementación de la citada Recomendación 4.2 en el proceso de fijación tarifaria del TUUA de Transferencia. Ninguna de las cartas, ni respuestas se encuentran en los antecedentes del “Nuevo Informe” de OSITRAN. Sólo es citado de manera escueta en la nota 101 del referido informe:

¹⁰¹ Cabe mencionar que, mediante la Carta N° 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 N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE en el procedimiento de fijación tarifaria. Ante ello, mediante Oficio N° 0307-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán informó a AETAI que la metodología utilizada se encuentra en línea con la recomendación del OCI.

11. En efecto, el Regulador en su Memorando Conjunto N° 00055-2025-MC-OSITRAN (GRE-GAJ) que remitió mediante Oficio N° 0307-2025-PD-OSITRAN, señaló que la metodología utilizada por OSITRAN está en “**línea con la recomendación del OCI**”.

“[...]

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

12. Al respecto, debemos señalar lo siguiente:

- a. La “Nueva Propuesta” sólo incluye la determinación de la tarifa de Transferencia, pero no realiza ningún tipo de análisis o evaluación de la TUUA Salida nacional e internacional, tal y como lo solicita el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE. Por lo tanto, ***lo que dice OSITRAN es incorrecto, en su “Nueva Propuesta” no ha sido considerada la referida Recomendación. Mientras no implemente esta Recomendación, las propuestas tarifarias serán inválidas, porque no garantizan que no exista un doble pago por parte de los usuarios.***
- b. En el modelo de OSITRAN, la tarifa fijada hace que el VAN sea igual a cero. Sin embargo, el modelo no impide o limita que LAP obtenga ganancias extraordinarias al cobrar por un mismo servicio, dos tarifas (= TUUA de Origen + TUUA de Transferencia). De la lectura del Anexo 3, se observa que ***la propuesta de la Gerencia de Regulación de OSITRAN estaría obligando a que los usuarios paguen dos veces por el mismo servicio.***

La limitación del modelo de OSITRAN se debe a que en su análisis no considera la TUUA de Origen, sólo se centra en la TUUA de Transferencia, de ahí que los *drivers* que utiliza para asignar no están restando o quitando la parte de infraestructura que le corresponde al TUUA de Origen, tal y como lo señala el punto 2.1.5 del Anexo 3 del Contrato de Concesión, cuando esta es una de las razones por las que obtiene alto niveles tarifarios injustificados.

Una muestra de lo poco relevante que son los “*drivers*” que utiliza OSITRAN-LAP es que pretenden asignar la inversión de los pasadizos, entre pasajeros de salida y transferencia, a través del número y tipo de pasajeros que transita según las áreas. Por el lado del Contrato este *driver* no tiene ningún tipo de sustento porque el pasadizo forma parte del terminal que esta íntegramente financiado con el TUUA de Origen, como lo señala el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Por el lado económico, la propuesta de OSITRAN-LAP estaría diciendo que por el uso del mismo pasillo se pagan dos tarifas diferentes. Por ejemplo, asumiendo que el OPEX sea cero y que las tarifas únicamente se determinen por las inversiones que OSITRAN-LAP denominan comunes, entonces, se tendría que los pasajeros de salida pagarían una tarifa diferente de los de transferencia, por usar el mismo pasillo, lo cual resulta absurdo.

13. En consecuencia, ***para cumplir con la Recomendación 4.2, OSITRAN debería incorporar en su modelo el efecto de la TUUA de Origen y dejar de realizar asignaciones de inversiones, que no tienen ningún sentido contractual ni económico.*** La incorporación de la referida Recomendación no implica modificar o alterar las TUUA de Origen.

3) CON RESPECTO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RECOMENDACIÓN 4.2 DEL INFORME N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE

14. En la Carta de AETAI, N° 0033-2025-GG/AETAI, se señalaba que la OCI en el año 2013 había recomendado a OSITRAN que al establecerse el costo de la TUUA de transferencia ***“se debería considerar la revisión de los costos de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros de tránsito o transferencia a fin de evitar la doble subvención”***.
15. En efecto, con fecha 10 de marzo de 2025, AETAI remite la Carta N° 0033-2025-GG/AETAI, donde consulta sobre la implementación de la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, en el marco del proceso de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia.

16. Al respecto la recomendación 4.2 precisa lo siguiente:

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

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

17. Se observa que OSITRAN no consideró en los antecedentes de la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN la Carta emitida por AETAI, la N° 0033-2025-GG/AETAI. Teniendo en cuenta que esta carta explícitamente consulta respecto a la inclusión de la Recomendación 4.2 de la OCI (2013) en el proceso de fijación tarifaria del TUUA de Transferencia, Recomendación que explícitamente señala que ***“al establecer el costo de la TUUA para éstos, debería considerar la revisión del cálculo de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros en tránsito o transferencia a fin de evitar la doble subvención”***, el no implementarla, implica que existe una grave omisión por parte del OSITRAN que perjudica directamente a todos los usuarios.
18. OSITRAN argumenta que la *“revisión del cálculo de las demás tarifas”* involucra que se revisen por un mecanismo diferente al RPI-X, como erróneamente afirma el Regulador en el punto 576 de su informe de revisión tarifaria:

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

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

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

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 Preliminar¹¹ 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 [...]”

19. En los comentarios de AETAI que fueron presentados a OSITRAN para la propuesta tarifaria de TUUA de Transferencia, la TUUA de Origen solo se actualizó por el mecanismo de RPI - X (por ejemplo, se consideró escenarios donde el $X = \{-1, 0, 1\}$, y la TUUA de Origen se actualizó únicamente por inflación) Es decir, **no se está modificando lo que establece el procedimiento de fijación tarifaria y tampoco se está alterando lo estipulado en el Contrato de Concesión.**

En este contexto debemos afirmar lo siguiente:

- a. En el modelo de AETAI, **la TUUA doméstica e internacional no es recalculada como erróneamente afirma el Regulador.** Como lo señala el Contrato de Concesión, las referidas tarifas son **ACTUALIZADAS** por el mecanismo de RPI - X. Para ello, se propone tres escenarios de $X = \{-1, 0, 1\}$. **En los tres escenarios, resulta evidente que las tarifas propuestas por OSITRAN generan un beneficio extraordinario al Concesionario que supera los USD 50 millones de dólares¹** (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1: Beneficios Extraordinarios por tarifa de TUUA de Transferencia

Tarifa Transferencia	UNIDAD	USD	Ganancias de LAP (en USD)		
			X = -1	X = 0	X = + 1
DOM-DOM	PAX	6.79	110,433,302	101,802,613	93,416,612
INT-INT	PAX	10.74			
DOM-DOM	PAX	0.00	51,777,265	43,146,575	34,760,575
INT-INT	PAX	0.00			
Beneficios Extraordinarios ocasionados por tarifa OSITRAN (en USD)			58,656,037	58,656,037	58,656,037

Elaboración: AETAI.

- b. Como se muestra con las estimaciones realizadas por AETAI, el VAN igual Cero del modelo de OSITRAN no sustenta ni desestima la existencia de dos pagos por un mismo servicio. **En cambio, en el modelo de AETAI, queda en evidencia que el “doble**

¹ Ver ANEXO 1 para las estimaciones.

pago” está generando beneficios extraordinarios para el Concesionario, que es el mismo en los tres escenarios analizados.

Como lo señala el Contrato de Concesión, la TUUA de Origen está financiando las “salas de pasajeros de tránsito”. El modelo de OSITRAN no recoge lo que dice el Contrato de Concesión ni toma en consideración la Recomendación 4.2. Como se muestra, **los cálculos de AETAI no han implicado una modificación de la tarifa de TUUA de Origen y tampoco ha involucrado un cambio en el mecanismo de revisión tarifaria de la TUUA de Origen mediante el RPI - X.**

4) CON RESPECTO A LA DEMANDA DEL SERVICIO

20. En la demanda se considera los pasajeros de salida en todas sus modalidades, así como, los pasajeros de transferencia, tal y como lo propone OSITRAN. Es decir, se mantienen las mismas tasas de crecimiento que han sido consideradas por el Regulador (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2: Proyección del Número de Pasajeros en el terminal del AIJCH

Por tipo de Pasajero	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nacional Llegadas	6,557,595	7,326,514	7,373,911	7,464,688	7,541,971	7,775,740	7,939,222
Nacional Salidas	6,557,595	7,326,514	7,373,911	7,464,688	7,541,971	7,775,740	7,939,222
Internacional Llegadas	2,793,985	3,297,457	3,731,793	4,019,936	4,386,963	4,717,142	5,071,014
Internacional Salidas	2,793,985	3,297,457	3,731,793	4,019,936	4,386,963	4,717,142	5,071,014
DOM-DOM	722,811	816,893	838,355	859,397	880,439	915,332	944,420
INT-INT	1,189,575	1,656,254	2,024,214	2,347,254	2,564,553	2,760,803	2,971,410
DOM-INT	1,920,864	1,170,065	1,345,893	1,473,976	1,615,552	1,744,712	1,883,779
INT-DOM	1,920,864	1,170,065	1,345,893	1,473,976	1,615,552	1,744,712	1,883,779
Tránsito (INT-INT)	32,793	-	-	-	-	-	-
Total	24,490,069	26,061,218	27,765,763	29,123,849	30,533,964	32,151,321	33,703,859

21. Sin perjuicio de ello, **OSITRAN debe actualizar esta demanda en función de los resultados que se obtiene en el mercado.** El hecho que esta demanda provenga del PDA de LAP, no implica que no pueda ser modificado manteniendo las tasas de crecimiento que han sido propuestas por el Concesionario.

5) CON RESPECTO AL CAPEX

5.1) CON RESPECTO AL AÑO CERO DEL FLUJO DE CAJA

22. El terminal inició operaciones el 01 de junio de 2025, es decir, cinco meses después de la fecha inicialmente establecida (30 de enero de 2025). La postergación de la inauguración del nuevo terminal fue responsabilidad de LAP y no de los usuarios, por consiguiente, **el costo de esta postergación debe ser asumido por el Concesionario.** De esta forma, **el flujo de caja debe iniciarse en el año 2025 (año 0).**
23. Adicionalmente, en la propia resolución de inicio de este procedimiento, el Regulador señala que ya no existe la referida emergencia para aprobar la TUUA de Transferencia porque el concesionario ha pospuesto su cobro hasta septiembre de 2025.
24. En este contexto, **al considerarse como año cero el 2025, entonces, la inversión está EJECUTADA pero no está RECONOCIDA por OSITRAN.** Es decir, **no se trata de “inversión proyectada” como OSITRAN lo denomina con la finalidad de que se incluya inversión en el flujo de caja.** Similar situación se da en el 2024 porque para diciembre de ese año, la inversión ya estaba ejecutada pero no reconocida, prueba de ello era que LAP quería iniciar operaciones a mediados de diciembre de 2024.
25. Por lo tanto, **la posición de OSITRAN de tratar a la “inversión ejecutada como inversión programada” se entendería como una pretensión del regulador de sostener el valor de los niveles tarifarios, en niveles próximos a los propuestos por LAP.**

5.2) CON RESPECTO A LA ESTRATEGIA DEL REGULADOR EN EL PROCESO TARIFARIO

26. Durante el proceso de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, OSITRAN ha implementado la siguiente estrategia:

- a. Incluir en el flujo de caja **INVERSION EJECUTADA por LAP pero que no ha sido reconocida por OSITRAN**. En efecto, el regulador denomina a la INVERSION EJECUTADA PERO NO RECONOCIDA: **“INVERSIÓN PROGRAMADA”**.
- b. La información que sustenta lo que OSITRAN denomina *“Inversión Programada”* ha sido entregada por LAP. La Gerencia de Regulación ha tomado la información remitida por LAP y la ha incluido en los flujos de caja sin realizar ningún tipo de contraste o verificación, aduciendo que es *“la mejor información disponible”*, lo que resulta totalmente INCONSISTENTE desde el punto de vista de la teoría de la regulación económica.

Precisamente, el principal trabajo que tiene una Agencia Reguladora es verificar y contrastar la información que le entrega el Regulado (LAP), con la finalidad de reducir la asimetría información y así evitar que el monopolista (LAP) abuse de su posición monopólica. Sin embargo, y por el comportamiento observado de OSITRAN, esta función habría sido omitida.

En la “Nueva Propuesta” el OSITRAN está utilizando lo que denomina variable “PROXY”, es decir, sobre el monto de las inversiones de LAP, OSITRAN le aplica un **“factor de reconocimiento”**. En otras palabras, **el porcentaje de las inversiones que hasta la fecha han sido reconocidas a LAP por parte de OSITRAN**.

Sin embargo, **resulta poco serio y sustentable que en la determinación de una tarifa que va a afectar a por los menos dos millones de personas, el Regulador se limite a utilizar variables PROXY porque no ha contrastado o verificado la información que le remite LAP**, o en su defecto, no ha tenido la intención de utilizar los Estados Financieros Auditados de LAP.

En otras palabras, **esta omisión que estamos apreciando por parte del OSITRAN, será asumido por los usuarios pagando elevadas tarifas que sólo recogen el poder monopólico de LAP**.

- c. Del mismo modo, el hecho de entregar los Informes y el EXCEL de los Usuarios Intermedios a LAP para que ésta los evalúe y emita comentarios adicionales fuera de plazo, resulta extraño. En efecto, que el OSITRAN haya entregado información de los Usuarios intermedios sin ningún tipo de documento a LAP, para que posteriormente, el concesionario responda al OSITRAN con una Carta de manera oficial, y que luego, es incorporada como parte de los argumentos que OSITRAN utilizará en la fijación de las tarifas, llama poderosamente la atención.

Esta falta de transparencia y tendencia a aceptar como válido todo lo que señala LAP por parte del Regulador, bajo un argumento cuestionable, como es *“la mejor información disponible”*, **ocasiona que los Usuarios queden en una situación de indefensión, lo que nunca había sucedido en los procedimientos tarifarios de OSITRAN**.

En efecto, en el punto 2) y 3) del Recurso de Apelación que fue presentado a OSITRAN por AETAI, precisaba lo siguiente:

B. AMPLIACIÓN DE PLAZO PARA QUE LAP REMITA COMENTARIOS:

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

⁴⁵⁵ El 13 de marzo de 2025, mediante la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario remitió comentarios sobre la Carta N° 0029-2025-93/AETAI, mediante la cual AETAI presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ostrán.² (subrayado nuestro)

6. Es decir, en el Informe de OSITRAN que sustenta la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, se está indicando que se le concedió un tiempo adicional a LAP para remitir sus comentarios (08 días adicionales), porque el plazo máximo para hacerlo era el 05 de marzo de 2025. En efecto, el 13 de marzo de 2025, LAP ingresó a OSITRAN, la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, mediante la cual remitió comentarios a la carta de la AETAI.
7. Sin embargo, dentro de los antecedentes del Informe en cuestión, no se identifica ninguna ampliación de plazo que haya sido concedido por OSITRAN al concesionario, para que éste pueda enviar comentarios adicionales fuera de la fecha límite (05 de marzo de 2025).
8. Dado que los comentarios de LAP estaban fuera de plazo, entonces, OSITRAN no debió considerarlos en su Informe de fijación tarifaria. Sin embargo, el Regulador sí los utilizó como se desprende de la lectura del Informe (dicha Carta es citada por OSITRAN en los puntos 333, 468 y 469 del Informe de fijación tarifaria).
11. En consecuencia, solicitamos la NULIDAD de todo lo actuado porque OSITRAN acepta la Carta N° LAP-GPF-2025-0041 fuera del plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN.

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

12. La solicitud de nulidad de la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se sustenta en que al utilizar OSITRAN Información NUEVA y FUERA DE PLAZO, vulnera el derecho de defensa de los usuarios.

13. En el punto 336 del Informe de fijación tarifaria se dice lo siguiente:

⁴³⁶ 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 periodo 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.³ (subrayado nuestro)

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

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

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

⁴⁶⁹ En total, la inversión directa total asciende a USD 5,6 millones, a lo cual LAP adiciona la inversión indirecta del contratista (37% de los costos directos)⁴:

obteniéndose un monto de inversión total ascendente a USD 7,6 millones.⁵ (subrayado y resaltado nuestro)

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

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

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

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

Cabe precisar que sobre este aspecto el Regulador no se ha pronunciado, en la Resolución de Nulidad, ni en ningún documento.

27. En consecuencia, **las acciones de OSITRAN cuestionarían la IMPARCIALIDAD que deben tener los Reguladores, por lo tanto y con el fin de resguardar los intereses de los usuarios finales e intermedios, hemos solicitado a la Dirección de General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transporte, que la Organización de Aviación Civil (OACI)² envíe al Perú una misión con la finalidad de valorar el nuevo terminal de pasajeros y evaluar los aspectos operativos del mismo.** De esta forma, se podrá disponer de una opinión IMPARCIAL del máximo ente regulador de la aviación civil a nivel mundial.

5.3) CON RESPECTO A LOS PAQUETES DETALLADOS EN LOS ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS

28. OSITRAN sostiene que el modelo económico de AETAI no estaría reconociendo las inversiones indirectas del Nuevo Terminal del AIJCH. En ese sentido, el Regulador afirma que la información publicada en los Estados Financieros Auditados comprende los paquetes 1, 2 y 3 pero no incluye la inversión transversal ni indirecta.
29. Lo mencionado anteriormente sería incorrecto debido a que la información remitida en los Estados Financieros auditados de los años 2020, 2021, 2022 y 2023 detallaron los paquetes 1, 2 y 3 del proyecto de ampliación del nuevo Terminal, en donde comprenden las inversiones del Lado Tierra o Nuevo Terminal, el Lado Aire o Segunda Pista y Torre de Control, así como el CAPEX Indirecto el cual es conformado por el conjunto de inversiones relacionadas al inicio de la obra de la ampliación del Nuevo Terminal. Esta fuente permitió a AETAI obtener la estructura de inversiones de la ampliación del AIJCH.
30. Por lo tanto, **en la propuesta de AETAI sí se consideró las inversiones indirectas las cuales son similares a las inversiones comprendidas en el CAPEX Directo Transversal y en el CAPEX Indirecto de OSITRAN** (Ver Cuadro N° 3).

Cuadro N° 3: Resumen de las Inversiones estimadas por OSITRAN y AETAI

OSITRAN		AETAI	
INVERSIONES		INVERSIONES	
I. CAPEX DIRECTO	1,539,762,037	I. CAPEX DIRECTO	1,366,854,000
Lado Tierra	1,085,867,884	Lado Tierra	1,024,267,000
Lado Aire	349,927,657	Lado Aire	342,587,000
Contingencias	103,966,496	Contingencias	0
II. CAPEX DIRECTO TRANSVERSAL	162,240,185	II. CAPEX INDIRECTO	385,177,000
MOU Memorandum of Understanding	3,995,414	Primeros trabajos e interface	25,368,000
Design	103,159,114	Desarrollo del Diseño	36,494,000
Early Works	39,570,892	Inversiones relacionado con el programa de expansión	51,702,000
Site Management	15,514,765	Costo de los préstamos	106,644,000
III. CAPEX INDIRECTO	246,737,596	Planificación, permisos y otros	119,780,000
Project Management Office (PMO)	151,705,455	Infraestructura existente	45,189,000
Corporate & Others	93,956,133		
Master Planning	1,076,008		
TOTAL	1,948,739,818	TOTAL	1,752,031,000

² Se adjunta la Carta N° 0077-2025-GG/AETAI del 18 de junio del 2025, remitida al Viceministro de Transportes del MTC.

5.4) CON RESPECTO A LOS DRIVERS PARA ASIGNACIÓN DE INVERSIONES

31. Un primer aspecto para resaltar es que en el modelo de AETAI, los *drivers* se sustentan en los Estados Financieros Auditados y en la Contabilidad Regulatoria Auditada de LAP, mientras que los drivers de OSITRAN utiliza la información que ha sido entregada por LAP, que no ha sido debidamente validada.
32. Según OSITRAN, los Estados Financieros Auditados y Contabilidad Regulatoria estarían incompletos, entonces, entendemos que ***OSITRAN dispone de información que ha sido plenamente verificada y supervisada por el Regulador, y por eso tiene los elementos probatorios para señalar que la INFORMACIÓN AUDITADA ESTÁ INCOMPLETA.*** En todo caso, esa información debería compartirla con los Usuarios porque no aparece en su Resolución o Informe tarifario.
33. No obstante lo anterior, de la lectura de la “Nueva Propuesta” del Regulador, OSITRAN, sólo tiene como sustento la información de LAP, que, sin la verificación del Supervisor, no es aceptable en un proceso de revisión tarifaria porque sólo estaría reflejando el aprovechamiento de la asimetría de información que existe entre el Regulador y LAP.

Como la teoría de la regulación económica lo señala esta asimetría le permite al concesionario ejercer su posición monopólica (entrega información al Regulador con la finalidad de obtener mayores tarifas), perjudicando el bienestar de los usuarios (apropiación del excedente del consumidor, cuando el valor de las tarifas sólo considera la información de LAP sin verificarse o se utilizan “variables PROXY” para proyectar la inversión de LAP).

34. ***Lo que se esperaría como mínimo***, en un proceso de fijación tarifaria donde la tarifa afecta a más de dos millones de pasajeros, ***es que la Gerencia de Regulación de OSITRAN sea consistente con lo actuado previamente, es decir, utilizar para el flujo de caja, únicamente inversiones que hayan sido reconocidas por el OSITRAN, y no utilizar variables proxys.***

5.5) CON RESPECTO A LOS DRIVERS PROPUESTOS POR AETAI

35. Los “drivers” con los cuales se les asigna las inversiones no son lo más adecuados debido a dos razones:
 - a. No queda clara la distribución de los M2 de las áreas comunes respecto a los pasajeros de transferencia. En el Informe Conjunto N° 0002-2025-IC-OSITRAN, el Regulador señaló que, los pasajeros DOM-INT, INT-DOM, DOM-DOM e INT-INT, en términos generales, califican como pasajeros en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJCH, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional).

En la Tabla N° 61 muestra los recorridos de las áreas comunes por tipo de pasajeros, elaborado por OSITRAN. Es decir, se observa el tránsito de todos los pasajeros calificados como “pasajeros de transferencia”. En este grupo se encuentran aquellos que pagan TUUA de Origen, lo cual concluiría que esta tarifa cubriría el área común de los pasajeros en transferencia, así como la zona publica del Nuevo Terminal AIJCH. Entonces, sería contradictorio, que los pasajeros DOM-DOM e INT-INT paguen la TUUA de Transferencia si tienen acceso a las mismas áreas de aquellos pasajeros que pagan la TUUA de Origen.

- b. De lo anterior, los M2 estimados en el área común para pasajeros DOM-DOM e INT-INT no serían los adecuados, hasta que no se verifique el alcance de los servicios que incluye

los TUUA de Origen vs TUUA de Transferencia. Por lo tanto, los drivers de los valores oscilantes entre 69% y 70% con respecto a la INV del Lado Tierra no serían correctos.

36. En consecuencia, tener ratios distintos por M2 por tipo de área, no sería coherente, más aún si por el área común transitan todos los pasajeros calificados como transferencia, incluidos los DOM-INT e INT-DOM, quienes compartirían la tarifa TUUA de Origen. ***Mientras esto no se supervise o constate, determinar ratios distintos por M2 por áreas, dentro del mismo terminal, sería como considerar distintos valores del M2 en zonas perteneciente al mismo terminal de pasajeros.***
37. OSITRAN asumió USD 675 millones como valor del terminal de pasajeros, el cual fue asignado para las áreas exclusivas y comunes. Además, ***adicionó un importe de USD 91 millones por concepto de edificios auxiliares, que alimentan al terminal de pasajeros. Este último valor debería ser verificado antes de incluirlo,*** debido a que las inversiones comprendidas en el Lado Tierra, comprende todas las inversiones relacionadas al Terminal de Pasajeros, incluidos edificios auxiliares que alimentan al terminal, lo que se podría presumir es que este valor estaría duplicándose. Esto se evidencia aún más en los Estado Financieros Auditados del año 2024.
38. ***Los drivers que utiliza el OSITRAN-LAP no permiten establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en el TUUA de Transferencia.*** Es decir, los drivers utilizados por el Regulador son bastante gruesos y sobre estiman las inversiones y costos que le corresponde al servicio porque no estiman cuanto realmente están consumiendo los pasajeros de transferencia de los servicios que comparten con el TUUA de Origen.

Para que los drivers propuestos por el Regulador funcionen sería necesario contar con la cuantificación de cuánto luz consume o cuánto pasadizo demandan los pasajeros de transferencia, sin embargo, ello no sería viable. En realidad, los drivers que pretenden medir estas demandas u ofertas no tienen ningún sustento en lo operativo ni en lo económico. ***Estas inconsistencias en los drivers utilizados por OSITRAN-LAP, se refleja en los beneficios extraordinarios que le está generando la tarifa propuesta por OSITRAN a LAP.***

Además, un punto importante a considerar es que dentro de los metros o áreas que el Regulador ha estimado son “necesarios” para la transferencia, se incluyen metros o áreas donde hay espacios comerciales que no son necesarios para que se realice el proceso de transferencia.

De igual forma, con la **Carta N° 0068-2025-GG/AETAI** del 29 de mayo del 2025, vinculado al punto anterior, AETAI había planteado al OSITRAN que:

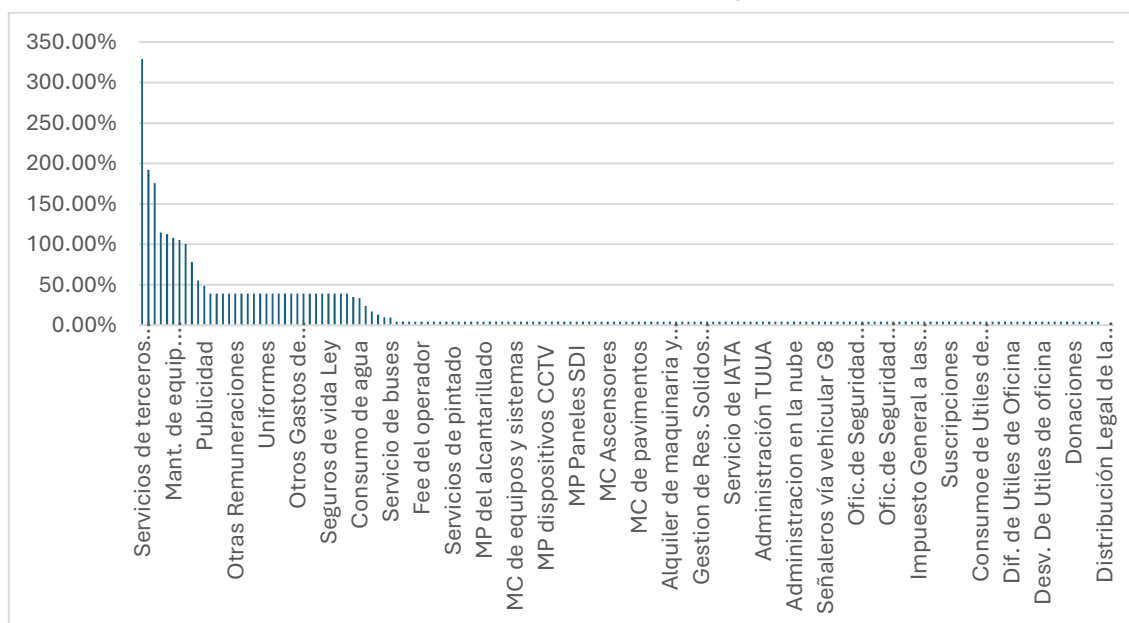
“Ante este escenario, la pregunta que cabe formular es ¿Cómo ha distinguido el regulador lo que corresponde a estos pasajeros de transferencia (que llegan de aeropuertos habilitados (CUS) de los pasajeros de origen cuando estarán utilizando la misma infraestructura en todo su recorrido? Es claro que existe una doble subvención porque el pasajero estará pagando por la misma infraestructura, tanto el de Salida como el de Transferencia”

39. Alternativamente, AETAI propuso la distribución de las inversiones en base a la asignación del Driver Ingreso, ***el cual fue utilizado debido al peso que tienen los ingresos recaudados por el TUUA como fuente principal sobre los ingresos totales recaudados por LAP.*** Este “peso” no se alterará en el Nuevo Terminal, debido a que la recaudación de ingresos por TUUA seguirá siendo la principal fuente de recaudación dentro de los Ingresos de LAP. En otras palabras, ***la estructura de los ingresos de LAP se mantendrá en el futuro.***

6) CON RESPECTO A LOS COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

40. **OSITRAN, como es su política actual, acepta la información de costos que le fue proporcionada por LAP sin realizar ningún tipo de verificación, ni contrastarla con otras fuentes.** Es decir, deja de lado las funciones que tiene una agencia reguladora.
41. Por ejemplo, **se observa que los servicios a terceros se incrementan en más de 300%, mientras que mantenimiento de equipo y servicio médico aumentan en más de 150%** y costos de servicio de limpieza, alquiler de vehículos, mantenimiento de equipos informáticos, MP planta de tratamiento STP (que OSITRAN no explica en qué consiste), **así como servicio de guías aeroportuarios aumentan en más de 100%** (Ver Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1: OPEX de Terminal de Pasajeros



42. **La alta volatilidad de los costos, con el sólo fin de incrementarlos, contradice abiertamente las estimaciones econométricas que OSITRAN ha realizado,** siguiendo la propuesta de LAP. En efecto, OSITRAN y LAP estimaron la relación que existe entre la tasa de crecimiento de los pasajeros y los costos operativos. En efecto, en los puntos 219 y 220 de la “NUEVA PROPUESTA” del Regulador se dice:

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:

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

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.

Fuente: “Nueva propuesta fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (OSITRAN 2025).

43. Si consideramos las estimaciones realizadas por OSITRAN o las de LAP, resulta evidente que los costos en el aeropuerto crecen en función del crecimiento de los pasajeros. Dicha, relación o regla se cumple durante todo el período de la concesión y no es como dicen OSITRAN-LAP que sólo se podría aplicar a partir del año 2026. En consecuencia,

OSITRAN-LAP están mostrando que los costos en el aeropuerto únicamente crecerán por efecto de la variación en el número de pasajeros. De esta forma, las variaciones en el número de pasajeros que han sido considerados por OSITRAN-LAP determinarán las variaciones en los costos de operación del aeropuerto para toda la vigencia de la Concesión, como las estimaciones econométricas de OSITRAN-LAP lo muestran (Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4: Variación de OPEX del Terminal en el Nuevo Terminal

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAX SALIDA	26,202,219	28,447,006	30,513,351	32,136,509	33,835,766	35,716,853	37,553,331
VAR. PAX		8.57%	7.26%	5.32%	5.29%	5.56%	5.14%
Elasticidad PAX-Cost	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34
VAR. OPEX		2.95%	2.50%	1.83%	1.82%	1.92%	1.77%

44. En consecuencia, ***la tasa de crecimiento de los costos del nuevo terminal que propone OSITRAN-LAP para los años 2024-2025, por encima del 15% en promedio, no se condice con la tasa de crecimiento de pasajeros que el propio OSITRAN-LAP ha considerado en sus estimaciones econométricas.***

CONCLUSIONES

45. De lo anterior se desprende lo siguiente:

- a. **La Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE no ha sido implementada por OSITRAN**, contrario a lo que el Regulador sostiene en su propuesta tarifaria.
- b. **La implementación de la Recomendación 4.2 no involucra una revisión de las tarifas de TUUA de Origen**, como erróneamente lo conceptualiza OSITRAN. Como resulta evidente, el proceso de fijación tarifaria de OSITRAN está limitado exclusivamente a la TUUA de Transferencia.
- c. **La TUUA de Transferencia propuesta por OSITRAN genera beneficios extraordinarios de LAP** que tienen su origen en:
 - ✓ **Las inversiones que son consideradas por OSITRAN, no están verificadas ni contrastadas**, por lo tanto, el Concesionario abusa de su poder monopólico, a través de la asimetría de información.
 - ✓ **Existen inconsistencias en los drivers que está utilizando OSITRAN ya que asigna inversiones del TUUA de Origen al TUUA de Transferencia**. Esta situación sucede porque no es posible determinar los niveles de consumo de servicios del terminal de los pasajeros de transferencia.
 - ✓ **OSITRAN incrementa los costos de operación y mantenimiento, al desconocer la relación que existe entre los costos y los pasajeros para los años 2024 y 2025**. Cabe precisar, que OSITRAN-LAP estimaron económicamente dicha relación.
 - ✓ **En el modelo de OSITRAN no está considerando la recuperación anticipada del IGV que según los Estados Financieros Auditados de LAP, ya ha sido solicitada por esta empresa**.
- d. **Toda la inversión ya ha sido ejecutada por LAP** (no son Inversiones Programadas como OSITRAN dice), **pero no ha sido reconocida por OSITRAN. En consecuencia, no debería ser considerada los flujos de caja de las tarifas**. Este criterio ya ha sido implementado y utilizado por el Regulador.

ANEXO 1

MODELO PROPUESTO POR AETAI PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TUUA DE TRANSFERENCIA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ

El modelo de AETAI recoge la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, es decir, **“al establecer el costo de la TUUA para éstos, debería considerar la revisión del cálculo de las demás tarifas que estén financiando a los pasajeros en tránsito o transferencia a fin de evitar la doble subvención”**. Como OSITRAN observará, en la propuesta de AETAI no se está recalculando el valor de la TUUA de Origen y se está utilizando la metodología de costos distribuidos, pero considerando la Recomendación 4.2, situación que no ocurre con el modelo de OSITRAN-LAP.

El modelo que se propone determina el TUUA de Transferencia haciendo que los beneficios extraordinarios sean igual a cero. Es decir, las ganancias que obtiene LAP cobrando la TUUA de Origen más la TUUA de Transferencia, menos las ganancias que únicamente obtiene cobrando la TUUA de Origen.

(1) DEMANDA DEL SERVICIO

En la demanda se considera los pasajeros de salida en todas sus modalidades, así como, los pasajeros de transferencia, tal y como lo propone OSITRAN. Es decir, se mantienen las mismas tasas de crecimiento que han sido consideradas por el Regulador (Ver Cuadro N° 1).

Tabla N° 1: Proyección del Número de Pasajeros en el terminal del AIJCH

Por tipo de Pasajero	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nacional Llegadas	6,557,595	7,326,514	7,373,911	7,464,688	7,541,971	7,775,740	7,939,222
Nacional Salidas	6,557,595	7,326,514	7,373,911	7,464,688	7,541,971	7,775,740	7,939,222
Internacional Llegadas	2,793,985	3,297,457	3,731,793	4,019,936	4,386,963	4,717,142	5,071,014
Internacional Salidas	2,793,985	3,297,457	3,731,793	4,019,936	4,386,963	4,717,142	5,071,014
DOM-DOM	722,811	816,893	838,355	859,397	880,439	915,332	944,420
INT-INT	1,189,575	1,656,254	2,024,214	2,347,254	2,564,553	2,760,803	2,971,410
DOM-INT	1,920,864	1,170,065	1,345,893	1,473,976	1,615,552	1,744,712	1,883,779
INT-DOM	1,920,864	1,170,065	1,345,893	1,473,976	1,615,552	1,744,712	1,883,779
Tránsito (INT-INT)	32,793	-	-	-	-	-	-
Total	24,490,069	26,061,218	27,765,763	29,123,849	30,533,964	32,151,321	33,703,859

Fuente: OSITRAN

(2) COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SERVICIO (OPEX)

Los costos de operación del terminal de pasajeros provienen de la contabilidad regulatoria de LAP y se proyectan utilizan la elasticidad costo-pasajero a partir del año 2025. Cabe precisar, que dicha relación es de largo plazo, por lo tanto, utilizarla a partir del año 2026 como sostiene OSITRAN, no tiene sustento econométrico, **las mismas estimaciones realizadas por OSITRAN y LAP, establecen que los costos del terminal únicamente varían en función del número de pasajeros, tal y como se presenta en el Cuadro N° 4 del presente Informe.**

De esta forma, se toma como año base el costo promedio de los años 2022-2024 y posteriormente, para proyectar el período 2025-2030 se utiliza la elasticidad pasajero–costo ajustado por la inflación de Estados Unidos que está publicada por el FMI (Ver Tabla N° 2.1, 2.2 y 2.3).

Tabla N° 2.1: OPEX Totales de Terminal de Pasajeros (en USD)

	2022	2023	2024	PROMEDIO
Directos	13,537,217	12,966,651	14,502,000	13,668,623
Gastos de Personal	447,567	649,304	726,000	607,624
Mantenimiento de Activos	954,398	838,023	1,022,000	938,140
Otros Costos	1,736,310	2,297,245	2,436,000	2,156,518
Outsourcing	6,936,550	4,711,248	5,245,000	5,630,933
Servicios prestados por terceros	3,462,392	4,470,830	5,073,000	4,335,408
Indirecto	7,992,839	19,192,386	21,449,000	16,211,408
Gastos de Personal	4,705,497	9,521,210	9,490,000	7,905,569
Mantenimiento de Activos	979,715	1,834,387	2,058,000	1,624,034
Otros Costos	852,088	999,135	2,339,000	1,396,741
Outsourcing	143,119	4,537,163	5,055,000	3,245,094
Servicios prestados por terceros	1,312,419	2,300,491	2,507,000	2,039,970
No imputable	6,364,883	7,978,674	10,227,000	8,190,186
Gastos de Personal	2,538,601	3,057,254	3,815,000	3,136,952
Mantenimiento de Activos	841,102	885,496	1,210,000	978,866
Otros Costos	563,299	1,096,982	1,147,000	935,760
Outsourcing	42,462	40,871	130,000	71,111
Servicios prestados por terceros	2,379,418	2,898,071	3,925,000	3,067,496
Costos Totales	27,894,939	40,137,711	46,178,000	38,070,217
Pasajeros Salida	9,570,578	11,070,266	11,428,356	10,689,733

Fuente: CR de LAP. Elaboración: AETAI.

Tabla N° 2.2: OPEX Promedio de Terminal de Pasajeros (en USD)

	2022	2023	2024	PROMEDIO
Directos	1.41	1.17	1.27	1.28
Gastos de Personal	0.05	0.06	0.06	0.06
Mantenimiento de Activos	0.10	0.08	0.09	0.09
Otros Costos	0.18	0.21	0.21	0.20
Outsourcing	0.72	0.43	0.46	0.54
Servicios prestados por terceros	0.36	0.40	0.44	0.40
Indirecto	0.84	1.73	1.88	1.48
Gastos de Personal	0.49	0.86	0.83	0.73
Mantenimiento de Activos	0.10	0.17	0.18	0.15
Otros Costos	0.09	0.09	0.20	0.13
Outsourcing	0.01	0.41	0.44	0.29
Servicios prestados por terceros	0.14	0.21	0.22	0.19
No imputable	0.67	0.72	0.89	0.76
Gastos de Personal	0.27	0.28	0.33	0.29
Mantenimiento de Activos	0.09	0.08	0.11	0.09
Otros Costos	0.06	0.10	0.10	0.09
Outsourcing	0.00	0.00	0.01	0.01
Servicios prestados por terceros	0.25	0.26	0.34	0.28
Costos Totales	2.91	3.63	4.04	3.53

Fuente: CR de LAP. Elaboración: AETAI.

Tabla N° 2.2: Proyección de OPEX de Terminal de Pasajeros (en USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inflación de Estados Unidos	2.00	1.96	2.10	2.37	2.14	2.15	2.15

	Prom 2022-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directos	1.28	1.31	1.34	1.37	1.40	1.43	1.46
Gastos de Personal	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06
Mantenimiento de Activos	0.09	0.09	0.09	0.09	0.10	0.10	0.10
Otros Costos	0.20	0.20	0.21	0.21	0.22	0.22	0.23
Outsourcing	0.54	0.55	0.56	0.57	0.58	0.60	0.61
Servicios prestados por terceros	0.40	0.41	0.42	0.43	0.44	0.45	0.46
Indirecto	1.48	1.51	1.54	1.58	1.61	1.65	1.68
Gastos de Personal	0.73	0.74	0.76	0.78	0.79	0.81	0.83
Mantenimiento de Activos	0.15	0.15	0.16	0.16	0.16	0.17	0.17
Otros Costos	0.13	0.13	0.13	0.14	0.14	0.14	0.15
Outsourcing	0.29	0.29	0.30	0.31	0.31	0.32	0.33
Servicios prestados por terceros	0.19	0.19	0.20	0.20	0.20	0.21	0.21
No imputable	0.76	0.78	0.79	0.81	0.83	0.85	0.86
Gastos de Personal	0.29	0.30	0.30	0.31	0.32	0.32	0.33
Mantenimiento de Activos	0.09	0.09	0.09	0.10	0.10	0.10	0.10
Otros Costos	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.10	0.10
Outsourcing	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
Servicios prestados por terceros	0.28	0.29	0.30	0.30	0.31	0.32	0.32
Costos Totales	3.53	3.60	3.67	3.76	3.84	3.92	4.01

Fuente: CR de LAP. Elaboración: AETAI.

A partir de la información anterior, se proyectan los costos del terminal, manteniendo la regla que los costos varían en función de los pasajeros, para ello se crean dos variables: factor de ajuste y variable de control, las cuales garantizan que las proyecciones se comportarán de acuerdo con las estimaciones econométricas realizadas por LAP y OSITRAN. En otras palabras, el factor de ajuste y la variable de control, garantiza que los costos variarán en la proporción al valor de la elasticidad pasajeros-costos.

De esta forma, si la variable de control es igual, quiere decir, que la tasa de crecimiento de los costos proyectados está acorde con lo establecido en la estimación econométrica. Si la variable de control es diferente de cero, entonces se tendrá que modificar el FACTOR DE AJUSTE hasta que la variación en los costos sea igual a la que se obtiene con la elasticidad. Esto se logra proyectando lo que denominamos “PAX obtenidos con Factor de Ajuste”, que son el número de pasajeros que cumplen con la regla establecida OSITRAN-LAP y únicamente se utilizan para proyectar costos (Ver Tabla N° 3).

Tabla N° 3: Factor de Ajuste y Variable de Control

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAX SALIDA	24,490,069	26,061,218	27,765,763	29,123,849	30,533,964	32,151,321	33,703,859
VAR. PAX		6.42%	6.54%	4.89%	4.84%	5.30%	4.83%
Elasticidad PAX-Cost	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34
VAR. OPEX		2.21%	2.26%	1.69%	1.67%	1.83%	1.66%
Factor de Ajuste		49%	46%	44%	42%	39%	37%
PAX obtenidos con Factor de Ajuste		12,871,727	12,873,866	12,754,058	12,725,258	12,682,584	12,622,119
Variable de Control		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Con las variables antes definidas se proyectan los costos de operación del nuevo terminal de pasajeros (Ver Tabla N° 4).

Tabla N° 4: Costos Proyectados para el Nuevo Terminal de Pasajeros

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Directos		17,194,976	17,582,754	17,879,286	18,177,771	18,509,766	18,817,951
Gastos de Personal		739,104	754,758	765,463	780,040	794,154	807,377
Mantenimiento de Activos		1,158,673	1,183,213	1,199,995	1,222,847	1,244,974	1,265,702
Otros Costos		2,634,051	2,689,840	2,727,990	2,779,941	2,830,242	2,877,365
Outsourcing		7,040,441	7,189,556	7,291,525	7,430,383	7,564,830	7,690,784
Servicios prestados por terceros		5,291,503	5,403,575	5,480,214	5,584,578	5,685,627	5,780,292
Indirecto		19,831,032	20,278,258	20,620,249	20,964,494	21,347,384	21,702,815
Gastos de Personal		9,546,449	9,748,640	9,886,905	10,075,189	10,257,492	10,428,278
Mantenimiento de Activos		1,960,584	2,002,109	2,030,505	2,069,173	2,106,613	2,141,688
Otros Costos		1,679,731	1,715,307	1,739,636	1,772,765	1,804,842	1,834,892
Outsourcing		3,793,541	3,873,887	3,928,830	4,003,650	4,076,093	4,143,959
Servicios prestados por terceros		2,468,747	2,521,035	2,556,791	2,605,481	2,652,626	2,696,792
No imputable		10,173,471	10,402,901	10,578,345	10,754,945	10,951,371	11,133,710
Gastos de Personal		3,829,026	3,910,124	3,965,581	4,041,100	4,114,221	4,182,723
Mantenimiento de Activos		1,197,613	1,222,978	1,240,323	1,263,944	1,286,814	1,308,239
Otros Costos		1,130,085	1,154,020	1,170,387	1,192,676	1,214,257	1,234,474
Outsourcing		85,327	87,134	88,370	90,052	91,682	93,208
Servicios prestados por terceros		3,735,462	3,814,579	3,868,681	3,942,355	4,013,689	4,080,516
Costos Totales	46,178,000	47,199,480	48,263,912	49,077,881	49,897,211	50,808,521	51,654,476
Var Costos		2.21%	2.26%	1.69%	1.67%	1.83%	1.66%

Fuente: CR de LAP. Elaboración: AETAI.

(3) CAPEX

Para proyectar el CAPEX se utiliza la información publicada en los Estados Financieros Auditados hasta el año 2024. Si bien es cierto que no es información reconocida por el OSITRAN, sin embargo, sirve para tener una mejor aproximación de los valores que podrían ser validados por la Gerencia de Supervisión. Sin perjuicio de ello, **reiteramos nuestra posición que no debe ser considerada ningún tipo de inversión ejecutada en el flujo de caja, mientras que no esté reconocida. La mayor prueba que la inversión está ejecutada es que se encuentra registrada en los Estados Financieros Auditados de LAP.**

Los estados financieros auditados, como el balance general, el estado de resultados y el estado de flujo de efectivo, reflejan la situación financiera, el desempeño y los flujos de efectivo de una entidad en un período específico. Estos estados se preparan utilizando información contable que registra transacciones y eventos pasados. Por lo tanto, **no existe posibilidad de que las inversiones sean tratadas como PROYECTADAS, tal y como lo sostiene erróneamente OSITRAN.**

Con respecto al valor del nuevo terminal, **resulta cada vez menos creíble el presupuesto que propone LAP para la determinación de la tarifa.** La razón es que los constantes incidentes en el aeropuerto, como fugas de agua en las oficinas, salas o zonas de embarque, puertas que no se abren, o falta de unidades de transporte para la atención de posiciones remotas, entre otras fallas que presenta el terminal.

En nuestro modelo los “drivers” se sustenta la información de contabilidad regulatoria correspondiente al año 2024. A diferencia de OSITRAN que se sustenta en información no auditada ni verificada.

A partir de las Notas de los Estados Financieros Auditados se ha reconstruido la inversión ejecutada por LAP en el período 2020-2024. El monto invertido es USD 1,752 millones, por lo tanto, OSITRAN no puede considerar en su propuesta una inversión que supere este valor porque se trata de información auditada (Ver Tabla N° 5).

Tabla N° 5: CAPEX Ejecutado por LAP en Ampliación del AIJCH (2020-2024)

Inversiones	2020	2021	2022	2023	2024	Inversión Acumulada al 2024
Lado tierra	0	11,363	165,007	421,600	426,297	1,024,267
Lado aire	52,152	160,771	100,479	26,754	2,431	342,587
COSTOS INDIRECTOS	57,122	52,952	63,242	88,834	123,027	385,177
Primeros trabajos e interface	12,858	10,846	722	942	0	25,368
Desarrollo del Diseño	24,010	8,434	4,050			36,494
Inversiones relacionado con el programa de expat	3,303	3,865	3,735	8,408	32,391	51,702
Costo de los préstamos	884	4,716	12,425	34,973	53,646	106,644
Planificación, permisos y otros	14,064	18,108	29,445	29,211	28,952	119,780
Infraestructura existente	2,003	6,983	12,865	15,300	8,038	45,189
Total	109,274	225,086	328,728	537,188	551,755	1,752,031

Fuente: Nota de EEFF Auditados de LAP. Elaboración: AETAI.

Para asignar las inversiones, utilizamos los ingresos que generaron el terminal de pasajeros en el año 2024. Cabe precisar, que, no obstante que el nuevo terminal sea 2 o 3 veces más grande que el antiguo, la estructura de los ingresos se va a mantener, es decir, la mayor recaudación en los próximos cinco años provendrá del TUUA de Origen. En este orden, se calcula la participación de la recaudación TUUA sobre los ingresos totales que es igual a 46%. Este valor se aplica sobre el CAPEX Directo de Lado Tierra y el CAPEX Indirecto y se obtiene un valor del terminal equivalente a los USD 654 millones (Ver Tabla N° 6).

Tabla N° 6: Estimación del Valor del CAPEX del Nuevo Terminal de Pasajeros

Ingresos Totales (en USD) - 2024	403,251,309
Recaudación TUUA (en USD) - 2024	187,286,014
% Driver Ingresos	46%
Fuente: CR(2024)	

CAPEX (en USD)	Driver	Total CAPEX	Total Terminal
CAPEX DIRECTO LADO TIERRA (en USD)	46%	1,024,267,000	475,710,505
CAPEX INDIRECTO (en USD)	46%	385,177,000	178,891,583
CAPEX del Terminal de Pasajeros (en USD)			654,602,088

Fuente: CR y EE.FF. Auditados de LAP. Elaboración: AETAI.

Posteriormente, a este CAPEX se le resta las mangas y el equipamiento, para separar la cuenta infraestructura y equipamiento. Aproximadamente, el 6% del presupuesto se corresponde con equipamiento, sin considerar el valor de las mangas (Ver Tabla N° 7).

Tabla N° 7

	USD
CAPEX DIRECTO	443,510,505
Infraestructura	416,306,647
Equipamiento	27,203,858
Inversión en PLBs	32,200,000
Costo Unitario de PLB	700,000
N°Mangas	46

De esta forma, tenemos el valor de la inversión en infraestructura, equipamiento y además el CAPEX o costos indirectos que son asumidos por el Terminal. Adicionalmente, aplicamos el factor de reconocimiento de la inversión (% inversión reconocida por OSITRAN), que es de 93.68% y de esa forma obtenemos la inversión que se considerará en el flujo de caja para el Terminal de pasajeros. El valor del CAPEX es de USD 576 millones y lo depreciamos a 15.88 años para infraestructura y 10 años para equipamiento (Ver Tabla N° 8.1 y N° 8.2).

Tabla N° 8.1: CAPEX del Terminal de Pasajeros

CAPEX	Edificio Terminal (USD)	Edificio Terminal Reconocida (USD)
Costos Indirectos	178,891,583	165,796,719
Infraestructura	416,306,647	385,833,000
Equipamiento	27,203,858	25,212,535
Total	622,402,088	576,842,255
% Inversión Reconocida por OSITRAN	92.68%	

Elaboración: AETAI.

Tabla N° 8.2: Depreciación del CAPEX (en USD)

DEPRECIACIÓN ECONÓMICA	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Indirectos	10,440,599	10,440,599	10,440,599	10,440,599	10,440,599	10,440,599
Infraestructura	24,296,788	24,296,788	24,296,788	24,296,788	24,296,788	24,296,788
Equipamiento	2,521,254	2,521,254	2,521,254	2,521,254	2,521,254	2,521,254
Depreciación Total	37,258,641	37,258,641	37,258,641	37,258,641	37,258,641	37,258,641
Depreciación Acumulada	37,258,641	74,517,283	111,775,924	149,034,566	186,293,207	223,551,848

Elaboración: AETAI.

(4) COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL

Con respecto, al WACC coincidimos con OSITRAN en la tasa libre de riesgo, la prima riesgo de mercado, la estructura deuda capital (75/25), el costo de la deuda y en utilizar el WACC real. Sin embargo, donde discrepamos es en lo siguiente:

- Período del Riesgo País:** Consideramos que esta prima debe iniciarse en mayo 2023 hasta mayo 2025, debido a que el inicio de operaciones del terminal se postergo hasta el 01 de junio del 2025.
- Beta de LAP:** En ese mismo sentido, consideramos que la beta debe corresponder con el año 2025 por la postergación del inicio de las operaciones hasta el 01 de junio.

En el caso de la muestra de betas, se actualizaron hasta el 07 de febrero de 2025. Es decir, tomaron como fecha de inicio el 07 de febrero de 2020. Como lo plantea OSITRAN, las betas seleccionadas fueron estimadas en función del índice de S&P con información semanal para un período de cinco años. (Ver Tabla N° 9).

Tabla N° 9: Muestra de Betas de Aeropuertos

Aeropuerto	Codigo Bloomberg	Beta Ajustada	Tasa Impositiva	Deuda	Patrimonio	D/E	Beta Desapalancada
Auckland Airport	AIA NZ	0.816	60%	19.20%	80.80%	24%	0.660
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna	ADB IM	0.464	28.67%	11.20%	88.80%	13%	0.412
Flughafen Wien AG	FLU AV	0.461	26.83%	1.30%	98.70%	1%	0.455
Kobenhavns Lufthavne	KBHL DC	0.46	28.14%	22.40%	77.60%	29%	0.357
Grupo Aeroportuario del Pacifico	GAPB MM	1.044	24.07%	21.70%	78.30%	28%	0.818
Grupo Aeroportuario del Sureste	ASURB MM	0.914	26.98%	7.80%	92.20%	8%	0.843
Grupo Aeroportuario del Centro	OMAB MM	1.063	28.89%	14.50%	85.50%	17%	0.909
Malta International Airport	MIA MV	0.612	35.25%	6.60%	93.40%	7%	0.572
Promedio Muestra							0.628

Fuente: Bloomberg. Elaboración: AETAI.

De esta forma, se obtiene que el valor del WACC nominal es de 9.15% y en términos reales equivale a un valor de 6.93%, teniendo en cuenta una tasa de inflación de 2.08% (Ver Tabla N° 10).

Tabla N° 10: Costo Promedio Ponderado de Capital

Descripción	Variable	2024
Tasa Libre de Riesgo (1928-2024)	Rf	4.86%
Beta apalancada promedio	Beta	2.03
Prima de Riesgo de Mercado (1928-2024)	Rm-Rf	6.80%
Promedio EMBI+ últimos 24 meses (may 2023-may 2025)	RP	1.65%
Costo de deuda estimado: all-in-cost	Kd	7.33%
Estructura de capital objetivo	D/E	3.00
Tasa efectiva de impuestos	t	25.90%
Beta Desapalancada		0.63
WACC		9.15%

(5) DETERMINACIÓN DE LA TARIFA

El primer flujo de caja estima el valor actual neto considerando como ingresos únicamente los procedentes de la TUUA de Origen. En este flujo el TUUA de Transferencia es igual a cero. **Los resultados arrojan un VAN de USD 51'777,265.** Cabe precisar que **LAP ha solicitado a la autoridad competente la recuperación anticipada del IGV según lo que señalan sus Estados Financieros Auditados.** Esta situación, no ha sido considerada por OSITRAN en su flujo de caja (Tabla N° 11).

Tabla N° 11: Flujo de Caja para el TUUA de Origen en el AIJCH con X = 0 (en USD)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recaudación Bruta del Servicio (en USD)	103,097,567	221,790,244	240,532,802	261,987,151	284,532,043	308,254,953
Retribución del Estado	(47,951,710)	(103,156,860)	(111,874,212)	(121,852,844)	(132,338,699)	(143,372,461)
Tasa Regulatoria	(1,030,976)	(2,217,902)	(2,405,328)	(2,619,872)	(2,845,320)	(3,082,550)
Recaudación Neta del Servicio (en USD)	54,114,882	116,415,481	126,253,263	137,514,436	149,348,024	161,799,942
Costos Directos del Servicio	(8,597,488)	(17,582,754)	(17,879,286)	(18,177,771)	(18,509,766)	(18,817,951)
Costos Indirectos del Servicio	(9,915,516)	(20,278,258)	(20,620,249)	(20,964,494)	(21,347,384)	(21,702,815)
Costos No Imputables del Servicio	(5,086,736)	(10,402,901)	(10,578,345)	(10,754,945)	(10,951,371)	(11,133,710)
Costos de Operación y Mantenimiento	(23,599,740)	(48,263,912)	(49,077,881)	(49,897,211)	(50,808,521)	(51,654,476)
EBITDA	30,515,142	68,151,569	77,175,382	87,617,225	98,539,503	110,145,466
Pago de IGV	(16,022,893)	(108,733,736)	(38,045,779)	(41,807,579)	(45,768,854)	(49,948,287)
Net IGV	16,022,893	108,733,736	38,045,779	41,807,579	45,768,854	49,948,287
Impuesto a la Renta	-	(8,001,268)	(10,338,436)	(13,042,873)	(15,871,743)	(18,877,688)
EBIT	30,515,142	60,150,301	66,836,946	74,574,352	82,667,760	91,267,779
Inversión Inicial	(576,842,255)					
Adicionales						
Valor Residual						398,850,239
Adicionales						
FCL	-546,327,113	60,150,301	66,836,946	74,574,352	82,667,760	490,118,018
VALOR ACTUAL	43,146,575					
WACC REAL	6.93%					
Inflación 2025-2030	2.08%					

Cálculo de Impuesto a la Renta	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBITDA	30,515,142	68,151,569	77,175,382	87,617,225	98,539,503	110,145,466
Depreciación	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)
Utilidad después de Depreciación	(6,743,499)	30,892,927	39,916,741	50,358,584	61,280,862	72,886,825
Impuesto a la Renta	-	8,001,268	10,338,436	13,042,873	15,871,743	18,877,688

Cálculo de Impuesto General a las Ventas	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IGV						
Crédito Fiscal Inicial	0	0	0	0	0	0
Net IGV	16,022,893	108,733,736	38,045,779	41,807,579	45,768,854	49,948,287
IGV Ingresos	18,557,562	39,922,244	43,295,904	47,157,687	51,215,768	55,485,892
IGV Egresos - OPEX	(2,534,669)	(5,176,705)	(5,250,126)	(5,350,108)	(5,446,914)	(5,537,605)
IGV Egresos - CAPEX						
Recuperación anticipada de IGV		73,988,196				
Crédito Fiscal Final	0	0	0	0	0	0
PAGO DE IGV	16,022,893	108,733,735.79	38,045,778.65	41,807,579	45,768,854	49,948,287
IGV	18%					

En el segundo flujo se considera el TUUA de Transferencia fijado por OSITRAN y la TUUA de Origen, asumiendo un valor de X igual a cero (Ver Tabla N° 12).

**Tabla N° 12: Flujo de Caja para el TUUA de Origen más TUUA Transferencia en el AIJCH con X = 0
(en USD)**

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recaudación Bruta del Servicio (en USD)	114,765,003	249,222,733	271,577,616	295,508,631	320,398,172	346,580,508
Retribución del Estado	(53,378,351)	(115,915,985)	(126,313,465)	(137,444,019)	(149,020,394)	(161,198,060)
Tasa Regulatoria	(1,147,650)	(2,492,227)	(2,715,776)	(2,955,086)	(3,203,982)	(3,465,805)
Recaudación Neta del Servicio (en USD)	60,239,002	130,814,520	142,548,375	155,109,525	168,173,796	181,916,643
Costos Directos del Servicio	(8,597,488)	(17,582,754)	(17,879,286)	(18,177,771)	(18,509,766)	(18,817,951)
Costos Indirectos del Servicio	(9,915,516)	(20,278,258)	(20,620,249)	(20,964,494)	(21,347,384)	(21,702,815)
Costos No Imputables del Servicio	(5,086,736)	(10,402,901)	(10,578,345)	(10,754,945)	(10,951,371)	(11,133,710)
Costos de Operación y Mantenimiento	(23,599,740)	(48,263,912)	(49,077,881)	(49,897,211)	(50,808,521)	(51,654,476)
EBITDA	36,639,263	82,550,608	93,470,494	105,212,315	117,365,276	130,262,167
Pago de IGV	(18,123,032)	(113,671,584)	(43,633,845)	(47,841,446)	(52,224,757)	(56,846,887)
Net IGV	18,123,032	113,671,584	43,633,845	47,841,446	52,224,757	56,846,887
Impuesto a la Renta	-	(11,730,619)	(14,558,870)	(17,600,001)	(20,747,618)	(24,087,913)
EBIT	36,639,263	70,819,989	78,911,624	87,612,313	96,617,657	106,174,254
Inversión Inicial	(576,842,255)					
Adicionales						
Valor Residual						398,850,239
Adicionales						
FCL	-540,202,992	70,819,989	78,911,624	87,612,313	96,617,657	505,024,493
VALOR ACTUAL	101,802,613					
WACC REAL	6.93%					
Inflación 2025-2030	2.08%					
Cálculo de Impuesto a la Renta	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBITDA	36,639,263	82,550,608	93,470,494	105,212,315	117,365,276	130,262,167
Depreciación	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)	(37,258,641)
Utilidad después de Depreciación	(619,379)	45,291,966	56,211,853	67,953,673	80,106,634	93,003,526
Impuesto a la Renta	-	11,730,619	14,558,870	17,600,001	20,747,618	24,087,913
Cálculo de Impuesto General a las Ventas	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IGV						
Crédito Fiscal Inicial	0	0	0	0	0	0
Net IGV	18,123,032	113,671,584	43,633,845	47,841,446	52,224,757	56,846,887
IGV Ingresos	20,657,701	44,860,092	48,883,971	53,191,554	57,671,671	62,384,491
IGV Egresos - OPEX	(2,534,669)	(5,176,705)	(5,250,126)	(5,350,108)	(5,446,914)	(5,537,605)
IGV Egresos - CAPEX						
Recuperación anticipada de IGV		73,988,196				
Crédito Fiscal Final	0	0	0	0	0	0
PAGO DE IGV	18,123,032	113,671,583.77	43,633,845.09	47,841,446	52,224,757	56,846,887
IGV	18%					

Similar situación se aplica para los casos del X = 1 y X = -1, en todos los casos los beneficios extraordinarios que obtiene LAP son de USD 58'656,037. Entonces, si se considera la Recomendación 4.2 de la Oficina de Control Interna, **los valores de la TUUA de Transferencia fijados por OSITRAN están generando un beneficio extraordinario a LAP que supera los USD 55 millones.**