

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CONSEJO DIRECTIVO N° 816-2025-CD-OSITRAN

A las 17:00 horas del lunes 13 de octubre del año 2025, se reunieron en la Sede Institucional del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, ubicada en Calle Los Negocios N° 182, 2do Piso, Surquillo, la señora Rosa Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo y el señor Javier Miguel Masías Astengo, integrantes del Consejo Directivo.

Asimismo, habiendo justificado su asistencia presencial, se reunió de manera virtual a través de la Herramienta Microsoft Teams la señora Claudia Janette Salaverry Hernández, integrante del Consejo Directivo; de acuerdo a lo establecido en el segundo párrafo del numeral 6.6.1 de la Directiva de Funcionamiento de Sesiones del Consejo Directivo.

La sesión contó además con la participación del señor Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General, de la señora María Cristina Escalante Melchior, en calidad de Secretaria del Consejo Directivo. Y del señor Javier Chocano Portillo, Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica.

La Sesión Extraordinaria fue realizada en aplicación de los numerales 6.7.1 a 6.7.3 de la Directiva para el Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo, aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2023-CD-OSITRAN.

I.- PRESENTACIÓN

I.1 Presentación de la Presidencia del Consejo Directivo - Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH.

La Presidenta del Consejo Directivo, señora Verónica Zambrano solicitó que la presente sesión sea grabada, y que esta forme parte del archivo del acta; asimismo, solicitó que la presentación en power point forme parte del acta como anexo de esta; lo que fue aceptado por la señora Claudia Salaverry y el señor Javier Masías.

En este estado de la sesión, se invitó al señor Ricardo Quesada, Gerente de Regulación y Estudios Económicos y a las señoras María Méndez Vega y Kimberly León Rosales, servidoras de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

También estuvo presente el señor Christian Rosales Mayo, servidor de la Gerencia de Asesoría Jurídica.

Seguidamente la señora Zambrano realizó la presentación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH, la que consto del siguiente índice temático:

- Origen del derecho al cobro de la TUUA
- Interpretación del año 2004
- Otros pronunciamientos del Ositrán
- Adenda del 2013
- Marco legal para fijación tarifaria

El señor Javier Masías recordó la recomendación del Órgano de Control Interno sobre el esquema conceptual integral que se refiere al análisis económico-financiero; por lo que es importante que se cautele que no se esté haciendo un doble beneficio o cobro en la TUUA de origen y TUUA de transferencia, por lo que solicitó que se explique con mayor detalle y claridad este asunto.

La señora Claudia Salaverry reiteró la solicitud sobre el informe con relación al Convenio de Chicago, y su evaluación en el marco del procedimiento tarifario de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de transferencia; sobre el particular, se le informó que su pedido forma parte del acta anterior y que antes de la próxima sesión se estará atendiendo, a través del informe respectivo.

Sin perjuicio de ello, el señor Javier Chocano, informó que el Convenio de Chicago establece que no se debe cobrar a los pasajeros en tránsito, y que lo que se quiere cobrar ahora es a los pasajeros de transferencia, que son conceptos distintos; en ese sentido no se estaría incumpliendo el mencionado Convenio.

También, la señora Salaverry se refirió a la posibilidad de utilizar otra metodología, como la de evaluación comparativa o benchmarking para la fijación de la TUUA de transferencia.

El Consejo Directivo concordó en que es necesario que en esta sesión se defina la posición del órgano colegiado en torno a la TUUA de transferencia, dado que según la política comercial de LAP, a partir del 27 de octubre de 2025 iniciarían el cobro de la TUUA de transferencia para los vuelos internacionales.

FUNDAMENTACIÓN EN MAYORÍA DE LA SEÑORA SALAVERRY Y DEL SEÑOR MASÍAS:

La señora Claudia Salaverry y el señor Javier Masías, manifestaron no estar de acuerdo con la propuesta presentada por los órganos de línea, a través del Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN, indicando que consideraban que debía de evaluarse otras metodologías como por ejemplo, la de benchmarking, entre otras, para la determinación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto, aplicable a pasajeros en transferencia (en adelante, TUUA de Transferencia) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC); asegurando previamente, a cualquier fijación de tarifas una adecuada reevaluación de costos.

Con respecto a la TUUA de Pasajes en Transferencia, procedieron a sustentar su voto en mayoría, de acuerdo a lo que establece el numeral 6.8.7 de la Directiva de Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo que a la letra señala:

6.8.7 Los directores que por mayoría expresen un sustento diferente al de aquel presentado por los Órganos de la Entidad, deberán fundamentar su posición en base a argumentos de orden técnico, legal y/o económico, tanto en el acta como en el Acuerdo.

La sustentación presentada por la señora Claudia Salaverry y el señor Javier Masías, para fundamentar su voto es la siguiente:

“La controversia generada por el proceso de fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) de transferencia, en el caso del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-AIJC, viene siendo objeto de debate entre el concesionario LAP, el concedente Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el regulador Ositrán y los gremios de aerolíneas y usuarios en general.

La falta de acuerdo ha generado incertidumbre y afecta la planificación de las aerolíneas, los viajeros y la competitividad de nuestro aeropuerto a corto y mediano plazo.

Mientras el concesionario defiende la tarifa como necesaria para recuperar su inversión, los gremios de aerolíneas han advertido que un costo adicional como el planteado, va a encarecer las conexiones y afectar la competitividad del aeropuerto frente a sus competidores regionales como Bogotá o Panamá.

La decisión final sobre el monto de la tarifa es, por tanto, un factor crucial que determinará si el aeropuerto de Lima puede consolidarse o no como un hub aéreo importante en la región.

Si la tarifa unificada es percibida como alta en comparación con otros aeropuertos de la región, el aeropuerto puede perder competitividad, desincentivando a las aerolíneas a utilizarlo como centro de conexión.

Existe el riesgo de que un costo adicional por pasajero de transferencia, podría desincentivar a los usuarios a utilizar nuestro aeropuerto para sus conexiones, derivando ese tráfico hacia otros hubs de la Región.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y otros gremios han expresado su preocupación de que una tarifa como la propuesta encarecerá el costo de los pasajes y los vuelos de conexión, lo que podría hacer que el aeropuerto sea menos atractivo en comparación con otros, poniendo en riesgo la conectividad del país.

Como consecuencia de lo expresado, debemos comentar que la aplicación de una tarifa unificada de transferencia aeroportuaria, tiene importancia crucial en la competitividad de los aeropuertos, especialmente para aquellos que buscan consolidarse como hubs (centros de conexión aérea) regionales o internacionales. El impacto de esta medida puede ser muy significativo, afectando en la elección de las aerolíneas y los pasajeros entre diferentes aeropuertos para sus conexiones.

En este sentido, una tarifa unificada que sea competitiva con la de otros aeropuertos de la región, puede atraer a más aerolíneas y pasajeros de conexión, impulsando el crecimiento del tráfico y el estatus de hub.

Cuando LAP gana la concesión con su propuesta técnica en el año 2001, ya se consideraba en su estructura de costos, la Tarifa Unificada Aeroportuaria de origen, por el uso de las áreas comunes del aeropuerto, por parte de los pasajeros y que se ha venido aplicando cubriendo todos sus costos operativos.

Por consiguiente, no se evidencia con claridad la justificación del cobro de la TUUA de Transferencia, porque los supuestos costos en los que incurre LAP, para prestar este servicio de transferencia, se podrían encontrar financiados por el pago de la TUUA de origen.

Adicionalmente a lo expresado, cabe comentar que al haber el MTC otorgado diez (10) años adicionales de Concesión por el mecanismo de trato directo, le permite a LAP obtener ingresos adicionales, que no fueron considerados en su propuesta inicial, la que únicamente consideró treinta (30) años de concesión.

Por lo tanto, se observa que la aplicación de la TUUA de Transferencia, así como la ampliación del plazo de la concesión, no formaron parte de la propuesta técnica inicial, por lo que, no se justificaría plantear modificación en su estructura de costos.

Sin embargo, la controversia se genera por la pretensión de LAP de incorporar un nuevo concepto de costos, referido a los pasajeros de transferencia, aquellos que no hacen uso del total de los 32 servicios que brinda el aeropuerto y, por consiguiente, no corresponde cobro fraccionado por este concepto, al no estar considerado en el contrato de concesión. El contrato de concesión señala de manera expresa, que todos los servicios incluidos en el Apéndice N° 1 son con cargo a la TUUA, es decir, para tener la obligación de pagar el TUUA, el pasajero debe recibir la integridad del paquete, por lo que los pasajeros en transferencia no están incluidos.

Es pertinente ratificar que la infraestructura, como la que se evidencia en el nuevo AIJCH, es crucial para el desarrollo de un país, porque es la base física y funcional sobre la que se asientan y prosperan las actividades económicas y sociales, al ser la plataforma logística que impulsa el desarrollo, ya que su existencia y calidad, impactan directamente en la competitividad, la productividad, nivel de vida y el bienestar general de la población.

Por ello, un país con buena infraestructura (carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, telecomunicaciones) permite a las empresas reducir sus costos de transporte y producción, agilizar la distribución de bienes y servicios y ser más competitivas en el mercado global.

En tal sentido, consideramos que la infraestructura de calidad como la del nuevo AIJCH, es un factor determinante para atraer la inversión privada, tanto nacional como extranjera, pues las empresas buscan ubicarse en lugares donde puedan operar de manera eficiente, costos logísticos adecuados, con acceso a servicios básicos y redes de transporte confiables, que promuevan su competitividad.

En el contexto planteado, y dada la controversia presentada, el Ositrán, como organismo público del Estado, tiene como Misión 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.

En su función reguladora le corresponde fijar las tarifas en los casos en que no exista competencia en el mercado, como sucede con el AIJC, cautelando el cabal cumplimiento de los contratos de concesión, vinculados a la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

El rol regulador del Estado se refiere a la función que ejerce el gobierno del Estado para establecer y hacer cumplir las reglas que rigen la actividad económica y social de nuestro país, según lo estipulado en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, bajo un modelo de Economía Social de Mercado.

Su objetivo es proteger el interés público, promover el bienestar general y corregir las imperfecciones del mercado que surgen en una economía de libre mercado, vale decir, establecer las reglas y supervisar las actividades económicas y sociales, para corregir las fallas del mercado, proteger el interés público y garantizar el bienestar de la población y de los consumidores y usuarios (artículo 65 de la Constitución).

Esto se logra mediante la creación de organismos reguladores que dictan normas, buscando un equilibrio entre la libertad económica y la intervención estatal, para asegurar el buen funcionamiento de los mercados y la provisión de bienes y servicios públicos, protegiendo los derechos de los consumidores, atendiendo las relaciones entre los usuarios consumidores con los proveedores, más aún cuando se trata de posiciones dominantes o monopólicas como la de LAP en el AIJC.

La situación descrita se encuentra contemplada en el artículo 61 de la Constitución, que estipula que el Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas, por lo que ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios.

Por lo antes expuesto y teniendo en cuenta la misión de OSITRAN, es que consideramos pertinente que, en nuestra condición de miembros del Consejo Directivo y ante la intención de fijar una tarifa por el servicio de transferencia de pasajeros en el AIJC, se efectúe previamente la reevaluación de todos los costos, por lo cual solicitamos que el equipo técnico de OSITRAN haga el análisis correspondiente.

Este planteamiento considera también la Recomendación 4.2 de la Oficina de Control Interno de OSITRAN, para así evitar el riesgo de doble beneficio por parte de LAP.

Para tal efecto se puede sugerir al concedente-MTC insista en negociar con el concesionario-LAP el 46.5 % del total de ingresos de la concesión que va al Estado o evalúe otras opciones como la de mayor plazo que se puedan plantear, para así evitar que se afecte negativamente el excedente del consumidor en beneficio del excedente del productor; tal cual se aprecia en el planteamiento de LAP, recogido en el análisis del equipo técnico de OSITRAN.

Para viabilizar lo expuesto, presentamos nuestra posición en cuanto a la fijación de tarifas se refiere, para que el equipo técnico de Ositrán proceda a evaluar opciones distintas a la hasta ahora presentada, bajo la metodología utilizada, pues el resultado implica una afectación importante al excedente del consumidor en beneficio del excedente del productor, sin que quede claramente demostrada su pertinencia normativa, por las razones expresadas en este documento y en las sucesivas reuniones sostenidas sobre la materia por el Consejo Directivo en las instalaciones de Ositrán. Es decir, en nuestra opinión no existe un planteamiento técnico-legal que justifique la modificación del factor de inversión de competencia del año 2001 cuando se firmó el Contrato de Concesión, cambiado en el 2013, por la Adenda 6, donde recién se estipula el concepto de Pasajero de Transferencia.

Es por ello esencial que se presenten los documentos que sustentan la incorporación de este concepto en la Adenda 6 del 2013, como nuevo componente de la estructura de costo, distinta a la originalmente planteada, como consecuencia del Contrato de Concesión suscrito en el 2001, ya que las modificaciones planteadas en una renegociación contractual, deben mantener el equilibrio económico financiero, así como las condiciones de competencia del proceso de promoción, para asegurar que las reglas a introducirse en el contrato por las sucesivas adendas, no terminen por variar las condiciones de competencia, que fueron determinantes para la selección del inversionista privado, en este caso de LAP.

Igualmente, es muy importante verificar si lo acordado en la precitada Adenda se ha cumplido en cuanto al funcionamiento del total de servicios comprometidos por LAP, al momento de su inauguración y si las inversiones propuestas, igualmente se han ejecutado.

Sugerimos igualmente, consultar a la Academia, como bien podría ser la Universidad del Pacífico, que tiene una Escuela Pública de prestigio y con una Maestría especializada en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de Infraestructura, para que nos apoyen con argumentos técnicos que contribuyan a la mejor decisión del Consejo Directivo, o también podría ser la Universidad de ESAN, que cuenta con un área especializada para estos asuntos como el School of Government. Ambas instituciones académicas, con muy buen prestigio sobre estas materias.

FUNDAMENTACIÓN DEL VOTO EN DISCORDIA DE LA SEÑORA ZAMBRANO:

La señora Zambrano manifestó no encontrarse de acuerdo con el voto de la mayoría y ratificó su voto a favor de la propuesta presentada por los órganos de línea, a través del Nuevo Informe Fijación Tarifaria de Oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez presentado mediante Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN; y por consiguiente su acuerdo con la metodología utilizada de costos totalmente distribuidos.

En ese sentido, procedió a sustentar su voto en discordia, de acuerdo a lo que establece el numeral 6.8.6 de la Directiva de Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo que a la letra señala:

"6.8.6 En caso de que un Director exprese un voto singular o en discordia al de la mayoría, deberá fundamentar su posición en base a argumentos de orden

técnico, legal y/o económico, para que consten en el Acta. Entiéndase por voto singular a aquel que coincide con el sentido de lo resuelto, pero con fundamentos distintos o adicionales. Entiéndase por voto en discordia aquel que no coincide con el acuerdo adoptado por la mayoría."

La sustentación presentada por la señora Verónica Zambrano, para fundamentar su voto es la siguiente:

"Por mi parte sustento mi voto en discordia respecto de la posición adoptada por los miembros del Consejo Directivo, en mayoría, al no encontrarme de acuerdo en el uso de la metodología de *benchmarking* para la determinación de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto aplicable a pasajeros en transferencia (en adelante, TUUA de Transferencia) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), por los fundamentos que a continuación expongo:

1. De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento General de Tarifas (en adelante, RETA), corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación tarifaria, debiendo considerar en su elección el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio materia de fijación tarifaria.
2. Tal como se señala en el Anexo I del RETA, la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarificar. En ese sentido, para estimar la TUUA de Transferencia del AIJC a través de dicha metodología, resulta necesario contar con una muestra suficiente y representativa de otros aeropuertos que cobren tarifas por servicios equivalentes a los que se pretende remunerar. Además, el tamaño y la homogeneidad de la muestra son factores determinantes, pues una muestra reducida o no comparable podría conducir a sobreestimaciones o subestimaciones del valor tarifario resultante.
3. Por ejemplo, la aplicación de la metodología de *benchmarking* requiere, entre otros aspectos, que los elementos de la muestra —esto es, los aeropuertos considerados como referencia— incluyan una composición equivalente en cuanto a la cantidad y tipo de servicios comprendidos en el paquete que la TUUA de Transferencia remunera.
4. En esa línea, es pertinente citar los numerales 243, 244 y 245 del Informe denominado "Nueva Propuesta Fijación Tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" del 11 de junio de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, donde se señala lo siguiente:

"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*."*

5. En tal sentido, 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 del AIJC. 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.
6. 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*, no se cuenta con una muestra que cumpla con los criterios mínimos de comparabilidad y representatividad exigidos por la metodología de *benchmarking*, toda vez que no se ha identificado un conjunto de aeropuertos cuya estructura de servicios, nivel de infraestructura y condiciones operativas sean equiparables a las del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Esta ausencia de información comparable limita la validez técnica de la aplicación de dicha metodología para la determinación de la TUUA de Transferencia.
7. Conviene indicar que, en su oportunidad, a través del Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, que sustentó la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica en los aspectos legales del procedimiento, evaluó la posibilidad de aplicar la metodología de *benchmarking*. Luego de realizar una búsqueda de aeropuertos que facturen a los pasajeros de transferencia (para incorporarlos como elementos de una posible muestra), concluyó que dicha metodología no resultaba viable, dado que son muy pocos los aeropuertos que cobran a este tipo de pasajeros. Asimismo, el citado Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN precisó que los mencionados aeropuertos no resultan comparables con el AIJC en tanto cuentan con una infraestructura más amplia y un volumen de tráfico considerablemente mayor, lo cual impide establecer una muestra técnicamente equiparable para la aplicación de la metodología de *benchmarking*.

96. Considerando ello, luego de haber realizado una búsqueda de aeropuertos que facturen a los pasajeros de transferencia, se ha encontrado que, a la fecha, son muy pocos los aeropuertos que cobran a estos pasajeros, tal como se muestra a continuación:

Cuadro 2: Aeropuertos que cobran a los pasajeros en transferencia

País	Aeropuerto	Nombre del servicio	Aplica a
Alemania	Frankfurt	Cargo para pasajeros en transferencia.	Pasajeros nacionales e internacionales
Brasil	São Paulo-Guarulhos	Tarifa de conexión	Pasajeros nacionales e internacionales
Francia	Charles-de-Gaulle y Orly	Tasa para pasajero de conexión	Pasajeros nacionales e internacionales
Italia	Fiumicino	Cargo para pasajero de transferencia	Pasajeros internacionales

Fuente: Tarifarios públicos de cada uno de los aeropuertos³⁸

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Como se aprecia en el cuadro anterior, se dispone de escasa información de aeropuertos que cobren una tarifa a los pasajeros de transferencia. Asimismo, es importante precisar que los mencionados aeropuertos no son comparables con el AIJC debido a que cuentan con mayor infraestructura y registran mayor tráfico, como se aprecia en el Cuadro 3.

Cuadro 3: Características de los aeropuertos que cobran a los pasajeros en transferencia

País	Aeropuerto	Terminales	Pistas de Aterrizaje	Millones de pasajeros	
				2019	2023
Alemania	Frankfurt	2	4	70,6	59,4
Brasil	São Paulo-Guarulhos	3	2	43,0	41,3
Francia	Charles De Gaulle	3	4	76,2	67,4
Francia	Orly	2	3	31,9	32,3
Italia	Fiumicino	4	3	43,5	40,5

Fuente: Grupo ADP³⁹, Asociación Italiana de Gestores Aeroportuarios⁴⁰, Fraport Group⁴¹, otros⁴².

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. Como se observa los aeropuertos que se presentan en el Cuadro 3, tienen como mínimo dos terminales aeroportuarios; mientras que, el AIJC cuenta con una terminal de pasajeros. En cuanto al tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Orly, el aeropuerto con menor tráfico de la muestra, registró en el año 2019 un total de 31,9 millones de pasajeros, 35% más de lo registrado por el AIJC en ese año; y, en el año 2023, 32,3 millones de pasajeros, un 52% más de lo registrado por el AIJC en ese mismo periodo.

[Énfasis y subrayado agregado. No se incorporan las notas de pie de página.]

8. Finalmente cabe destacar que las propias organizaciones agrupadas de aerolíneas, entre ellas la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha manifestado, en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, que la metodología de *benchmarking* no resulta aplicable para la determinación de la TUUA de Transferencia. En efecto, en la Audiencia Pública, celebrada el 26 de febrero de 2025, el señor Martín La Rosa, representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), se pronunció expresamente en contra del uso de la metodología de *benchmarking* para la determinación de la TUUA de Transferencia, indicando "Hay que tener mucho cuidado al momento de regular en comparar lo que sucede en otros aeropuertos, no? Porque claro, no hay ejemplos claros, hay aeropuertos que pueden ser operados por el Estado o hay otro tipo de contratos de concesión". Refiriéndose expresamente a la metodología de *benchmarking*, que fue descartada por el Ositrán, señaló, "mi pregunta no va en base a la metodología que se ha descartado, no a esa en específico porque esa es clara que no aplicaba y no era la mejor."

9. Por los fundamentos expuestos, en mi opinión, no resulta apropiado desde un punto de vista técnico, utilizar la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking* para la determinación de la TUUA de Transferencia debido a que la información disponible es limitada, no representativa y no comparable con el servicio sujeto a tarificación."

Culminada la fundamentación el tema pasó a la orden del día para la adopción del acuerdo respectivo.

II.- INFORMES

- II.1 En este estado de la sesión, la Presidenta informó que se ha recibido la Carta N° 1397-2025-GR-AdP de Aeropuertos del Perú S.A. sobre el requerimiento de uso de la palabra respecto a la solicitud de aprobación del porcentaje del "Margen de Rentabilidad" para su inclusión en el Expediente Técnico Correspondiente al Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA) del Aeropuerto de Pucallpa; asimismo solicita copia del último informe de metodología.

Los miembros del Consejo Directivo tomaron conocimiento y manifestaron su conformidad en brindar el uso de la palabra, y que se remita a Aeropuertos del Perú S.A. el Informe Conjunto N° 00210-2025-IC-OSITRAN, a fin que tengan la posibilidad de presentar sus comentarios en la próxima sesión.

III.- PEDIDOS

Los señores Claudia Salaverry y Javier Masías formularon los siguientes pedidos:

Pedido N° 001-816-25-CD-OSITRAN

Sugerir al concedente-MTC insista en negociar con el concesionario-LAP el 46.5 % del total de ingresos de la concesión que va al Estado o evalúe otras opciones como la de mayor plazo que se puedan plantear, para así evitar que se afecte negativamente el excedente del consumidor en beneficio del excedente del productor; tal cual se aprecia en el planteamiento de LAP, recogido en el análisis del equipo técnico de OSITRAN.

Pedido N° 002-816-25-CD-OSITRAN

Tomar acciones a fin de consultar a la Academia, como la Universidad del Pacífico, que tiene una Escuela Pública de prestigio y con una Maestría especializada en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de Infraestructura, para que nos apoyen con argumentos técnicos que contribuyan a la mejor decisión del Consejo Directivo, o también podría ser la Universidad de ESAN, que cuenta con un área especializada para estos asuntos como el School of Government. Ambas instituciones académicas, con muy buen prestigio sobre estas materias.

IV.- ORDEN DEL DÍA

- IV.1 **Aprobación del Nuevo Informe "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".**

Se puso en consideración del Consejo Directivo el Nuevo Informe: "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" de fecha 27 de agosto de 2025 y anexos, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, presentado a través del Memorando N° 00183-2025-GRE-

OSITRAN, así como la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo y su exposición de motivos.

Luego del respectivo debate e intercambio de ideas, y teniendo en consideración la fundamentación que consta en actas los señores miembros del Consejo Directivo, en mayoría adoptó el siguiente acuerdo, con el voto en discordia de la Presidenta del Consejo Directivo, quien está de acuerdo con los fundamentos y metodología presentada mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN;

**ACUERDO N°2594-816-2025-CD-OSITRAN
de fecha 13 de octubre de 2025**

Visto el Nuevo Informe: "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" de fecha 27 de agosto de 2025 y anexos, que incluye la matriz de comentarios realizados por los interesados a la propuesta de revisión tarifaria, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, presentado a través del Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán acordó, en mayoría, con el voto en discordia de la Presidenta del Consejo Directivo, quien está de acuerdo con los fundamentos y metodología presentada mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN:

- a) No aprobar el Nuevo Informe: "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" y anexos.
- b) Solicitar a las áreas técnicas que presenten un nuevo informe considerando los fundamentos en mayoría que constan en actas, en el que se considere además la evaluación utilizando la metodología de tarificación comparativa o de benchmarking.
- c) Dispensar el presente acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta.

Siendo las 19:00 horas del lunes 13 de octubre de 2025, se dio por concluida la Sesión Extraordinaria.


ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta


**CLAUDIA JANETTE SALAVERRY
HERNÁNDEZ**
Directora


JAVIER MIGUEL MASÍAS ASTENGO
Director



TUUA de Transferencia en el AIJC

Posición adoptada por el OSITRAN a la fecha

*Sesión de Consejo Directivo
13 de octubre de 2025*



1. Origen del Derecho al cobro de la TUUA

FORUM

1. 1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el Contrato

1. 1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el Contrato (1/8)



- *El origen de este derecho se encuentra en la literalidad del Contrato de Concesión firmado entre el Estado peruano y LAP.*

CALIFICACIÓN DEL FLUJO DE PASAJEROS

1. Pasajeros Nacionales de Origen
2. Internacionales de Origen
3. Pasajeros Nacionales de Destino
4. Pasajeros Internacionales de Destino
5. Pasajeros en Conexión/Tránsito



1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el Contrato (2/8)

12:07

21%

Flughafen
Frankfurt Main AG



0230



Por razones de planificación, algunas zonas esenciales en el nivel 2 (por ejemplo, Perú Plaza II, hall de control de pasajes) se diseñarán con diferentes alturas para la iluminación, y para la comodidad de los pasajeros, concesionarios, aerolíneas y autoridades gubernamentales.

La altura estándar de los niveles tomará en cuenta las instalaciones requeridas (por ejemplo, aire acondicionado) así como los canales de equipaje que se desplazan de las islas de control de pasajes en el nivel 2 cerca de las veredas del terminal, hasta el área complementaria de equipaje en el nivel 1, adyacente a la plataforma.

Flujo de Pasajeros

El flujo de pasajeros dentro del terminal se determina de acuerdo a varios factores. Las consideraciones principales incluyen el procesamiento secuencial necesario para pasajeros de llegada y de salida, la seguridad y la oportunidad de que los pasajeros se beneficien de los servicios y comodidades de las instalaciones. El esquema propuesto satisfará las tres consideraciones.

Estos flujos muestran en la Figura PMG-PENT-ad-30-P1 (flujos de pasajeros en vuelos de salida), la Figura PMG-PENT-ad-30-P2 (flujos de pasajeros en vuelos de llegada), y la Figura PMG-PENT-ad-30-P3 (flujos de pasajeros en vuelos de conexión/tránsito). Cada uno de los diferentes flujos se describen a continuación.

Pasajeros Nacionales de Origen – Los pasajeros de origen llegarán al nivel 2 en la zona de veredas designada para vehículos privados, buses de transbordo ("shuttles") o taxis. El proceso de control de pasajes tendrá lugar en las islas de control de pasajes dentro del edificio en instalaciones automatizadas especiales cerca de la entrada al edificio o de las mismas veredas (denominadas control de pasajes en la zona de veredas). Además del control de pasajes por parte de las aerolíneas, los pasajeros deberán pagar el impuesto aeropuerto. En el largo plazo, este proceso deberá llevarse a cabo antes del control de pasajes y será mandado por las aerolíneas, o deberá incluirse dentro del precio del pasaje a fin de reducir la cantidad de trámites/procesos a realizarse en el aeropuerto. Después del control de pasajes, los pasajeros que se dirijan directamente a las áreas del sector aéreo pasarán al área centralizada de control de seguridad. Sin embargo, los parientes o amigos que acompañen y se despidan de sus pasajeros contarán con un área adicional con tiendas pequeñas, cafés y otros dentro del hall de control de pasajes, frente al área asegurada del sector aéreo.

Luego del control de seguridad, los pasajeros pasarán al Perú Plaza II nacional que ofrece entre otras instalaciones comerciales, un pequeño patio de comida y área de espera general para pasajeros (en conexión y de origen). Dependiendo de la puerta de salida anunciada, los pasajeros nacionales se dirigirán al espigón sudoeste o al espigón sudeste. Debido a la longitud de los espigones, se acondicionarán pasadizos mecánicos, incluso en la primera etapa de operación. Además, debido a que el edificio del terminal consistirá de 2 niveles, todos los pasajeros nacionales de origen se dirigirán a las puertas de embarque con puentes de contacto que se encuentran en el mismo nivel. Las puertas de embarque de autobuses se ubicarán debajo del espigón de salida, a los que se accederá mediante ascensores, escaleras mecánicas o rampas.

Pasajeros Internacionales de Origen – Los pasajeros internacionales usarán las mismas áreas de procesamiento que los pasajeros nacionales, incluyendo el área centralizada de control de seguridad. Dentro del Perú Plaza II nacional, los pasajeros internacionales podrán unirse a los pasajeros nacionales o podrán dirigirse directamente al área de

Consejo Frankfurt-Berlín-Copenhague



Consejo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Flughafen
Frankfurt Main AG



0230



conexión o tránsito internacional. En este caso, los pasajeros internacionales pasarán el área centralizada de control de pasaje y ingresarán al enorme Perú Plaza II internacional que incluirá un patio de comidas, tiendas de duty free, tiendas y restaurantes.

Para la comodidad de los pasajeros internacionales de origen, se contará con un área centralizada de espera dentro del Perú Plaza II. De allí, los pasajeros se trasladarán a las áreas de salas de espera en los espigones del noroeste, o a los zonas de descanso de los puntos de embarque ubicados debajo del espigón de salidas en el nivel 1.

Pasajeros Nacionales de Destino – Las aeronaves de los pasajeros nacionales de destino arribarán a una puerta de embarque con puente de contacto o a una posición de estacionamiento remota. En el primer caso, los pasajeros desembarcarán de la aeronave a través del puente de embarque e ingresarán al espigón del terminal en el nivel 2. Dependiendo del área específica de espera de la aeronave, los pasajeros pasarán primero un corredor corto o usarán directamente las gradas, escaleras mecánicas, ascensores o rampas para dirigirse al espigón de llegadas, ubicado debajo del espigón de salidas.

Los espigones de llegada finalizarán en el área este u oeste de entrega de equipaje nacional. Los pasajeros sin equipaje registrado se trasladarán directamente al hall común de espera. Los demás pasajeros esperarán por su equipaje registrado. Por razones de seguridad, se proporcionará un control adicional de las etiquetas del equipaje a la salida del área de entrega de equipaje.

Desde el área de entrega de equipaje, los pasajeros pasarán al hall de espera de vuelos de llegada, que contará con áreas especiales de espera para las personas que reciben a los pasajeros, áreas para los concesionarios, además de mostradores de informes para los pasajeros de llegada, comodidades adicionales e instalaciones administrativas. Finalmente, los pasajeros se dirigirán a la zona de veredas de acceso al terminal o a la zona de estacionamiento vehicular de manera tal de tomar autobuses, taxis o vehículos privados.

Pasajeros Internacionales de Destino – Por lo general, los pasajeros internacionales de destino se dirigirán al terminal principal por una ruta similar a la de los pasajeros nacionales, la cual se adapta a todas las áreas de procesamiento respectivas. Las dos áreas centralizadas de control de inmigración (una para el espigón oeste, otra para el espigón este) conforman el primer elemento de procesamiento dentro del terminal principal. Los pasajeros pasarán el área de control de inmigración e ingresarán al área centralizada del equipaje internacional, donde se anunciarán los vuelos de llegada. Los pasajeros con equipaje registrado esperarán dentro del área de entrega de equipaje y deberán someterse a un área de control de las etiquetas del equipaje, ubicada en las cercanías del área de control de aduanas. Los pasajeros internacionales de destino pasarán el área centralizada de control de aduanas e ingresarán al área de espera común, o saldrán del edificio del terminal de pasajeros en el sector terrestre directamente a los sistemas de transporte terrestre.

Pasajeros en Conexión/Tránsito – Por lo general, los pasajeros en conexión y tránsito de vuelos de llegada usarán los mismos espigones de llegada y se dirigirán al edificio del terminal principal. Dependiendo del vuelo de conexión, se utilizarán diferentes flujos:

Los pasajeros en conexión o tránsito internacional-internacional pasarán el área separada de control de seguridad ubicada en el nivel 1 cerca de la entrada al área de entrega de equipaje. Estos pasajeros en conexión se dirigirán directamente al Perú Plaza

Consejo Frankfurt-Berlín-Copenhague



Consejo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el contrato (3/8)



• Pasajeros de Conexión/Tránsito

“Pasajeros en Conexión/Tránsito – Por lo general, los pasajeros en conexión y tránsito de vuelos de llegada usarán los mismos espigones de Llegada y se dirigirán al edificio del terminal principal. Dependiendo del vuelo de conexión, se utilizarán diferentes flujos (...)”



Se trata de un pasajero que desciende de la nave y entra al terminal para abordar otro vuelo, su calificación según OACI es **Pasajero de Transferencia.**



Aprobado por el Secretario General y publicado bajo la responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



OACI



(141) Manual de planificación de aeropuertos

Flexibilidad. Las posibilidades de adaptación a métodos de operación y necesidades técnicas y físicas nuevos y radicalmente diferentes, con los consiguientes cambios en la utilización y población de determinadas zonas así como la posibilidad de adaptación a los cambios graduales. Significa también la posibilidad de aumentar la capacidad operacional en el marco de los límites físicos existentes.

Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto. Terminal de transporte de personas o de carga en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.

Clasificada. Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

- está situado en un área designada al movimiento de las aeronaves en la superficie, o
- sobrepuja de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo, o
- está fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

Parte pública. Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de los mismos que no son parte aeronáutica, identificada como tal por los Estados y las entidades pertinentes en sus programas de seguridad.

Parte aeronáutica. El área de movimientos de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Pasajeros y equipaje de transferencia. Personas y equipaje que tienen enlace directo entre dos vuelos diferentes.

Pasajeros y pasajeros en tránsito. Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegaron.

Paralela de estuario. Una rampa ajustable y accionada mecánicamente para proporcionar a las personas que viajan acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.

Plataforma. Área definida en un aeródromo destinada a dar cabida a las aeronaves para fines de embarque o desembarque de las personas que viajan, el correo o la carga, el abastecimiento de combustible, el estacionamiento o el mantenimiento.

Presentación. Tránsito de pasajeros para ser aceptado en determinado vuelo.

Puesto de estacionamiento de aeronaves. Área de una plataforma que se destina al estacionamiento de una aeronave.

Puesto de presentación. Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.

Sala de espera en la parte aeronáutica. El espacio comprendido entre la sala de espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.

Sala de llegadas. El espacio comprendido entre la sala de recogida o inspección aduanera de equipaje y las salidas en la parte pública del edificio de pasajeros.

Sala de presentación. Espacio entre la entrada a la parte pública del edificio de pasajeros y los puestos de presentación.

Sala de salida. El espacio entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.

Terminal de pasajeros. Edificio destinado principalmente a facilitar la llegada, la salida y el tránsito del público viajero.

3:00 p. m.

1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el contrato (4/8)



¿Qué sucede con la TUUA?

Se encuentra descrita en el Anexo 5 del Contrato de Concesión firmado entre el Estado peruano y LAP.

ANEXO 5 POLITICA SOBRE TARIFAS

Definiciones y términos

1. "Tarifas Máximas." Significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. Las tarifas máximas, se encuentran reguladas en el Apéndice 2 del presente Anexo.

Condiciones generales

1. Las condiciones para la prestación de cualquier nuevo servicio, así como la tarifa respectiva, que a juicio del Concesionario o de OSITRAN sea necesario implementar en el Aeropuerto, deberán ser aprobadas por OSITRAN. La tarifa para dicho servicio será fijada tomando como referencia diversos factores económicos. De ser considerado oportuno y necesario por OSITRAN, dicho servicio podrá ser incluido dentro de los conceptos contemplados en la TUUA. Se seguirá el mismo tratamiento para cualquier tarifa regulada.

En el supuesto que, por razones de desarrollo tecnológico u otras, los servicios comprendidos en la TUUA sean mejorados o reemplazados, la variación correspondiente en dicha tarifa será determinada por OSITRAN.

1. Se ha tomado ocho años como tiempo límite para el aumento de algunas tarifas ya que actualmente solo se tienen definidas las inversiones para este intervalo. A partir del noveno año de vigencia de la Concesión las variaciones de las tarifas se harán conforme esté especificado para cada caso.

2. Para los efectos del pago de la Retribución, el Concesionario será el único responsable de su pago.

3. Los servicios dentro del Aeropuerto deberán ser brindados dentro de un esquema de libre mercado. En tal sentido, el Concesionario no podrá, salvo justificación, limitar ni restringir el ingreso de empresas interesadas en brindar diferentes servicios en el Aeropuerto.

4. Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, deberán ser facturados en el Perú.

5. La fiscalización de OSITRAN de los procesos de subasta y contratación con terceros a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la aprobación de las bases, la fijación de precios bases y demás condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores.

Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios.
 - 1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, 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.

- a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.



1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el contrato (5/8)



Contrato original

5. La fiscalización de OSITRÁN de los procesos de subasta y contratación con terceros a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la aprobación de las bases, la fijación de precios bases y demás condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores.

Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios.
1.1. La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, 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.

a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

TUUA

Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto que tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1.

Se clasifica en:

a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

(Pasajero Embarcado en vuelo Internacional).

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

(Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a esta última le corresponde. Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional)

La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese período, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste determinará los mecanismos de su cobranza.

b. Atarizaje y Despegue

La tarifa por el presente concepto, que incluye el uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, ayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por noventa minutos, se registrará de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 2.



1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el contrato (6/8)



La TUUA no habla de los pasajeros descritos en el flujo de pasajeros, sino solo de dos tipos de pasajero:

1. Pasajero ***Embarcado*** en Vuelo Internacional
2. Pasajero ***Embarcado*** en Vuelo Nacional

FLUJO DE PASAJEROS

1. Pasajeros Nacionales de Origen
2. Internacionales de Origen
3. Pasajeros Nacionales de Destino
4. Pasajeros Internacionales de Destino
5. Pasajeros en Conexión/Tránsito



¿Quiénes son pasajeros embarcados?



1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el contrato (7/8)



Contrato original

TRANSACCIONES AEROPORTUARIAS Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS DIRECTAMENTE POR EL CONCESIONARIO.

1. Régimen de tarifas y precios aplicables

1.1. Servicios Aeroportuarios.

La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, 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.

a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21,19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde. Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).

La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3,39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese período, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste determinará los mecanismos de su cobranza.

Pasajero Embarcado

- No existe definición en el Contrato
- Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago-1944) aprobado por el Perú (Resolución Legislativa N° 27126 y DS 036-99-RE):

Embarque: “Acto de subir a bordo de una aeronave con el objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo” (mismo símbolo)



1.1. Origen del Derecho al Cobro de la TUUA se encuentra en el contrato (8/8)



1. Pasajeros Nacionales de Origen
2. Pasajeros Internacionales de Origen
3. Pasajeros Nacionales de Destino
4. Pasajeros Internacionales de Destino
5. Pasajeros en Conexión/Tránsito

TUUA

(Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto)

- Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional
- Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional

¿Quiénes serían los pasajeros con embarcados en vuelo nacional o internacional?

1. Pasajeros Nacionales de Origen 
2. Pasajeros Internacionales de Origen 
3. Pasajeros Nacionales de Destino 
4. Pasajeros Internacionales de Destino 
5. Pasajeros en Conexión/Tránsito 



1.2. La mención a los pasajeros en transferencia si aparece en el Anexo 6

1.2. La mención a los pasajeros en transferencia si aparece en el Anexo 6 (1/5)



Propuesta Técnica Anexo 5 Vol 1

Flughafen **0072** **005001**

Table B-6
Volumenes Importantes de Diseño de Tráfico (Pasajeros u Operaciones / Hora Punta)

	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,200	3,400	3,600	3,800
Operaciones Internacionales										
Pasajeros de Salida	1,148	1,250	1,350	1,450	1,550	1,650	1,750	1,850	1,950	2,050
Pasajeros de Llegada	600	650	700	750	800	850	900	950	1,000	1,050
Pasajeros de Conexión	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190
Transferencia y Pasajeros de Tránsito	80	140	180	220	260	300	340	380	420	460
Operaciones Nacionales										
Pasajeros de Salida	470	500	530	560	590	620	650	680	710	740
Pasajeros de Llegada	500	540	580	620	660	700	740	780	820	860
Pasajeros de Conexión	80	130	180	230	280	330	380	430	480	530
Transferencia y Pasajeros de Tránsito										
Operaciones Internacionales										
Pasajeros de Salida	1,250	1,400	1,550	1,700	1,850	2,000	2,150	2,300	2,450	2,600
Pasajeros de Llegada	700	750	800	850	900	950	1,000	1,050	1,100	1,150
Pasajeros de Conexión	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190
Transferencia y Pasajeros de Tránsito	80	140	180	220	260	300	340	380	420	460
Operaciones Nacionales										
Pasajeros de Salida	470	500	530	560	590	620	650	680	710	740
Pasajeros de Llegada	500	540	580	620	660	700	740	780	820	860
Pasajeros de Conexión	80	130	180	230	280	330	380	430	480	530
Transferencia y Pasajeros de Tránsito										
Operaciones Internacionales										
Asiáticos	18	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Europeos	8	6	9	8	11	13	14	15	16	17
América del Sur	7	6	8	10	11	12	13	14	15	16
Operaciones Nacionales										
Asiáticos	16	18	22	25	28	31	34	37	40	43
Europeos	12	14	17	19	21	23	25	27	29	31
América del Sur	15	13	13	14	14	15	15	16	16	17

Consorcio Frankfurt-Berlín-Charlottenburg

Consorcio del Aeropuerto de Frankfurt

Los pasajeros en transferencia aparecen como parte del volumen de diseño de tráfico



1.2. La mención a los pasajeros en transferencia si aparece en el Anexo 6 (2/5)



Propuesta Técnica Anexo 5 Vol

Flughafen
Frankfurt Main AG



0203 COSAPI

- *Agencia Programática de Conexiones* – Se contará con una amplia área de compras para los pasajeros internacionales y nacionales, sean estos de conexión o de origen.
- *Utilización del Terminal Existente* – En el año 15, las operaciones de pasajeros se desplazarán al nuevo terminal de la zona central. Después de dicho año, el terminal existente de pasajeros, ampliado y modificado, particularmente en cuanto a zonas de boletines y de entrega de equipajes se refiere, será utilizado exclusivamente para funciones comerciales de venta al por menor al público en general. Peró Plaza I, junto con el resto de la zona central, será reconvertido y ampliado, será convertido en un centro comercial regional para el público en general, de manera que el nuevo Peró Plaza II en el nuevo terminal central prestará servicios a los pasajeros.
- Los planes de estacionamiento y el sistema externo de acceso, que se tendrá delante del nuevo terminal, serán reconvertidos y amplificados, y se utilizarán para las mencionadas instalaciones comerciales. Las plataformas del terminal existente serán usadas en el largo plazo para otras funciones aeronáuticas, tales como aviación general, mantenimiento de aeronaves, y carga.
- *Virreina de los Logros del Perú con un Tema Peruano* – El nuevo terminal también será un vehículo de expresión cultural que exhiba los notables logros del pueblo peruano.

El nuevo Peró Plaza II se basa en el concepto del Peró Plaza original (Peró Plaza I) que se creó para la fase inicial en el terminal existente. Peró Plaza II continuará la estrategia de ventas al por menor en esta nueva ubicación. Los ingresos generados por Peró Plaza II serán reinvertidos en el desarrollo exitoso de todo el aeropuerto, incluso después del fin de la concesión en el año 30.

2.2.1–C.3 Concepto Funcional del Terminal (Año 30)

General

La idea central detrás del concepto del terminal central es la creación de un edificio compacto con niveles diferentes para los pasajeros de llegada y salida. Sin embargo, el sitio disponible para dicho desarrollo está limitado por los 1.070 metros de distancia de separación entre las dos pistas de aterrizaje paralelas. El plano del terminal de pasajeros con forma de "H", cumple con los requisitos técnicos mínimos, nuestras propias normas de planificación, con respecto a las distancias de recorrido mínimas para todos los pasajeros y tiempos de conexión mínimos para los pasajeros de conexión, a la vez que proporciona una zona de ventas atractiva para pasajeros y concesionarios.

El complejo del nuevo terminal de pasajeros incluye el edificio principal del terminal, que alberga instalaciones de procesamiento de pasajeros, área comercial de ventas y zonas de procesamiento de equipaje; así como los cuatro espigones, de llegadas y salidas tanto internacionales como nacionales. Los dos espigones de carga por un solo lado al sur del edificio terminal principal se asignan para los vuelos nacionales, y los dos espigones de doble carga (carga por los dos lados) al lado norte del terminal principal se asignan para los vuelos internacionales. Los espigones y los edificios de terminales están diseñados como instalaciones de dos niveles a fin de separar a los pasajeros de llegada y salida. Los pasajeros de conexión también deberán pasar por la zona externa de control de seguridad.

Los principales aspectos del concepto de desarrollo son los siguientes:

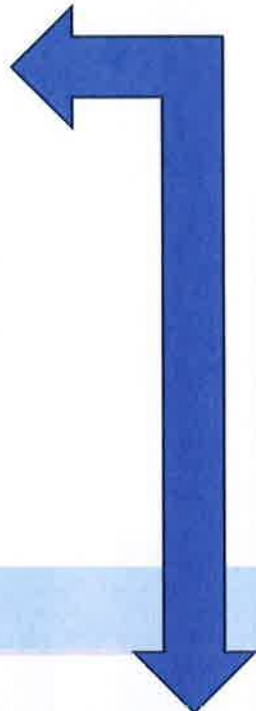
- *Un Terminal de Diseño y Distribución Atractiva* – Una condición previa importante era crear una distribución funcional y atractiva que opere eficazmente durante el periodo

Carstenhe Frankfurt-Offiziell-Change

Concedido al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

63

Se señala que los pasajeros de conexión también deberán pasar por la zona externa de control de seguridad



1.2. La mención a los pasajeros en transferencia si aparece en el Anexo 6 (4/5)



Flughafen
Frankfurt Main AG



0233 COSAP

de espera de las aeronaves en los espigones internacionales y el área de distribución de equipaje.

- *Equipaje en Conexión* – El equipaje en conexión internacional-nacional se trasladará desde el vuelo de llegada hasta el área internacional de distribución cerca del área internacional de entrega de equipaje. Los pasajeros recogerán su equipaje y atravesarán el control de aduanas en el AUJC para todos los vuelos nacionales de llegada. Luego del área de control de aduanas, los pasajeros registrarán nuevamente su equipaje en una faja transportadora o carro especial para el equipaje en conexión en el nivel 1, o en el mostrador normal de control de pasajes en el nivel 2.

Si el equipaje se registra a su último destino, los pasajeros no tendrán que recoger el equipaje en el AUJC. El equipaje en conexión se dirigirá directamente desde la aeronave hasta un área común centralizada de manejo de equipaje. Dependiendo del tiempo de conexión, el equipaje se colocará en el área de manejo de equipaje o se embarcará directamente al carro o contenedor de equipaje del vuelo de conexión.

Diseño Arquitectónico

El diseño del terminal central reflejará la misma filosofía que el de la ampliación del terminal existente. El objetivo del diseño consiste en transmitir la imagen de un aeropuerto moderno de clase internacional con un sello distintivamente peruano. Aunque el diseño conceptual se ha creado con fines de planificación y estimación, se ha previsto que el mismo constituirá el punto de partida de continuos debates con arquitectos locales.

- *Diseño Arquitectónico del Edificio y Acabados* – El enfoque arquitectónico será similar al usado en la ampliación del terminal existente. El símbolo representativo sigue siendo Perú Plaza, diseñado en este caso con paredes angulares similares a las de un templo y coronadas por un elemento escultural de vidrio piramidal. Los espigones serán dos brazos lineales paralelos que se proyectarán desde el terminal principal. La estructura será de concreto armado, con vidrio y acero que se usará para crear espacios abiertos y con gran iluminación. Los acabados exteriores reflejarán motivos peruanos.
- *Diseño del Lugar y Paisajes* – Se usarán plantas y paisajismo alrededor del terminal y áreas de estacionamiento así como dentro del terminal y en el sector aéreo. Se ha previsto que las plantas del exterior cubran toda el área y que sean plantas oriundas del país y que necesiten poca agua, las mismas que serán regadas con agua reciclada. Se usarán también marcas de colores en el pavimento y postes para orientar a los pasajeros en su tránsito entre el terminal y las áreas de vereda/estacionamiento del terminal. El área llena de luz que presenta Perú Plaza II incorpora además una gran cantidad de luz natural para servir de apoyo a grupos de arbustos de baja altura y plantas de mayor tamaño. En el campo aéreo se utiliza agua reciclada para controlar el polvo en las áreas no pavimentadas.

Equipaje de
pasajeros en
Conexión/Tránsito



Propuesta Técnica Anexo 5 Vol 2



1.2. La mención a los pasajeros en transferencia si aparece en el Anexo 6 (5/5)

Propuesta Técnica Anexo 5 Vol 5

4.1.2.1.2 Estrategia de Mediano Plazo - Aeropuerto Hub de la Región Andina

La estrategia de mediano plazo consiste en desarrollar el Aeropuerto para convertirlo en la puerta de entrada / salida hacia y desde la Región Andina, el Mercosur, Norte y Centro América y, en general, en el vínculo principal con el resto del mundo de manera que sea uno de los elementos motores más activos para el desarrollo de la Región. La implementación de esta estrategia significará una mejora enorme del servicio de transporte aéreo hacia Norteamérica, Europa y Asia para los habitantes del Perú, del Norte de Chile y Argentina, de Bolivia, Ecuador y el Amazonas brasileño.

Hay varios aeropuertos en la Región que intentan atraer a las aerolíneas para que establezcan su "hub" en ellos. Por lo tanto, no basta contar con una ubicación geográfica favorable en el centro del cono sur y con un mercado bien desarrollado. Adicionalmente, el Consorcio implementará una estrategia orientada a brindar los servicios y la infraestructura óptimos para la promoción del tráfico, del turismo y la atracción de un "hub carrier". Factores elementales son:

- El tiempo mínimo de conexión entre vuelos nacionales y/o internacionales no debe exceder una hora, razón por la cual se ha diseñado un terminal único de pasajeros para todos los destinos, tal y como está descrito en el Capítulo 2.
- Debe existir la capacidad adecuada para el desarrollo futuro de las principales instalaciones aeroportuarias tales como la pista de aterrizaje y despegue, el terminal de pasajeros y la zona de rampa, tal y como está descrito en el Plan Maestro (Capítulo 2).
- Se deben dar a las aerolíneas condiciones económicas favorables en elementos tales como derechos de aterrizaje, alquileres de mostradores y oficinas y el precio de combustible.

La gerencia del aeropuerto estará dispuesta a atender los deseos y preocupaciones de sus clientes principales brindando servicios seguros, eficaces y de calidad, factor indispensable para un verdadero "hub" de importancia. Esta política gerencial incluye la capacidad de desarrollar el negocio no aeronáutico generando así ingresos adicionales significativos y flujo de caja para las inversiones necesarias para el desarrollo de la infraestructura sin repercusión automática a las tarifas. La respectiva estrategia del Consorcio se detalla más adelante.

El Consorcio intentará interconectar la mayor cantidad de rutas a través de Lima trabajando muy estrechamente con las diferentes aerolíneas, tanto de pasajeros como de carga. Esta cooperación se enfocará en implementar cooperaciones de forma de código compartido, procedimientos

Consorcio Frankfurt-Bochum-Cosapi  Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Flughafen
Frankfurt Main AG



0751



agilizados de facturación de pasajeros, y en desarrollar conjuntamente planes para el mejor aprovechamiento de la capacidad de carga en bodega.

Uno de los objetivos primarios será el One World Alliance que en la actualidad ya tiene una porción significativa del mercado de Lima, pero no cuenta con servicios y marcas que lo identifiquen, tales como salones, servicio al pasajero, servicio de equipajes perdidos y enconrados. Los integrantes del One World Alliance que operan actualmente en Lima son:

- Lan (incluso Lan Chile y Lan Perú)

**En la Propuesta Técnica cuando LAP
aborda la interconexión a través de
Lima para pasajeros y para carga, se
compromete a cooperar con
procedimientos agilizados de
facturación para pasajeros.**

1.3. Fijación de la TUUA

1.3.Fijación de la TUUA (1/4)



Propuesta Técnica Anexo 5 Vol 5

Flughafen
Frankfurt Main AG



6802

COSAPI

Tráfico Nacional

Es la intención del Consorcio reajustar de manera moderna las tarifas nacionales según las disposiciones establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, a fin de:

- Establecer un clima de confianza entre todos los asociados involucrados en el futuro desarrollo del Aeropuerto.
- Cumplir con los requisitos del plan de mercadeo de convertir el Aeropuerto en el "hub" de vuelos nacionales.
- Preparar la implementación del concepto de costos aeroportuarios bajos que apoye una futura estrategia de tarifas bajas.
- Introducir el concepto de TRAVELife (descrito en la sección 1 del presente capítulo) basado en un ágil sistema de venta de pasajes, estrategia que apunta a proporcionar accesos más fáciles hacia el transporte aéreo en base a tarifas bajas y distribución electrónica.

Tráfico Internacional

Tomando en cuenta la posición tanto de los transportistas internacionales como de IATA, el Consorcio se abstendrá de proponer aumentos unilaterales en las tarifas y cobros aéreos internacionales, y propondrá una estructura de precios mejorada que apoye el desarrollo del tráfico internacional (Ejemplo: Contratos de billetes de ida y vuelta). Esto permitirá el flujo de tráfico de interconexiones internacionales (es decir, los vuelos de enlace regionales de conexión con vuelos de largo recorrido).

Según el Anexo 5 del Contrato de Concesión, las tarifas de aterrizaje y estacionamiento, la TUUA y los cobros por iluminación están preestablecidas hasta el octavo año de la Concesión. Estas tarifas cubrirán los costos de las operaciones y el desarrollo del Aeropuerto así como los costos de los servicios aeronáuticos que permanecerán a cargo de CORPAC. Los elementos tarifarios nuevos a implementarse en los próximos años incluyen servicios como el empleo de puentes de embarque, traslado de pasajeros en ómnibus a posiciones remotas y servicios de seguridad y conciliación de equipo.

Las tarifas aeroportuarias son una variable crítica en el desarrollo de un aeropuerto y a fin de que el Consorcio pueda ser atractivo para las líneas aéreas, los costos de las operaciones aéreas deberán ser competitivos en comparación con los de otros aeropuertos de la región. A su vez, esto significa que para financiar el desarrollo del aeropuerto se requiere de un servicio efectivo que guarde relación con los costos.

Por consiguiente, se observarán los principios aceptados internacionalmente de transparencia, costo-relación e indiscriminación (OACI Doc. 9082/23). Antes de cualquier fijación de tarifas, el Consorcio llevará a cabo reuniones de consulta con el ente regulador, OSITRÁN, y las aerolíneas a fin de discutir y establecer la necesidad de aumentos que estarán basados en los costos (que se analizarán con las aerolíneas), los servicios que se prestan y los programas de inversión.

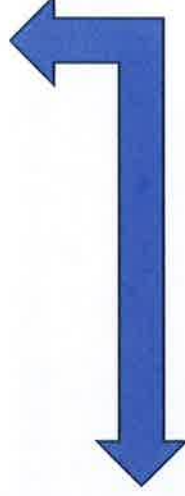
Hasta donde sea posible se evitará cualquier subvención cruzada, a pesar que el Consorcio es consciente de que podrá financiarse las mejoras necesarias en las instalaciones del aeropuerto a través de ingresos no aeronáuticos adicionales. En ningún caso se usarán los subsidios cruzados para apoyar cualquier acción no competitiva en el Aeropuerto.

Consorcio Frankfurt-Beschäftigte-Gesamt

Consejo del Aeropuerto



¿Cómo se definen las tarifas?
La Propuesta Técnica señala que los aumentos no debe ser unilaterales y que antes de la fijación tarifaria se llevarán reuniones de consulta.
Sin embargo no exige que debe haber consenso o acuerdo con las líneas aéreas, como las líneas aéreas sostienen.

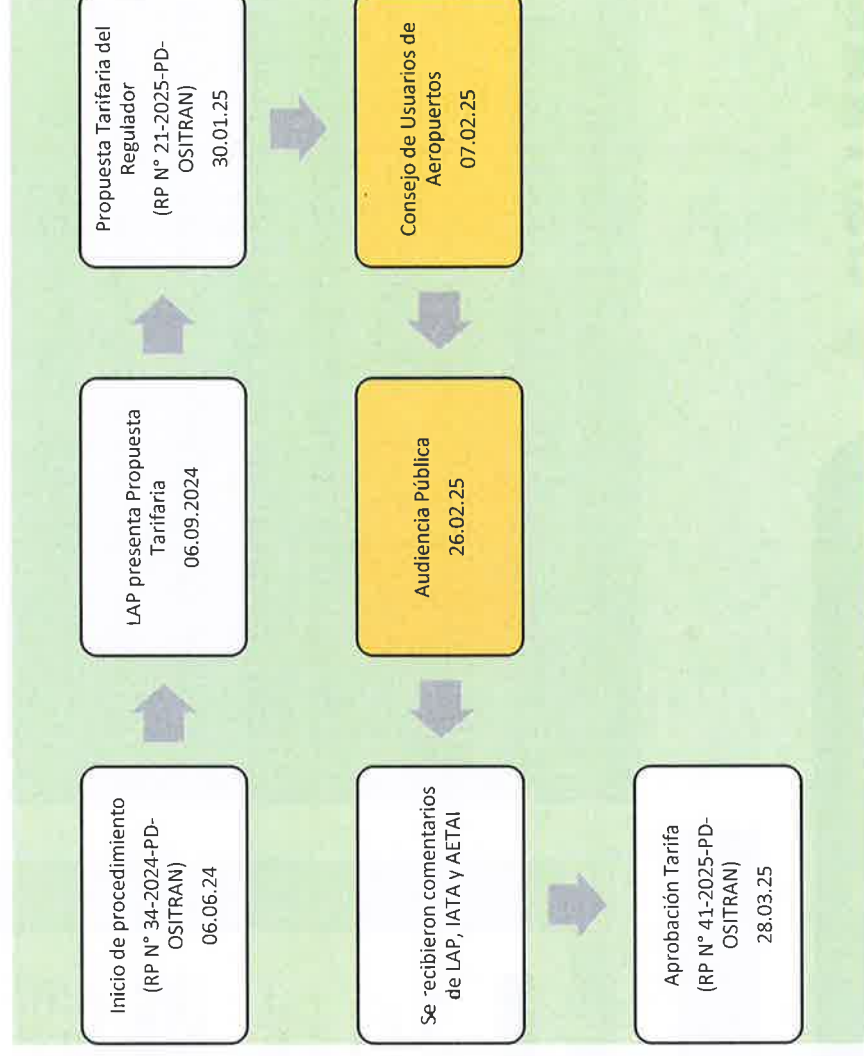


1.3.Fijación de la TUUA (2/4)

Procedimiento Fijación Tarifaria en el RETA

El primer RETA fue aprobado por la Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN publicada el 27 de setiembre de 2004, donde se precisa el procedimiento a seguir para la aprobación de tarifas.

El actual RETA ha sido aprobado por Resolución N° 0003-2021-CD-OSITRAN del 21 de enero del 2021.



1.3.Fijación de la TUUA (3/4)



RETA

CAPÍTULO VII Participación de los Consejos de Usuarios

Artículo 42.- Participación de los Consejos de Usuarios

42.1. El Ositrán pondrá en conocimiento de los respectivos Consejos de Usuarios, la resolución que aprueba el inicio del procedimiento de fijación, revisión o desregulación tarifaria y, cuando corresponda, las propuestas de fijación o revisión tarifaria presentadas por la Entidad Prestadora.

42.2. Efectuada la publicación de la propuesta de fijación, revisión o desregulación tarifaria en el diario oficial El Peruano, el Ositrán convocará a los respectivos Consejos de Usuarios, a fin de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos les exponga la propuesta tarifaria del Regulador y reciba sobre las mismas sus comentarios, observaciones, aportes y sugerencias.

*Participación de los usuarios de
aeropuertos*



1.3.Fijación de la TUUA (4/4)



Propuesta Técnica Anexo 5 Vol 5

Flughafen
Frankfurt/Main AG



1807

COSAPI

Concesión : OSITRAN ajustará la tarifa cada 3 años. El Presupuesto anual supone un ajuste basado en la inflación. Además de la tarifa base, existe una prima por movimientos nocturnos según el Anexo 5 del Contrato de Concesión, mientras que por los vuelos de prueba y/o entrenamiento sólo se cobra el 25% de la tarifa básica. El volumen de movimientos de aeronaves se obtiene del Pronóstico de Tráfico del Aeropuerto (véase capítulo 2). El ingreso reconocido en el Presupuesto anual es el producido por los movimientos de aeronaves, después de deducir la tarifa del MTOW. La tarifa se calcula basada en el MTOW y el origen del vuelo. Del monto bruto de la tarifa, CORPAC recibe un 50% por servicios aeronáuticos prestados. Para efectos de cálculos de la Retribución se considera como Ingresos Brutos del Concesionario sus 50% de esta tarifa.

Para los cálculos de los servicios nocturnos, se ha utilizado un promedio histórico para proyectar el porcentaje de movimientos de aeronaves que serían gravados con el recargo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Servicio de Estacionamiento de Aeronaves

El Contrato de Concesión asigna las Tarifas por Estacionamiento de Aeronaves. Estas tarifas se basan en un porcentaje de las Tarifas de Aterrizaje gravadas y en el tiempo de permanencia de la aeronave en la rampa. Durante los primeros 90 minutos de estacionamiento de una aeronave, no existe cargo ya que está incluido en la Tarifa de Aterrizaje. Después de los primeros 90 minutos, pero menos de 330 minutos, la tarifa es 10% de la Tarifa de Aterrizaje. Después de 330 minutos, existe un cargo adicional de 2.5% por hora. En el Presupuesto anual, esta metodología se sigue estrictamente, basada en el Pronóstico de Tráfico y los tiempos promedio pronosticados de permanencia de las aeronaves en el Aeropuerto.

Tasa Única de Uso de Aeropuerto

El Concesionario prestará varios servicios en las instalaciones del Aeropuerto, listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Recibirá por estos servicios una tarifa de uso de aeropuerto denominada Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA), según lo estipulado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. En la elaboración del Presupuesto Anual se supuso que se mantendrá la naturaleza de los servicios e instalaciones mencionados en este Apéndice y vinculados a la TUUA.

OSITRAN fijará la TUUA tanto para los pasajeros nacionales como para los internacionales según el Anexo 5 del Contrato de Concesión durante los primeros ocho años. A partir del año 9 de la Concesión se supone que cada 3 años OSITRAN ajustará los montos de acuerdo con la tasa de inflación proyectada. El volumen de pasajeros internacionales y nacionales está determinado por el Pronóstico de Tráfico del Aeropuerto (véase capítulo 2). El ingreso correspondiente se obtiene multiplicando el volumen de tráfico de pasajeros clasificado según origen por el arancel específico. Como se asigna en el Contrato de Concesión, CORPAC recibe un 20% de las tarifas internacionales por servicios aeronáuticos prestados en el aeropuerto. Para efecto del cálculo de la Retribución se considera como ingresos brutos del Concesionario los 80% de las tarifas internacionales y los 100% de las tarifas nacionales.

Servicio de Rampa o Manipuleo en Tierra

Los servicios de rampa incluyen servicios como el uso de escaleras para el embarque y desembarque de pasajeros, el manejo de equipaje, servicios de energía eléctrica (400Hz), agua potable, eliminación de residuos líquidos y sólidos, cargadores elevadores y plantas de arranque externas.

Consorcio Flughafen Frankfurt-Chicago

15/

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

La Propuesta Técnica es clara
al señalar expresamente que
el TUUA se rige conforme a lo
estipulado en el Anexo 5 del
Contrato de Concesión





2. Interpretación del año 2004

2. Interpretación del año 2004 (1/5)



Interpretación Ositrán Sesión 156-2004-CD del 6 de diciembre de 2004

"Jorge Chávez"

ACUERDO NO 566-156-04-CD-OSITRAN

VISTOS la Cúta N° LAP-GOCC-2004-00072 de fecha 10 de septiembre de 2004 y la Cúta LAP/288-04/OL del 24 de noviembre último, así como el Informe N° 012-04-GAL-GRE y el Informe N° 017-04-GRE-OSITRAN, los informes verbales de la AETA, IATA y AITAL de fecha 10 de octubre de 2004, el informe oral de LAP de fecha 1° de diciembre, y el último informe oral de LAP, así como la AETA, IATA y AITAL, en el marco de la Sesión 156-2004-CD del 6 de diciembre de 2004, según lo informado por el General Gerente del Consejo Ejecutivo, en ejercicio de sus funciones establecidas en el Literal c) y e) del numeral 7.1 de la Ley N° 29517, así como a lo establecido en el Artículo 26° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N° 010-2004-PCM, acuerdo por mayoría, con los votos de los señores Chang, Huertas y Modulista lo siguiente:

A. Aprobar las conclusiones 1 y 2 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN en lo que respecta a:

- i) El cobro de la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia, requiere el previo acuerdo de la función del Consejo Ejecutivo de OSITRAN de interpretar al cobro de la denominada TUUA, en el marco de la Ley N° 29517, por lo que corresponde a este



OSITRAN

organo colegiado si procede su cobro. En consecuencia, se tiene facultad para cobrar por dicho nivel las tarifas reguladas que de acuerdo a lo establecido

- ii. De la concordancia del Anexo N° 5 y del Anexo 3 del contrato de concesión se deduce que la finalidad de la tarifa denominada TUUA, es cobrar por los servicios indicados en el Apéndice N° 1 de dicho Anexo. Del mismo modo, se señala que la TUUA no encuentra relación con los diversos servicios relacionados con el transporte aéreo, tales como el equipaje, el transporte terrestre, el transporte de carga y correo, que son todos servicios listados en el Apéndice N° 1.

Asimismo, el Apéndice N° 1 del Anexo N° 3 establece específicamente que la diferencia en la tarifa de los Usuarios nacionales e internacionales se determina por la diferencia de los servicios de transporte terrestre, transporte aéreo y nacionalidad. De esta guisa, el contrato de concesión señala también de manera expresa, que todos los servicios incluidos en el Apéndice N° 1 son con cargo a la TUUA.

- iii. De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión el Anexo N° 5 y el Apéndice N° 1, el ámbito aplicativo de aplicación de la TUUA está limitado a los usuarios que cumplan con las siguientes características:

TUUA de transferencia internacional

Ositrán en su interpretación dada en el año 2004, concluye que los "Pasajeros en Transferencia" son "Pasajeros Embarcados" pero que no están incluidos en la TUUA porque no disponen de todos los servicios.

Por tal motivo señaló que LAP no podrá aplicar la TUUA "hasta que se fije una tarifa específica."



2. Interpretación del año 2004 (2/5)



Interpretación Ositrán Sesión 156-2004-CD del 6 de diciembre de 2004 (TUUA de transferencia internacional)

El Consejo Directivo por unanimidad considera que:

- El concepto de pasajeros en transferencia es legalmente asimilable al concepto de pasajero embarcado.
- El pasajero en transferencia no tiene acceso a la integridad de los servicios.

El Consejo Directivo en mayoría considera que:

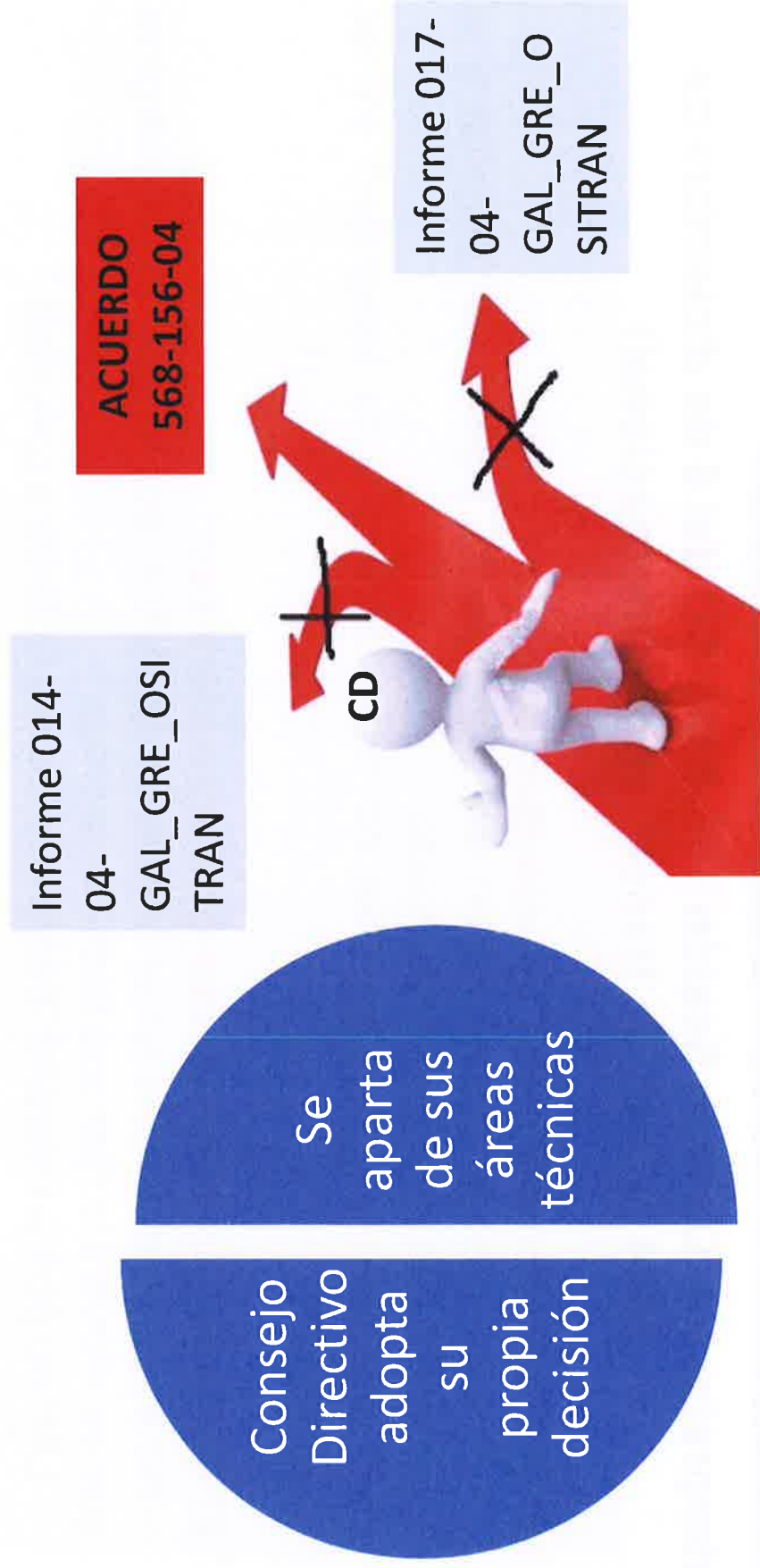
- No estaban incluidos en el ámbito de la TUUA, por lo que *“debe colegirse que se requeriría fijar una tarifa específica.”*
- LAP no podrá cobrarla *“hasta que se fije la tarifa específica.”*

El Consejo Directivo en minoría considera que:

LAP está en la facultad de aplicar la TUUA internacional a los pasajeros en transferencia hasta que se modifique contrato y se cuente con un tratamiento diferenciado más benigno, para lo que se debe proponer al MTC iniciar negociaciones

2. Interpretación del año 2004 (3/5)

Interpretación Ositrán Sesión 156-2004-CD del 6 de diciembre de 2004



2. Interpretación del año 2004 (4/5)



Interpretación Ositrán Sesión 156-2004-CD del 6 de diciembre de 2004

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.

4. El Principio de no-discriminación a que alude el Numeral 7.1 del contrato de concesión se aplica claramente a usuarios intermedios como a usuarios finales. En tal virtud:

a. De acuerdo a una interpretación sistemática del Contrato de concesión y según las reglas de la Buena fe, las cláusulas que otorguen derechos al Concesionario, deben ser interpretadas y ejecutadas de manera tal que no entren en conflicto con otras que otorgan derechos al Concedente o a terceros. Es decir, el contrato de concesión no puede ser interpretado ni ejecutado de modo tal, que se haga inejecutable una determinada obligación contractual.

b. El pasajero en tránsito y el pasajero en transferencia, son usuarios que tienen acceso al mismo conjunto de servicios y a la misma infraestructura aeroportuaria. En tal sentido, no existe entre ambos tipos de usuario ninguna característica de índole económico o comercial o de carácter objetivo, que los distinga o diferencie entre sí.

c. El cobro de la TUUA por parte del Concesionario al pasajero en transferencia, haría inejecutable el Principio de no-discriminación, pues constituiría el otorgamiento de un trato menos favorable al pasajero en transferencia, aun cuando en realidad tiene acceso a los mismos servicios que el pasajero en tránsito, que no está obligado a pagar la TUUA. En tal virtud, aun en el supuesto negado que el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA fuera el que LAP señala, solo el cobro de una tarifa nula a los pasajeros en transferencia, permitiría armonizar lo establecido en la Clausula 7.1, y la política tarifaria relativa a la TUUA en los términos planteados por LAP.

Atentamente,

Felix Vasi Z
FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

Gonzalo Ruiz Díaz
GONZALO RUIZ DÍAZ
Gerente de Regulación

Ana Oliva Chacón
ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

PUO A0CH-
REC SAL GAL 04 05 11
MF

**El Consejo Directivo tampoco
aprueba todas las conclusiones del
Informe 017-04-GAL-GRE-OSITRAN**

**El Consejo Directivo NO
APROBÓ la conclusión que
señala que aceptando la
solicitud planteada por
LAP, correspondería el
cobro de una tarifa NULA,
para armonizar la Clausula
7.1. (Principio de No
Discriminación) y la política
tarifaria de la TUUA.**



2. Interpretación del año 2004 (5/5)



Interpretación Ositrán Sesión 156-2004-CD del 6 de diciembre de 2004

1.53. "Servicios de Aeronavegación" significarán aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia, incluyendo los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, ayudas visuales, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica y/o aquellos que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil o quien la sustituya.

1.54. "Servicios Aeroportuarios" significará los servicios normales y habituales de aeropuerto para el transporte de pasajeros, así como la carga y descarga de aeronaves, excluyendo los Servicios de Aeronavegación ajenos a la responsabilidad del Concesionario.

1.55. "Tarifa" significará la contraprestación por un servicio regulado que el Concesionario o un Operador recibirá de un Usuario del Aeropuerto de conformidad con la Clausula 6.1. Los pagos por servicios no vinculados necesariamente al Aeropuerto, y cuyo precio no se encuentra regulado, no formarán parte de la Tarifa para efectos del establecimiento de Tarifas Máximas.

1.56. "Tarifas Máximas" significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. A partir de la Fecha de Cierre regirán las Tarifas Máximas que se establecen en el Apéndice 2 del Anexo 5, hasta que éstas sean modificadas por OSITRAN.

1.57. "Tipo de Cambio del Dólar" significará la "Cotización de Oferta y Demanda – Tipo de Cambio Promedio Ponderado, Venta" referido a Nuevos Soles y Dólares publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros en la fecha que corresponda, durante la Vigencia de la Concesión, o el tipo de cambio equivalente que lo sustituya en el futuro.

1.58. "TUO" significa el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. 059-96-PCM.

1.59. "Usuario" significa cualquier Persona que utiliza la infraestructura del Aeropuerto.

1.60. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores registrados en los estados financieros del Concesionario de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.

➤ **Clausula modificada por la Adenda N° 4, suscrita con fecha 30 de junio de 2013, cuyo texto es el siguiente:**

La posición del Consejo Directivo va en línea con el concepto de TARIFA y TARIFA máxima señalados en el Contrato de Concesión



La TARIFA es la contraprestación por un servicio regulado.





3. Otros pronunciamientos del Ositrán

3.1. Recurso de Reconsideración del año 2005

3.1. Reconsideración del año 2005 (1/8)



ACUERDO 622-164-05-CD-OSITRAN

a. Aprobar el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN que se pronuncia sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP en contra del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, que declara que la empresa concesionaria no puede aplicar la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto a los pasajeros internacionales en transferencia.

b. En consecuencia, declarar infundado el recurso de reconsideración interpuesto por LAP en contra el Acuerdo del Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, confirmando la interpretación contenida en el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, según la cual y de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", LAP no está facultada a cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia.



3.1. Reconsideración del año 2005 (2/8)

ACUERDO 622-164-05-CD-OSITRAN

Contiene una serie de afirmaciones contradictorias con el

Queda firme el

Acuerdo 568-156-04-CD

Aprobar el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, solo en la parte que resuelve la reconsideración

Aprobar el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, en todo lo que contiene

3.1. Reconsideración del año 2005 (3/8)



CONTRADICCIONES ENTRE :

INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN
solo en el extremo que resuelve
reconsideración

ACUERDO N° 568-156-04-CD-OSITRAN ; LAP no puede aplicar la TUUA a los pasajeros internacionales de transferencia **hasta que se fije la tarifa específica.**



INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, en toda su extensión

100. En ese sentido, se debe señalar que Ositran no pretende sustentar, ni nunca lo hizo, que debía modificarse el contrato o, peor aún, que deba iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria de oficio para fijar la TUUA específica para pasajeros internacionales en transferencia, pues en ese caso se trataría de un **doble cobro**. Lo cual no está permitido de acuerdo al marco normativo y regulatorio.



3.1. Reconsideración del año 2005 (4/8)



CONTRADICCIONES ENTRE :

INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN
solo en el extremo que resuelve
reconsideración

INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, en toda su extensión

ACUERDO N° 568-156-04-CD-OSITRAN : LAP no puede aplicar la TUUA a los pasajeros internacionales de transferencia **hasta que se fije la tarifa específica.**



102.En consecuencia, se deben desvirtuar las afirmaciones de la empresa concesionaria en este extremo, porque el Consejo Directivo ni ha sugerido una modificación contractual, ni pretender fijar una tarifa por un servicio que ya está financiado por el pago de la TUUA por parte de los pasajeros embarcados, que tiene a su disposición la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5.



3.1. Reconsideración del año 2005 (5/8)



CONTRADICCIONES ENTRE :

INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN
solo en el extremo que resuelve
reconsideración

**ACUERDO N° 568-156-04-CD-
OSITRAN** LAP no puede aplicar
la TUUA a los pasajeros
internacionales de
transferencia **hasta que se fije
la tarifa específica.**



**INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, en
toda su extensión**

Conclusión 8

Ello demuestra que las partes conocían que los ingresos obtenidos por el pago de la TUUA cubrirían todos los servicios prestados a los pasajeros que embarcan en el AIJC, pero que al no ser aplicable a pasajeros que sólo utilizan algunos de esos servicios para embarcarse (Pasajeros en transferencia) Ésta sólo sería asumida por aquellos pasajeros que tienen a su disposición todos los servicios relacionados a la actual (pasajeros de origen).



3.1. Reconsideración del año 2005 (6/8)



¿COMO SE RESUELVEN LAS CONTRADICCIONES ENTRE ACUERDO N° 568-156-04-CD-OSITRAN Y LA INTEGRIDAD DEL INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN?

OBJETO DE LA RESOLUCIÓN QUE RESUELVE UN RECURSO DE RECONSIDERACIÓN

Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General
DECRETO SUPREMO



ARTÍCULO 227.1.

La resolución del recurso estimará en todo o en parte o desestimará las pretensiones formuladas en el mismo o declarará su inadmisión.

(Texto según el artículo 217 de la Ley N° 27444)

SOLUCIÓN LEGAL: EL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN CONTRA EL ACUERDO N° 568-156-04-CD-OSITRAN, SOLO PODÍA CONFIRMARLO O REVOCARLO EN TODO O EN PARTE. NO CORRESPONDÍA CONFIRMARLO Y DECLARAR OTROS ASPECTOS QUE LO CONTRADIJERAN.



3.1. Reconsideración del año 2005 (7/8)



¿COMO SE RESUELVEN LAS CONTRADICCIONES ENTRE EL ACUERDO N° 568-156-04-CD-OSITRAN Y EL INFORME N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN?

**ACUERDO N° 568-156-04-CD-
OSITRAN**

**INFORME N° 014-05-GRE-GAL-
OSITRAN**



SOLUCIÓN OPTIMA: EL CONSEJO DIRECTIVO EMITA PRONUNCIAMIENTO QUE ACLARE:

**-SI EL INFORME N° 014-05-GRE-GAL-
OSITRAN FUE APROBADO EN SU
INTEGRIDAD**

**-SI EL INFORME N° 014-05-GRE-GAL-
OSITRAN FUE APROBADO SOLO EN EL
EXTREMO DE LA RECONSIDERACIÓN**

3.1. Reconsideración del año 2005 (8/8)

**EL CONSEJO DIRECTIVO FINALMENTE ACLARA SU POSICIÓN EN EL 2013 Y
SOLUCIONA CUALQUIER DUDA.**

**EL CONSEJO DIRECTIVO EN EL AÑO 2013
CUANDO OPINA SOBRE LA ADENDA,
EXPRESAMENTE ACOGE EL ACUERDO N°
568-156-04-CD-OSITRAN Y
TACITAMENTE DEJA DE LADO LAS
DEMÁS AFIRMACIONES Y
CONCLUSIONES DEL INFORME N° 014-
05-GRE-GAL-OSITRAN**



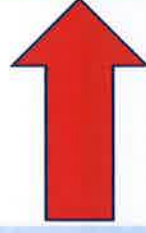
**POR TANTO LAS DEMÁS AFIRMACIONES
DEL INFORME N° 014-05-GRE-GAL-
OSITRAN, NO SON VÁLIDAS**

3.2. Interpretación del año 2007

3.2. Interpretación del año 2007 (1/4)



**Acuerdo 933-236-07-CD
(No hace ninguna mención
a la interpretación del año
2004)**



**Resolución N° 016-2007-CD-OSITRAN
(TUUA doméstica)**



Informe 010-GS-GRE-GAL-OSITRAN



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO	
Lima 07 de marzo de 2007	N° 016-2007-CD-OSITRAN
El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	VISTOS
El informe N° 013-VJ-GRE-SG-CAL-OSITRAN, en el que la comisión presentada por el Comité Asesor de Supervisión de la Construcción y Operación de la Tulla, así como al proyecto de Resolución de Consejo Directivo presentado por la Gerencia General al Consejo Directivo en su Sesión del 07 de Marzo de 2007;	CONSIDERANDO:
	Que, el 18 de septiembre del año 2006, mediante diversas cartas, Lima Airport Private Company Limited (LAP) comunicó al Comité Asesor de Supervisión de la Construcción y Operación de la Tulla, que se encontraba realizando un estudio para el mesmo año "Y", todo supuesto de fomento de un realo planeado que conforme a lo requerido por el Comité Asesor de Supervisión de la Construcción y Operación de la Tulla, hubiera ingresado al país, con todo pago realizado de un visto desahogado que salga del recinto de entrega de equipajes hacia la zona pública en donde se encuentra ubicada la Terminal de la Tulla, para ser utilizado por los pasajeros (migraciones) abarcará cumplir con pagar la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto –TULLA (internacional o doméstica según corresponda)*.
	Que, el día de octubre del año 2006, mediante el Oficio N° 1383-JUS-SG-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión solicitó a LAP peticionar si la TULLA se aplicaría a todos los pasajeros en tránsito o conexión o sólo a aquellos que decidan ir hacia la zona pública del Terminal.
	Que, el 12 de noviembre del año 2006, mediante la Carta N° LAP JAS 2006-077-C, el Concesionario menciona que la TULLA solo se aplicará a aquellos pasajeros en tránsito o conexión que decidan ir a la zona pública del Terminal.
	Que, el 16 de noviembre del año 2006, mediante correo electrónico, Mordines Star Perú comunicó a la Gerencia de Supervisión que LAP cedió la TULLA a drenes de pasajeros en conexión nacional.
	Que, el 23 de noviembre del año 2006, la Gerencia de Supervisión realizó una inspección No Programada relativa a la aplicación de billetes en cuya acta se dejó constancia de que LAP no había pagado la TULLA a drenes de pasajeros en conexión a la zona pública y pagar la TULLA*. Adicionalmente se requirió que se sirva plazo de 3 días, el Concesionario explique su conducta considerando que mediante la Carta N° LAP JAS 2006-077-C, informó que solo cobra TULLA a pasajeros nacionales que voluntariamente deciden salir a la zona pública.



3.2. Interpretación del año 2007 (3/4)



Resolución N° 016-2007-CD-OSITRAN (2/2) (TUUA doméstica)

Artículo 1º.- Declarar impropediente el cobro de la TUUA a:

- los pasajeros en vuelo doméstico que estando en tránsito permanecen en la aeronave, hasta que ésta parte nuevamente hacia otro destino sin utilizar la infraestructura del Terminal

Se trata de los pasajeros en tránsito que no descienden de la nave

- Los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión de la misma línea aérea, siendo que su equipaje es trasladado directamente por el personal de asistencia en tierra contratado por la línea aérea, por lo que no se chequeen nuevamente en los counters o mostradores y las áreas del hall para chequeo de pasajeros no son utilizadas.(...)

Se trata de los pasajeros en transferencia, que no salen al área pública, a los que no se les puede cobrar, sigue la línea del anterior entendimiento de Ositran.



3.2. Interpretación del año 2007 (4/4)



Informe 010-GS-GRE-GAL-OSITRAN (sobre el TUUA doméstico)

No es procedente el cobro de la TUUA en los siguientes casos:

a. Pasajeros en vuelo doméstico que estando en tránsito permanecen en la aeronave, hasta que ésta parte nuevamente hacia otro destino **sin utilizar la infraestructura del Terminal.**

b. Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión de la misma línea aérea, siendo que su equipaje es trasladado directamente por el personal de asistencia en tierra contratado por la línea aérea, por lo **que no se chequeen nuevamente en los counters o mostradores** (las áreas del hall para chequeo de pasajeros no son utilizadas).

Si es procedente el cobro de la TUUA en los siguientes casos:

a. Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave, ingresan a la zona de llegadas nacionales y se trasladan posteriormente a la **zona pública del Terminal.**

b. Pasajeros en vuelo doméstico que realizan un enlace entre dos aeronaves de diferentes líneas aéreas, descendiendo de la aeronave e ingresando a la zona de llegadas nacionales, para luego trasladarse a la **zona pública del Terminal**





4. Adenda del 2013

4.1. Opinión de Ositrán

4.1. Opinión de Ositrán (1/11)



6:31



5G 50%

1012 - Decreto Legislativo que aprueba la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, aprobado por Decreto Supremo No. 146-2008-EF y modificado por Decreto Supremo No. 106-2011-EF, señala que para tramitar cualquier solicitud de modificación contractual, se requerirá la opinión previa del organismo regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos bajo su competencia.

Que, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Contrato de Concesión y, en la norma anteriormente citada, mediante Oficios Circulares Nos. 003-13-SCD-OSITRAN, 006-13-SCD-OSITRAN y 007-13-SCD-OSITRAN de fechas 29 de enero, 27 de febrero y 04 de marzo de 2013, OSITRAN comunicó al Concedente que mediante Acuerdos Nos. 1528-442-13-CD-OSITRAN, 1536-445-13-CD-OSITRAN y 1537-446-13-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de dicha entidad cumplió con aprobar su opinión técnica sobre el proyecto de Sexta Adenda al Contrato de Concesión, contenida en los Informes Nos. 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, 003-2013-GRE-



PUBLICADA
"EL PERUANO"
Fecha 9-3-2013

Resolución Ministerial 130-2013-MTC/02

GS-GAL-OSITRAN, 008-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN y 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN;

Que, asimismo, el numeral 9.2 del artículo 9 del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1012 señala que durante los tres (03) primeros años, contados desde la fecha de su suscripción, los sectores competentes no podrán suscribir adendas a los contratos de Asociación Público Privada, salvo que se trate de la corrección de errores materiales; requerimientos sustentados de los acreedores permitidos vinculados a la etapa de cierre financiero del contrato; o de precisar aspectos operativos para la mejor ejecución del contrato o se sustentara la necesidad de adelantar el programa de inversiones y dicha modificación no implicase un cambio del contrato, de autosostenible a cofinanciado, ni se aumentasen los pagos a cargo del Estado previstos en el contrato;

Que, sobre este extremo, el numeral 30) del Informe No. 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN emitido por OSITRAN, señala que el Contrato de Concesión fue suscrito por las partes el 14 de febrero de 2001, por lo que ya se habría superado el plazo previsto en el numeral 9.2 del artículo 9 del Reglamento del Decreto Legislativo No. 1012, cumpliéndose así con el requisito de admisibilidad establecido en el mismo;

Solo se mencionan
los informes del
OSITRAN, no se
mencionan los
informes del MTC.



4.1. Opinión de Ositrán (2/11)



ingresan a la zona de llegadas nacionales, trasladándose posteriormente a la zona pública del terminal, realizando los mismos procedimientos que un pasajero de origen para volver a embarcar.

243. Como puede apreciarse, en el caso de los vuelos nacionales, se considera procedente el pago de la TUUA a aquellos pasajeros en transferencia que utilizan la totalidad de los servicios que son financiados a través del TUUA, pero no para aquellos que únicamente utilizan determinados servicios a cargo del TUUA.

244. En la línea de instrumentar el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN tomado por el Consejo Directivo de OSITRAN y lo dispuesto por la Resolución N° 036-2007-CD-OSITRAN, el Contrato de Concesión podría modificarse con la opinión favorable de OSITRAN si la modificación consistiera en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional.

245. Para este nuevo servicio se requeriría fijar una tarifa específica, distinta de la TUUA. Esta nueva tarifa deberá ser fijada por OSITRAN, quien ostenta la exclusividad en el ejercicio de la función reguladora. En tal caso, será indispensable que la modificación que se apruebe, establezca claramente que la fijación, revisión, reajuste y aplicación de la tarifa correspondiente al nuevo servicio está a cargo de OSITRAN, de acuerdo con el Reglamento de Tarifas (RETA).

246. Por lo tanto, en el Anexo 5 Política sobre Tarifas, se propone la inclusión de los siguientes numerales en relación a los pasajeros de transferencia:

247. En el Anexo 5 del Contrato de Concesión debería modificarse de la siguiente manera:

"a3 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Internacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya.

"a4 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Nacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional).

La TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional) podrá cobrarse a los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión, de manera que en el proceso no utilicen la totalidad de servicios puestos a disposición de los pasajeros embarcados en vuelo nacional.

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya."

IV.2.5 Modificaciones sobre otros temas



50 de 70

INFORME N° 003-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN

(Pag, 50)



4.1. Opinión de Ositrán (3/11)



244. En la línea de instrumentar el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN tomado por el Consejo Directivo de OSITRAN y lo dispuesto por la Resolución N° 016-2007-CDOSITRAN, el Contrato de Concesión podría modificarse con la opinión favorable de OSITRAN si la modificación consistiera en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional.

Opinión del OSITRAN en
Informe N° 003-2013-
GRE-GS-GAL-OSITRAN
sobre pasajeros en
transferencia



4.1. Opinión de Ositrán (4/11)



240. En lo que se refiere a los pasajeros en tránsito, éstos no hacen uso del terminal, por lo que la opinión sobre la propuesta de que se les pueda cobrar la TUUA (nacional o internacional según corresponda) es desfavorable.

Opinión del
OSITRÁN en
Informe N° 003-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRÁN sobre
Pasajeros en
Tránsito



4.1. Opinión de Ositrán (5/11)



247. En el Anexo 5 del Contrato de Concesión debería modificarse de la siguiente manera:

"a3 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Internacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional). La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya.

"a4 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Nacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional). La TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional) podrá cobrarse a los pasajeros en vuelo doméstico que descenden de la aeronave y embarcan en otro avión, de manera que en el proceso no utilicen la totalidad de servicios puestos a disposición de los pasajeros embarcados en vuelo nacional.

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de 05/TRAN o norma que lo sustituya."

Propuesta del
OSITRAN en
Informe N° 003-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN



4.1. Opinión de Ositrán (6/11)



OSITRAN, conforme al Acuerdo N° 560-56-04-CD-OSITRAN⁷². De acuerdo con dicha interpretación, de conformidad con lo establecido en el contrato, al pasajero de transferencia no se le puede cobrar la TUUA ya que este tipo de pasajeros no tiene físicamente la posibilidad de disponer de la totalidad del paquete de servicios a los que responde la TUUA. No obstante, OSITRAN ha señalado que a partir de una modificación contractual, al pasajero de transferencia se le podrá cobrar una nueva tarifa, por el paquete de servicios a los que si tiene disposición, siempre que dicha tarifa sea previamente fijada por OSITRAN.

En concordancia con dicha interpretación, OSITRAN propuso en el numeral 347 del Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN la inclusión de la siguiente cláusula, la misma que ratificamos en el presente informe:

⁷² Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Internacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya.

a4. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Nacional. TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional).

La TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional) podrá cobrarse a los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión, de manera que en el proceso no vallean la totalidad de servicios puestos a disposición de los pasajeros embarcados en vuelo nacional. La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya. "

Dadas las funciones de OSITRAN establecidas en la Ley Marco de Organismos Reguladores, la Ley de Creación de OSITRAN, La ley 27838 y el Reglamento General de OSITRAN, todo lo relacionado con la regulación tarifaria (como la fijación, revisión y reajuste de la tarifa) del nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros de transferencia, es competencia exclusiva del OSITRAN.

Cualquier modificación al Contrato de Concesión, deberá ser acorde con lo establecido en el Acuerdo N° 560-56-04-CD-OSITRAN, que interpretó ya que conforme al contrato de concesión vigente no es posible el cobro de la TUUA a los pasajeros de transferencia, y su modificación deberá contar con la opinión favorable del OSITRAN. Para ello debe quedar expresamente establecido que la fijación tarifaria del nuevo servicio debe ser ejercida como corresponde por el OSITRAN.

No obstante, la redacción del tercer párrafo de la CLÁUSULA QUINTA: DECLARACION DE LAS PARTES, transcrita en el Oficio de la DGCT, no se señala que OSITRAN será quien fije la tarifa del servicio que reciben los pasajeros en transferencia. Al contrario, en el cuerpo del oficio se menciona, a manera de comentario (no jurídicamente exigible), que el cobro de la TUUA de transferencia será el que determine el Regulador en su oportunidad a partir de la fecha que entre en operación el segundo terminal.

Por lo tanto, en el articulado de la adenda debe recogerse que la TUUA de los pasajeros en transferencia es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN.

⁷³ El mencionado acuerdo el objeto de la interpretación estuvo restringido a los pasajeros internacionales de transferencia, los argumentos y las conclusiones son aplicables también a los pasajeros nacionales de transferencia.

INFORME N° 011-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN

(Pag, 12)



4.1. Opinión de Ositrán (7/11)



68. El cobro de la TUUA de transferencia ha sido objeto de interpretación por parte del OSITRAN, conforme al Acuerdo N° 560-56-04-CD-OSITRAN7. De acuerdo con dicha interpretación, de conformidad con lo establecido en el contrato, al pasajero de transferencia no se le puede cobrar la TUUA ya que este tipo de pasajeros no tiene físicamente la posibilidad de disponer de la totalidad del paquete de servicios a los que responde la TUUA. No obstante, OSITRAN ha señalado que a partir de una modificación contractual, al pasajero de transferencia se le podría cobrar una nueva tarifa, por el paquete de servicios a los que sí tiene disposición, siempre que dicha tarifa sea previamente fijada por OSITRAN.

Opinión del
OSITRAN en
Informe N° 011-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN



4.1. Opinión de Ositrán (8/11)



68. El cobro de la TUUA de transferencia ha sido objeto de interpretación por parte del OSITRAN, conforme al Acuerdo N° 560-56-04-CD-OSITRAN7. De acuerdo con dicha interpretación, de conformidad con lo establecido en el contrato, al pasajero de transferencia no se le puede cobrar la TUUA ya que este tipo de pasajeros no tiene físicamente la posibilidad de disponer de la totalidad del paquete de servicios a los que responde la TUUA. No obstante, OSITRAN ha señalado que a partir de una modificación contractual, al pasajero de transferencia se le podría cobrar una nueva tarifa, por el paquete de servicios a los que sí tiene disposición, siempre que dicha tarifa sea previamente fijada por OSITRAN.

Opinión del
OSITRAN en
Informe N° 011-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN



4.1. Opinión de Ositrán (9/11)



71. Cualquier modificación al Contrato de Concesión, deberá ser acorde con lo establecido en el Acuerdo N° 560-56-04-CD-OSITRAN, que interpretó ya que conforme al contrato de concesión vigente no es posible el cobro de la TUUA a los pasajeros de transferencia, y su modificación deberá contar con la opinión favorable del OSITRAN. Para ello debe quedar expresamente establecido que la fijación tarifaria del nuevo servicio debe ser ejercida como corresponde por el OSITRAN.

73. Por lo tanto, en el articulado de la adenda debe recogerse que la TUUA de los pasajeros en transferencia es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN..

Opinión del
OSITRAN en
Informe N° 011-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN



4.1. Opinión de Ositrán (10/11)



74. Asimismo, debe especificarse en el articulado de la adenda que la regulación de este nuevo servicio debe estar de acuerdo no solo con el Contrato de Concesión (incluyendo sus interpretaciones realizadas sobre este tema por el Consejo Directivo del OSITRAN), sino también de acuerdo a las "Normas". La referencia a las "Normas" es importante porque el Contrato de Concesión las define específicamente en el numeral 1.35, como los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, lo cual incluye el Reglamento de Tarifas de OSITRAN. (subrayado nuestro)

Opinión del
OSITRAN en
Informe N° 011-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN



4.1. Opinión de Ositrán (11/11)



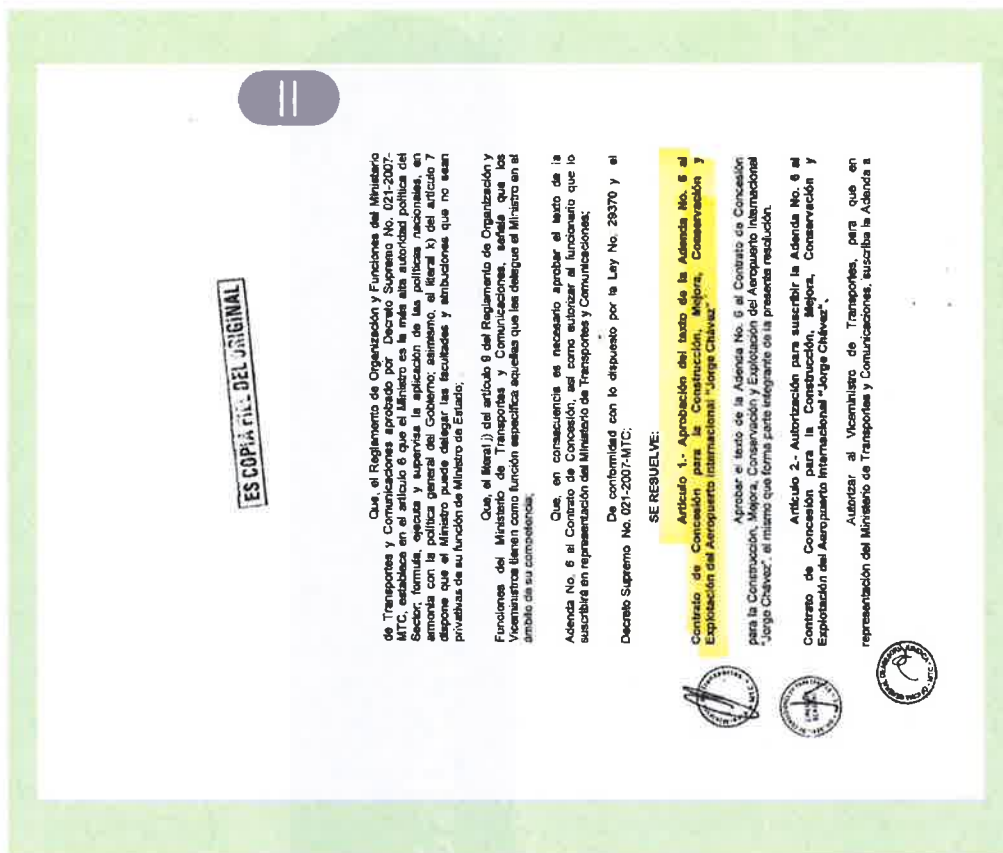
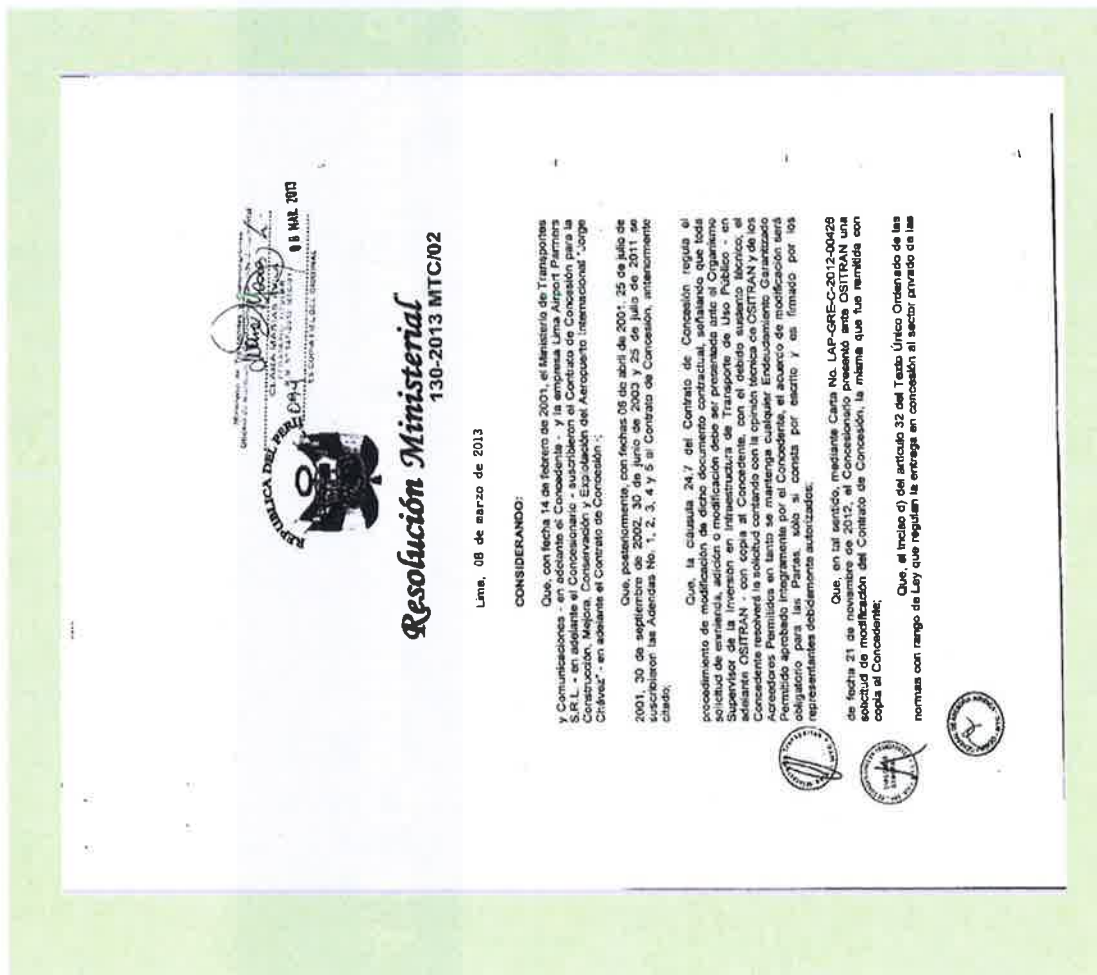
37. Cabe resaltar que en la estructura de ingresos de LAP, la TUUA por transferencia de pasajeros representa alrededor del 10% de los ingresos totales que generará el AIJCH en los próximos años. En su propuesta, LAP asume que la TUUA por transferencia será de U\$ 26,052.

Opinión del
OSITRAN en
Informe N° 002-
2013-GRE-GS-GAL-
OSITRAN



4.2. Contenido de la Adenda 6 respecto al TUUA

4.2. Contenido de la Adenda 6 respecto al TUUA (1/5)



4.2. Contenido de la Adenda 6 respecto al TUUA (2/5)



.....
JAI ME CARLOS SOTO FERNÁNDEZ
PEDATARIO PÚBLICO
DOMINICANA REPÚBLICA
BOCA DE LEÓN, 10 DE MARZO DEL 2013

la competencia o reglas de alguna institución arbitral diferentes de la LUMMA 2013 indicados".

16. Modificación del literal a) del numeral 1.1 del artículo Régimen de tarifas y precios aplicables del Anexo 5 - Política sobre Tarifas Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto - TUUA

"(....) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto - TUUA
a. 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.

La TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

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 prohibidos las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios."

17. Modificación del numeral 3.2 del Anexo 5 Plaza de Estacionamiento Vehicular

"3.2. Plaza de Estacionamiento Vehicular.
La tarifa por el presente concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRÁN oportunamente.

El servicio de la plaza de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la plaza de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

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."



Se dispone que a los pasajeros en transferencia se les aplicará una TUUA según mecanismos y procedimientos del contrato y leyes.

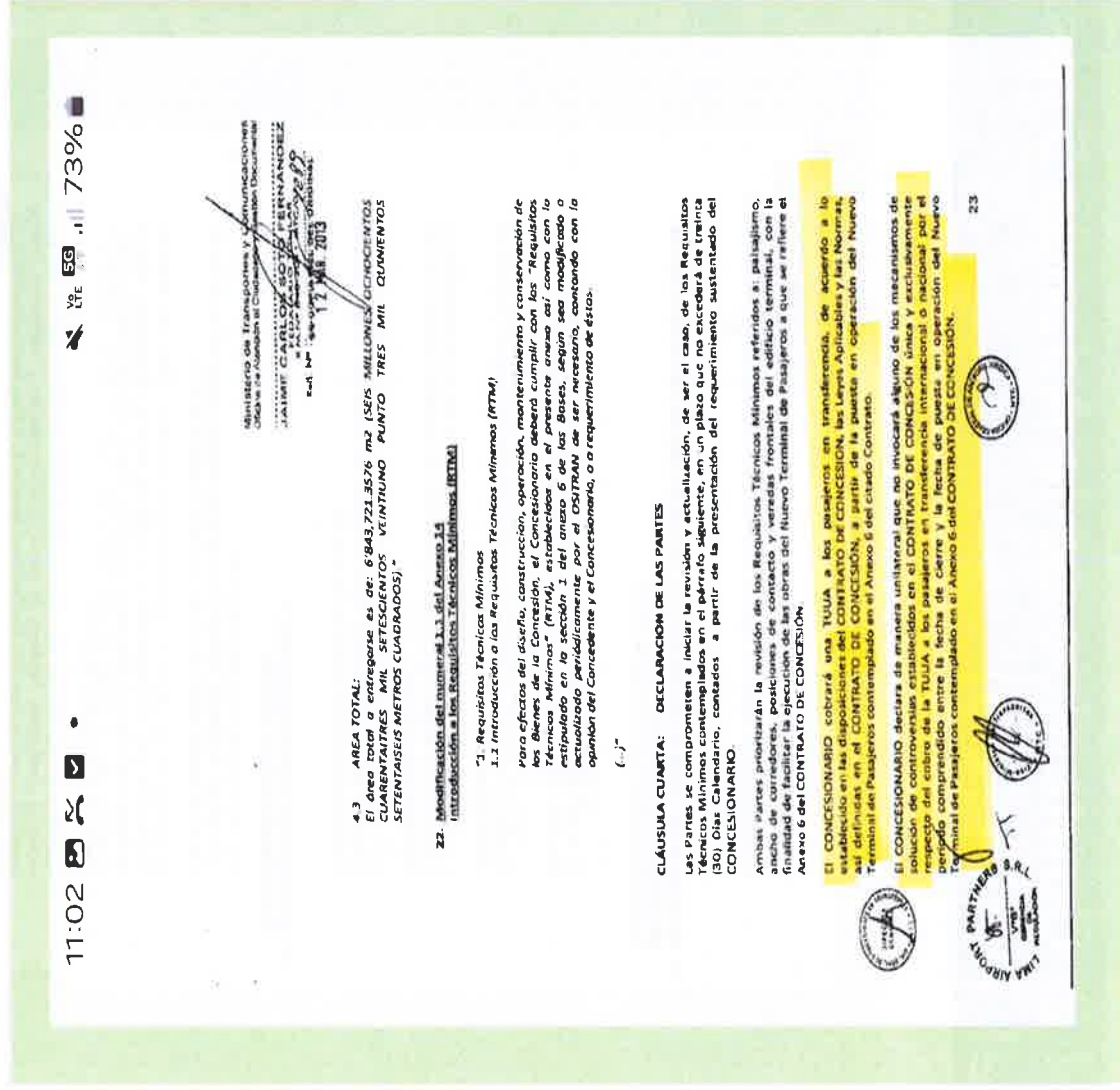
- Los mecanismos y procedimientos del contrato y leyes, incluyen la intervención del Ositrán conforme al RETA.
- No incluyen acuerdos con las líneas aéreas, ni con Congressistas.



4.2. Contenido de la Adenda 6 respecto al TUUA (3/5)



11:02 5G LTE 73%



DECLARACIONES

1) Las Partes: La TUUA para pasajeros en transferencia recién se cobrará a partir de que entre en operación el Nuevo Terminal.
(30 de marzo de 2025)

2) Concesionario: No reclamará por no haberlo cobrado desde el inicio del contrato hasta la operación del nuevo terminal.

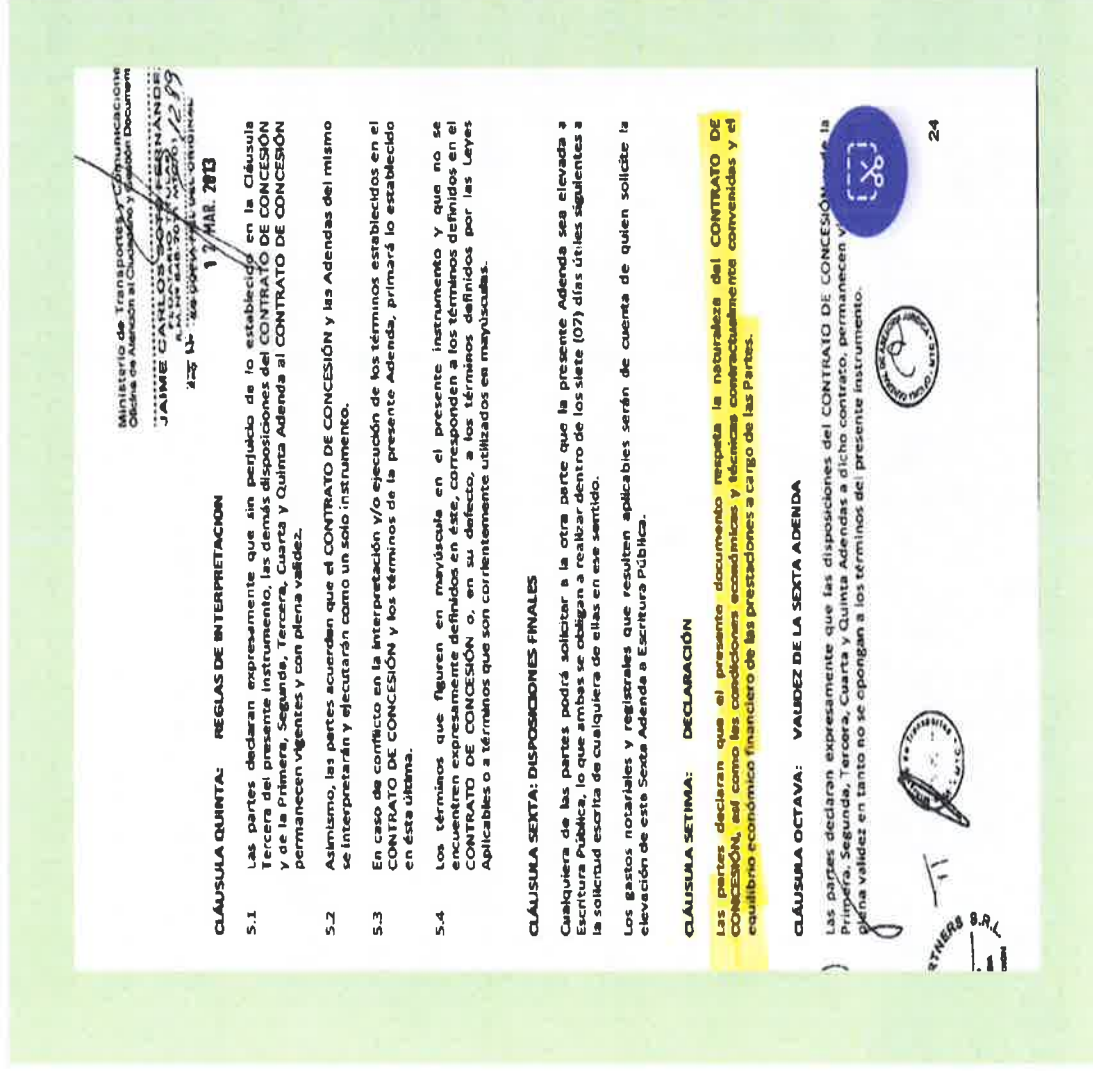


4.2. Contenido de la Adenda 6 respecto al TUUA (4/5)



Se declara que la adenda respeta las condiciones económicas y el equilibrio económico financiero.

No se toma en consideración lo señalado en el Informe 367 -20213-MTC-08, respecto a que Ositrán debería analizar al aprobar la tarifa que se mantenga el equilibrio económico.



4.2. Contenido de la Adenda 6 respecto al TUUA (5/5)



No se toma en consideración Informe 367 -20213-MTC-08

Pag 102

“Es preciso agregar, que la aprobación de la modificación planteada, no habilita al Concesionario a hacer el cobro de la TUUA por pasajero en transferencia, desde el día siguiente de la suscripción de la Adenda No. 6, por cuanto, tal como se ha señalado anteriormente, primero será necesaria la participación del Regulador (OSITRAN), quien deberá analizar y aprobar, de ser el caso, la tarifa correspondiente, a través de un procedimiento que asegure el mantenimiento del equilibrio económico - financiero del Contrato.”

CLAUSULA SETIMA : DECLARACIÓN

Las partes declaran que el presente documento **respet**a la naturaleza del CONTRATO DE CONCESIÓN, así como las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y **el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.**



4.3. Legalidad de la Adenda 6

4.3. Legalidad de la firma de la Adenda 6 (1/5)



**Congresista denuncia cobro ilegal de
TUUA de transferencia en nuevo Jorge
Chávez**

**Congresista argumenta que no se
debió firmar Adenda porque el
Contrato de Concesión solo permitía
cambios por *razones tecnológicas***

**¿Era legal la firma
de la Adenda 6 ?**



4.3. Legalidad de la firma de la Adenda 6 (2/5)



¿Corresponde a Ositrán pronunciarse sobre la legalidad o legalidad de la Adenda 6?

No corresponde.

Ley 26917

Ley 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 (...)

No obstante, si se observan visos de ilegalidad, cualquier persona puede realizar una denuncia penal correspondiente o pedir al MTC la nulidad del acto.

¿Cuál sería el procedimiento para anular la Adenda 6, en caso existiera causal de nulidad ?

Cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación a la nulidad, entre otros aspectos, deberá someterse al procedimiento de la Cláusula 17 del Contrato para solución de controversias.



4.3. Legalidad de la firma de la Adenda 6 (3/5)



La modificación está permitida en el mismo Contrato de Concesión

Contrato de Concesión

“24.7. Modificaciones.

(...)

De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, 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.(...)”



4.3. Legalidad de la firma de la Adenda 6 (4/5)



Contrato de Concesión

“24.7. Modificaciones.

(...)En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el Concedente podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el Concesionario, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, para:

(i) Que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido con relación a la naturaleza de la garantía que se otorgue al Acreedor Permitido, dentro de lo previsto en la Cláusula 21. 1; y,

*(ii) Para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o **nuevas circunstancias** que se produzcan durante la Vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre. (...) “*

**Se puede modificar
por nuevas
circunstancias**



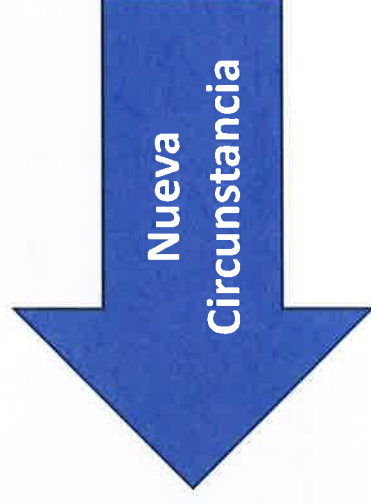
4.3. Legalidad de la firma de la Adenda 6 (5/5)



Necesidad de instrumentar el ACUERDO 568-156-04-CD-OSITRAN del 06 de diciembre de 2004 (Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN)

“IV. Dado que los servicios disponibles para los pasajeros en transferencia, son menores que para los pasajeros que inician su vuelo internacional en Aeropuerto Jorge Chávez y, no existiendo en el contrato de concesión un TUUA para estos casos, debe colegirse que se requeriría fijar una tarifa específica en función a los servicios que son disponibles para los usuarios.

B. 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”



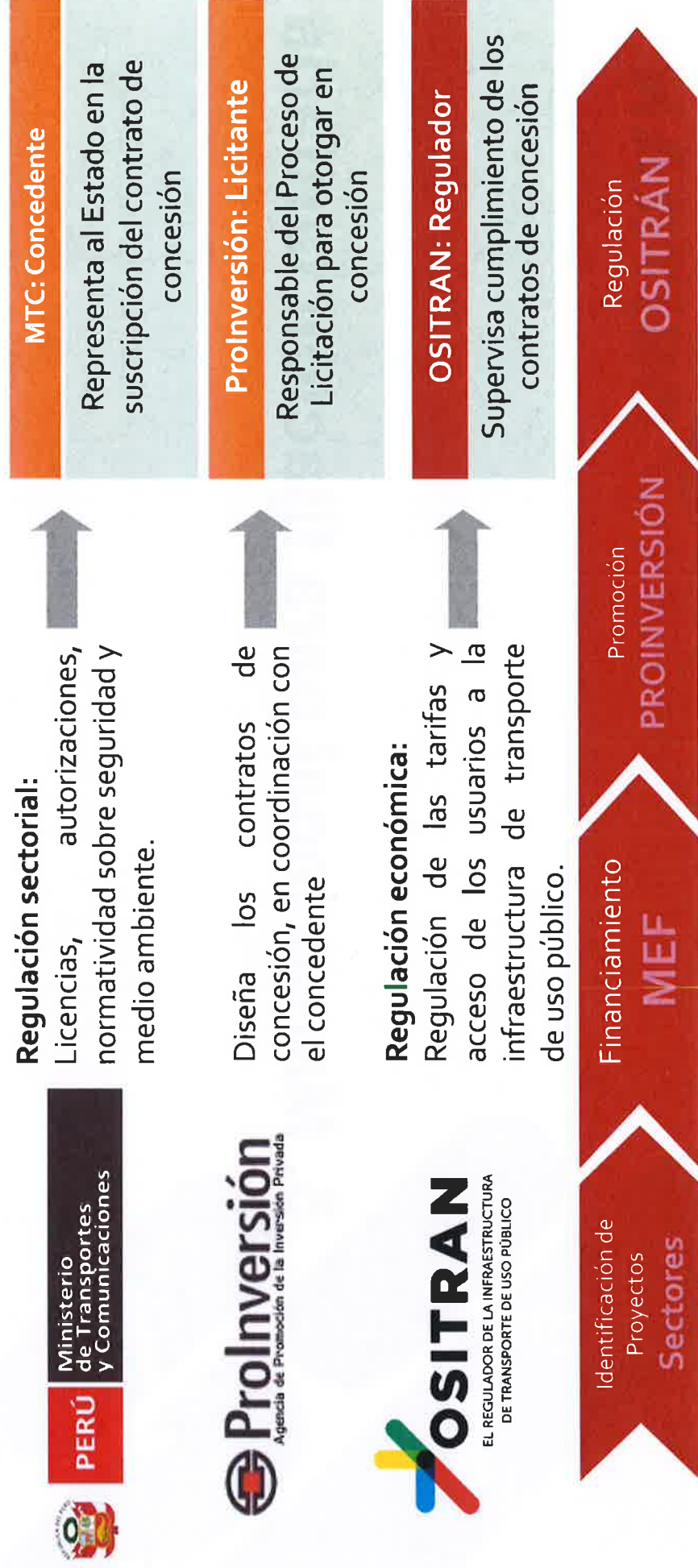


5. Marco legal para fijación tarifaria

5. Marco legal para fijación tarifaria(1/5)

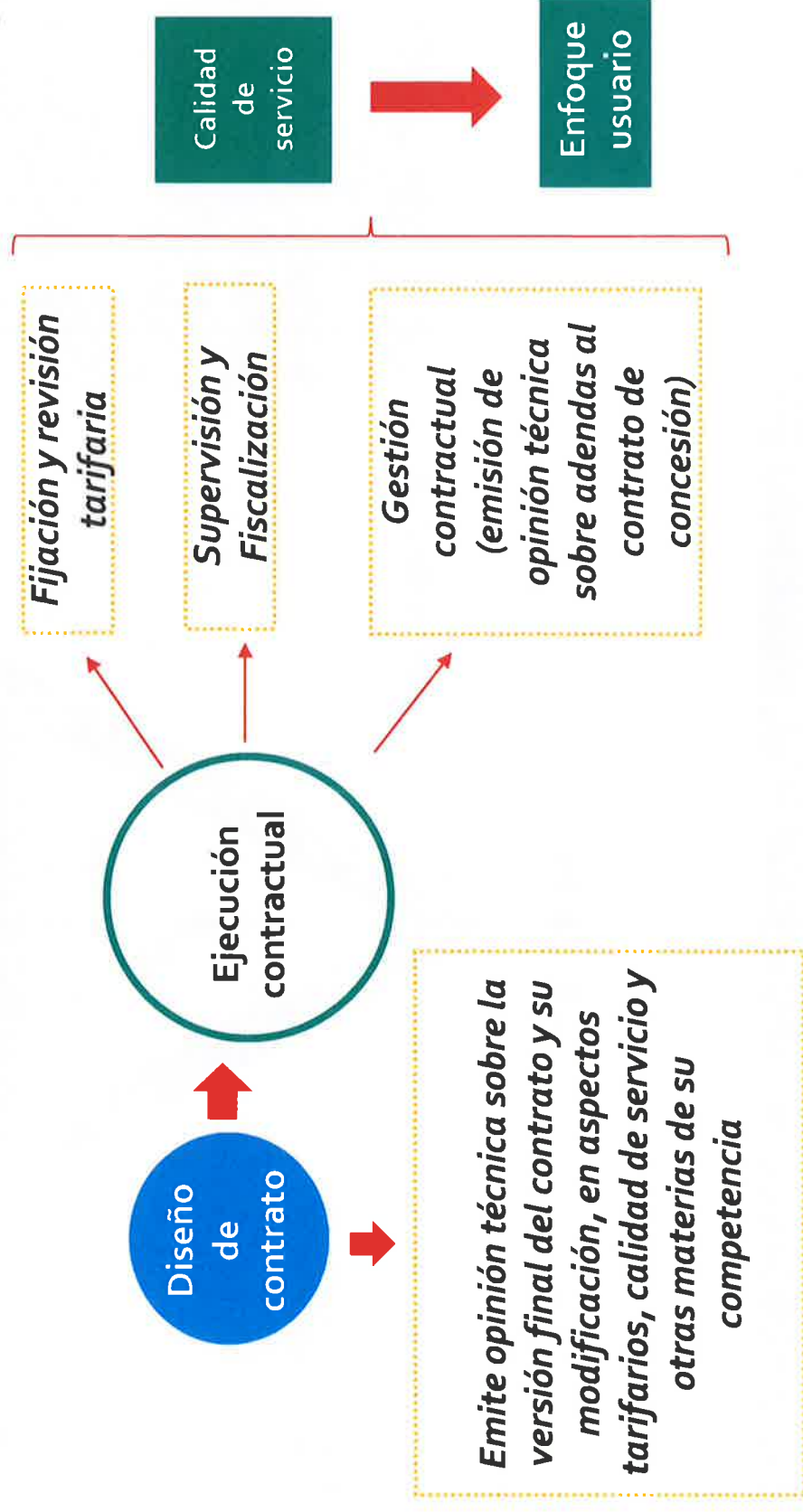


Perú: Proceso de Concesión de Infraestructura de Transporte

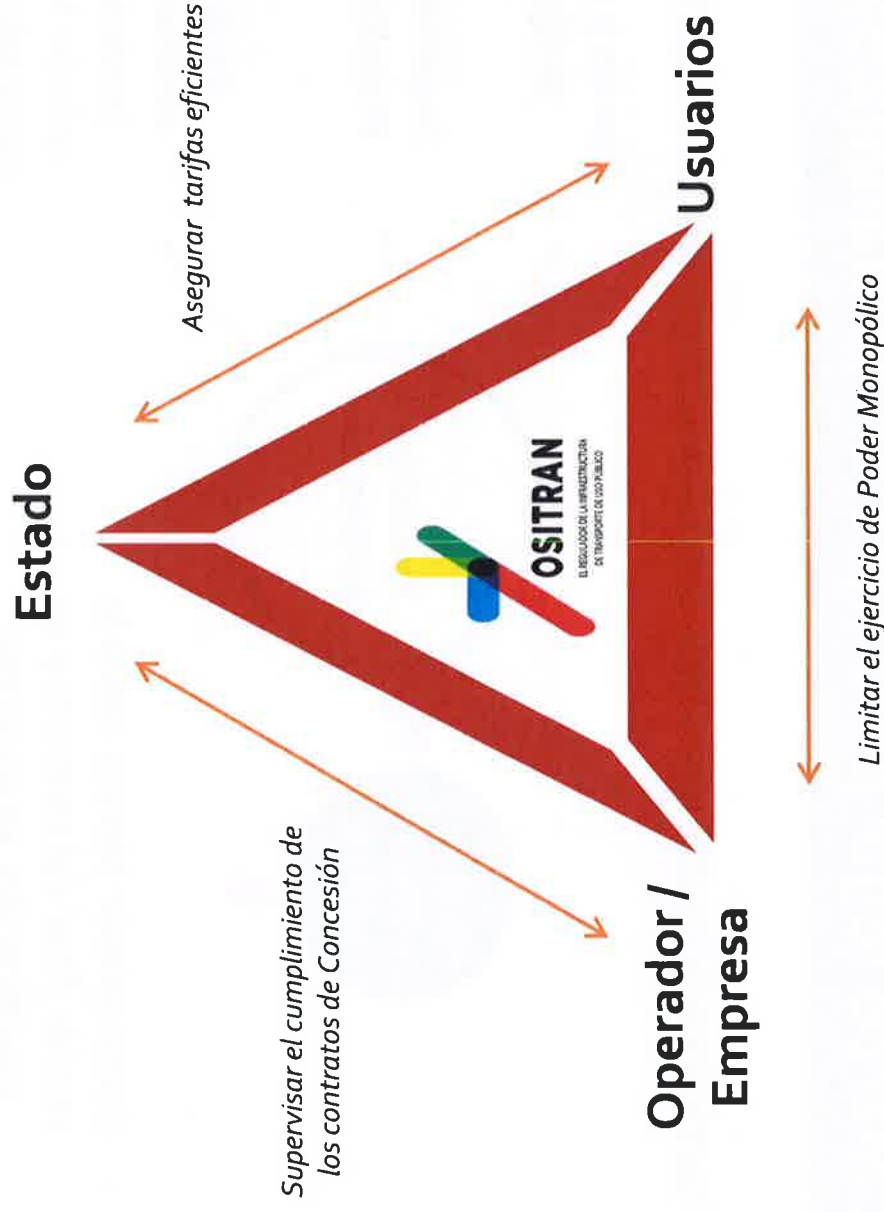


5. Marco legal para fijación tarifaria(2/5)

Participación de los OR's en el sistema de promoción de la inversión privada



5. Marco legal para fijación tarifaria(3/5)



5. Marco legal para fijación tarifaria(4/5)

Función reguladora

Ley Marco de Organismos reguladores

- Establece que los Reguladores tienen facultad de fijar tarifas.

Reglamento General del Ositrán

- Ositrán vela por el cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a las ITUP.
- Ositrán vela por el cumplimiento del sistema de tarifas que fije, revise o las que se deriven de los contratos.
- Ositrán fija, revisa o desregula tarifas de los servicios derivados de la explotación de las ITUP.

Procedimiento de fijación tarifaria

Reglamento General de Tarifas del Ositrán-RETA

- Establece 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 ITUP.

En cumplimiento la Adenda N° 6 y en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán debe fijar la TUUA de Transferencia, siguiendo los criterios económicos y el procedimiento establecidos en el RETA.

5. Marco legal para fijación tarifaria(5/5)



Defensa de los intereses de los usuarios

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
LEY Nº 29158

32.7. Defienden el interés de los usuarios

defensa ilimitada

....dentro del marco de la Constitución
Política del Perú y la ley

Ositrán debe velar por el cumplimiento de los contratos de concesión

SEGURIDAD JURÍDICA

MAYORES INVERSIONES

BIENESTAR PARA CIUDADANOS





Síguenos en:



www.ositran.gob.pe