

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO**N° 0022-2025-CD-OSITRAN**
Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/12/2025
18:02:31 -0500

Lima, 4 de diciembre de 2025

VISTO:

El Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados con el inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria del factor de productividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC) que estará vigente a partir del 01 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2031, y será aplicable a las tarifas de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga; y,

CONSIDERANDO:

Que, el literal b) del numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, establece que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que es misión del Ositrán 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; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la precitada Ley atribuye al Ositrán la función reguladora, y en tal virtud, la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, lo que incluye la infraestructura portuaria de uso público;

Que, los numerales 5.5 y 5.6 del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisan que le corresponde a Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares; asimismo, el artículo 16 del mencionado dispositivo legal señala que en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual;

Que, el artículo 2 del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y sus modificatorias, así como el artículo 17 del REGO, establecen que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones;

Que, en cuanto a las funciones de los órganos internos del Ositrán, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 39 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, ROF), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia; además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17 de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/12/2025 17:44:46 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/12/2025 17:37:54 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/12/2025 15:22:24 -0500

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

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, de acuerdo con el artículo I del Título Preliminar del Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA), aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN, señala que tiene por objeto, entre otros, establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el Ositrán cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las infraestructuras de transporte de uso público (en adelante, ITUP);

Que, el artículo III del Título Preliminar del RETA dispone que dicho reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión, siendo que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en él y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión;

Que, de acuerdo con el artículo 2 del RETA, en ejercicio de la función reguladora, corresponde al Ositrán, entre otros, fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, y desregular las tarifas cuando se verifique la existencia de condiciones de competencia;

Que, de acuerdo con los artículos 4 y 29 del RETA, el Consejo Directivo del Ositrán aprobará el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en los mercados derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, cuando no existan condiciones de competencia;

Que, el 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el actual Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC (en adelante, Contrato de Concesión);

Que, el referido Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue (y estacionamiento), a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América, menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por el Ositrán y permanecería fijo por un período de cinco (5) años. Además, el Anexo 5 del Contrato de Concesión estableció los montos de la tarifa por el uso de instalaciones de carga aérea, a ser cobrados por el Concesionario hasta el año 2002, disponiendo que dicha tarifa se reajustará anualmente, previa autorización del Ositrán;

Que, el 28 de setiembre de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso que hasta el octavo año de vigencia de la concesión inclusive, podrá tenerse como criterio la utilización de la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos considerado en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión para determinar el reajuste anual de la tarifa por el uso de instalaciones de carga aérea. Asimismo, de acuerdo con lo indicado en el Informe N° 053-04-GRE-OSITRAN, que sustenta dicha resolución, a partir del noveno año de vigencia de la concesión, la tarifa máxima por el uso de instalaciones de carga aérea será revisada mediante el mecanismo RPI-X establecido en el Contrato de Concesión;

Que, el 22 de diciembre de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en (+3,26%), para el período comprendido entre el año 2019 al 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero;

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

Que, considerando lo indicado en el párrafo precedente, el Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos correspondientes, concluye que los mercados relevantes correspondientes a los servicios de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje, y uso de instalaciones de carga aérea, no presentan condiciones de competencia. Por tanto, en opinión de dichas Gerencias, corresponde mantener su regulación e iniciar de oficio el procedimiento de revisión tarifaria del factor de productividad aplicable a las Tarifas Máximas de los mencionados servicios regulados en el AIJC, bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2031;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del informe de visto, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 821-2025-CD-OSITRAN de fecha 3 de diciembre de 2025 y sobre la base del Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ);

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar el inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga, que se brindan en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, bajo la metodología de RPI-X, para el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2027 al 31 de diciembre de 2031.

Artículo 2°.- Establecer un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de notificada la presente resolución para que Lima Airport Partners S.R.L. presente su propuesta tarifaria, conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud del Concesionario, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, conforme a lo establecido en el numeral 30.2 del artículo 30 del RETA.

Artículo 3°.- Notificar la presente resolución, el Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), a Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano. Asimismo, disponer la difusión de la presente resolución y el Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2025172630

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

Informe Conjunto N° 00265-2025-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/11/2025
18:09:22 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/11/2025
09:28:20 -0500

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

Asunto : Inicio del procedimiento de revisión del Factor de Productividad aplicable en el régimen de fórmula de Tarifas Tope que regula las Tarifas de los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, uso de puentes de abordaje, y uso de instalaciones de carga, prestados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha : 26 de noviembre de 2025

I. OBJETIVO

1. Sustentar el inicio del procedimiento de revisión del Factor de Productividad aplicable en el régimen de fórmula de Tarifas Tope que regula las Tarifas de los servicios de Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario a los pasajeros (en adelante, TUUA), aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, uso de puentes de abordaje, y uso de instalaciones de carga, prestados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC.
3. El referido contrato estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue (y estacionamiento)², a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EE. UU., menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por Ositrán y permanecería fijo por un período de cinco (5) años.
4. Asimismo, el Contrato de Concesión estableció en su Anexo 5 los montos de la tarifa por el uso de instalaciones de carga aérea, a ser cobrados por el Concesionario hasta el año 2002; disponiendo que dicha tarifa se reajustará anualmente, previa autorización de Ositrán.
5. El 28 de setiembre de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN, el Regulador dispuso que hasta el octavo año de vigencia de la Concesión inclusive, para determinar el reajuste anual de la tarifa por el uso de instalaciones de carga aérea, podrá tenerse como criterio la utilización de la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos considerado en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, de acuerdo con lo indicado en el Informe N° 053-04-GRE-OSITRAN, que sustenta dicha Resolución, a partir del noveno año de vigencia de la

Visado por: MORILLO BLAS Manuel
Martin FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/11/2025 16:33:10 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/11/2025 09:44:13 -0500

Visado por: ZEGARRA ROMERO
Jose Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/11/2025 18:23:14 -0500

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

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

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/11/2025 18:15:53 -0500

Visado por: CHIA LOAYZA HE Maria
Mei Yu FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/11/2025 17:56:16 -0500

Concesión, la tarifa máxima por el uso de instalaciones de carga aérea será revisada mediante el mecanismo RPI-X establecido en el Contrato de Concesión.

6. El 10 de enero de 2008, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2008-CD-OSITRAN, se dispuso que la tarifa máxima por el servicio de puentes de embarque de pasajeros en el AIJC será revisada mediante el mecanismo RPI-X establecido en el Contrato de Concesión.
7. El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el Factor de Productividad del AIJC en -0,61% para el periodo 2009-2013.
8. El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD/OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJC en +0,05% para el periodo 2014-2018.
9. El 22 de diciembre de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CDOSITRAN³, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en +3,26%, para el período comprendido desde el año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.

III. MARCO REGULATORIO Y CONTRACTUAL

III.1. Marco regulatorio del Ositrán

10. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3⁴ de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito
11. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3⁵ de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, dispone que es misión del Ositrán 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, con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

³ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN se declara parcialmente fundado el recurso de reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, en los extremos referidos al cálculo del insumo Productos Intermedios (materiales) y al Costo Promedio Ponderado del Capital (específicamente sobre el ratio de apalancamiento del año 2017 y costo de deuda de la empresa del año 2017), e infundado en los demás extremos; en consecuencia el Factor de Productividad será de +3,26%.

⁴ **“Artículo 3.- Funciones**

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:
(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;
(...)”.

⁵ **“Artículo 3.- Misión de OSITRAN**

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

12. Asimismo, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7⁶ de la misma ley dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora del Ositrán implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
13. En dicha línea, el artículo 10⁷ del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM⁸, establece que este Organismo Regulador se encuentra facultado a ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios. Además, los numerales 5.5 y 5.6 del artículo 5⁹ del REGO establecen que corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares.
14. En esa línea, el artículo 16¹⁰ del REGO señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
15. Asimismo, en concordancia con lo que establece el artículo 2¹¹ del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos,

⁶ **“Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

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

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

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

(...)”.

⁷ **“Artículo 10.- Funciones del OSITRAN**

Para el cumplimiento de sus objetivos, el OSITRAN ejerce las siguientes funciones:

1. Normativa

2. Reguladora

3. Supervisora

4. Fiscalizadora y sancionadora

5. De solución de controversias y atención de reclamos de usuarios”.

⁸ Así como sus modificatorias aprobadas mediante Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

⁹ **“Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN**

Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:

(...)

5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

(...)”.

¹⁰ **“Artículo 16.- Función Reguladora**

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

¹¹ **“Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores**

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

aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y modificatorias, el artículo 17¹² del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.

16. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 39¹³ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹⁴ (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia. Además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17¹⁵ de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
17. Considerando el marco normativo mencionado anteriormente, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN¹⁶ se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA). Dicho reglamento se aplica a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP).
18. En particular, el artículo III¹⁷ del Título Preliminar del RETA dispone que esta norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Asimismo, señala que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho reglamento en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. El citado artículo III dispone también que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación.
19. En ese contexto, es importante resaltar que el artículo 12¹⁸ del RETA dispone que, cuando

¹² **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**
La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones”.

¹³ **“Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**
Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:
(...)
2. Conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia;
(...)”.

¹⁴ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

¹⁵ **“Artículo 17.- Funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica**
Son funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica, las siguientes:
(...)
6. Revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios, de la estructuración financiera vinculada o no a los contratos de concesión, así como de los proyectos de mandatos de acceso que requieran ser aprobados por el Consejo Directivo; (...).”

¹⁶ Modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN.

¹⁷ **“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**
El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas.”

¹⁸ **“Artículo 12.- Tarifas establecidas contractualmente**

el Contrato de Concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, el procedimiento de fijación o revisión tarifaria se debe realizar conforme con lo establecido en los artículos 29 al 31¹⁹ del RETA, mediante aprobación del Consejo Directivo del Ositrán.

20. Por su parte, de acuerdo con el artículo 4²⁰ del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. De otro lado, de acuerdo con el artículo 5²¹ del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
21. De acuerdo con lo indicado en el Anexo II²² del RETA, en cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberán analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio

Cuando el contrato de concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, la fijación o revisión tarifaria se inicia conforme a lo establecido en los artículos 29 a 31 del presente Reglamento, mediante aprobación del Consejo Directivo del Ositrán."

¹⁹ **"Artículo 29.- Inicio del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria**

29.1. El Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento.

29.2. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Asimismo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.

Artículo 30.- Contenido de la resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria

30.1. La resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria debe contener como mínimo lo siguiente:

- a) Identificación de la Entidad Prestadora.
- b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
- c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
- d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del presente Reglamento.

30.2. Asimismo, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del Reglamento. El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días.

Artículo 31.- Continuación del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria

31.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán, en un plazo de (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto.

31.2. El procedimiento de oficio se rige por las disposiciones contenidas en los artículos 19 al 28 del Reglamento, en lo que resulte aplicable."

²⁰ **"Artículo 4. Necesidad de regulación tarifaria**

En los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora."

²¹ **"Artículo 5.- Libre funcionamiento del mercado**

En los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán."

²² **"ANEXO II**

PRINCIPALES METODOLOGÍAS DE REVISIÓN TARIFARIA

En cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio."

será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio.

22. Por otro lado, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Del mismo modo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora.
23. De conformidad con lo establecido en el numeral 30.1 del artículo 30 del RETA, la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio debe contener como mínimo lo siguiente:
 - a) Identificación de la Entidad Prestadora.
 - b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
 - c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
 - d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del RETA.
24. Además, según lo dispuesto en el numeral 30.2 del artículo 30 del RETA, en la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA. Adicionalmente, el plazo que se establezca para la presentación de dicha propuesta tarifaria no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles y podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
25. De manera adicional, resulta relevante mencionar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0013-2023-CD-OSITRAN, se aprobaron los “Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI – X” (en adelante, los Lineamientos), los cuales recopilan los principales criterios utilizados por el Ositrán en los procedimientos de revisión de tarifas máximas en los cuales se ha aplicado la metodología de precios tope o mecanismo regulatorio de RPI – X bajo el enfoque de números índice.
26. Debe resaltarse que, de acuerdo con lo señalado en la sección III.1 de los Lineamientos, estos son de carácter orientativo y no son vinculantes. Asimismo, resultan de aplicación en la medida que no contravengan lo estipulado en los contratos de concesión o en el RETA. Además, tal como lo señala dicho documento, si bien el Regulador puede emplear los criterios metodológicos contemplados en los Lineamientos para realizar el cálculo del factor de productividad, también puede utilizar criterios no previstos en dicho documento, dependiendo de los supuestos específicos y de la disponibilidad de información que se presenten en cada caso concreto²³.

III.2. Contrato de Concesión

27. De acuerdo con el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por Ositrán, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas²⁴ y en las leyes que lo rigen.

²³ Los Lineamientos no condicionan ni restringen en modo alguno la función reguladora del Ositrán.

²⁴ Definición de “Normas” del Contrato de Concesión:

28. Con relación a ello, el Apéndice 2²⁵ del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC señala lo siguiente:

“A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula $RPI - X$, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años.

Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, de forma excepcional, el factor "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo cual ocurra primero [sic]. Exclusivamente para este periodo, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 5 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión. En los siguientes periodos regulatorios, el factor "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco (5) años.”

[Subrayado agregado].

29. De conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la primera revisión tarifaria fue aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, la cual fue parcialmente modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, que resolvió el recurso de reconsideración interpuesto por LAP. A través de esta última resolución, el Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del AIJC (-0,61%), el cual estuvo vigente desde el 01 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2013.
30. Luego, en el marco de la segunda revisión tarifaria, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD-OSITRAN, el Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del AIJC (+0,05%), vigente desde el 01 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2018.
31. Posteriormente, en el marco de la tercera revisión tarifaria, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, la cual fue parcialmente modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, que resolvió los recursos de reconsideración interpuestos por LAP y AETAI. A través de esta última resolución, el Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del AIJC (+3,26%), el cual se estableció su vigencia hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.
32. En aplicación de la vigencia del factor de productividad aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, corresponde señalar que, considerando que el AIJC inició operaciones el 1 de junio de 2025, el segundo año culminaría el 1 de junio de 2027. Sin embargo, dado que el límite máximo previsto —31 de diciembre de 2026— ocurre con anterioridad, este debe considerarse como la fecha de término de la vigencia del factor de productividad (X), conforme a lo dispuesto en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC.
33. Por otro lado, respecto al reajuste tarifario, cabe señalar que a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 1361-386-11-CD-OSITRAN, de fecha 13 de mayo de 2011, el

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

²⁵ Apéndice modificado por la Adenda N° 7, suscrita el 25 de julio de 2017.

Regulador aprobó la solicitud de LAP²⁶ de modificar el periodo de cálculo para los reajustes anuales de la TUUA, de julio a julio (en reemplazo del periodo de noviembre a noviembre), de acuerdo con los términos establecidos en el Informe N° 006-11-GRE-GAJ-OSITRAN. Al respecto, dicho Informe señala en el numeral 19 que, para efectuar el reajuste tarifario correspondiente, además del *RPI* se requiere conocer el valor del Factor de Productividad “X”, por lo que *“la Administración velará por contar con el factor X en el mes de julio, sin tener carácter obligatorio alguno”*.

34. En consecuencia, considerando el término de vigencia del factor de productividad (X) el 31 de diciembre de 2026, corresponde que el Regulador disponga el inicio del procedimiento de revisión tarifaria para la determinación del nuevo factor de productividad que será aplicable a partir de enero de 2027, conforme al mecanismo establecido en el Contrato de Concesión.

IV. ASPECTOS GENERALES DEL AIJCH Y DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS BAJO RÉGIMEN DE REGULACIÓN TARIFARIA

IV.1. Aspectos Generales del AIJC

35. Un aeropuerto proporciona infraestructura y servicios de infraestructura a sus diversos grupos de usuarios, incluyendo naves, pasajeros y carga. El AIJC ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional. Por el lado internacional, es el principal centro de salidas y llegadas de naves, pasajeros y carga del país. Del mismo modo, dentro del ámbito nacional, concentra alrededor de la mitad del tráfico de pasajeros y carga, así como un tercio del número de operaciones de naves; tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1

Participación del AIJC en el tráfico de pasajeros, carga y naves de la Red Aeroportuaria Nacional (porcentaje)

	PASAJEROS		CARGA		NAVES	
	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional	Nacional ^{1/}	Internacional
2017	47,88%	98,60%	54,77%	99,94%	34,03%	96,69%
2018	47,48%	98,31%	53,66%	100%	33,62%	95,91%
2019	47,44%	97,91%	51,13%	99,95%	34,05%	94,72%
2020	47,67%	96,73%	50,92%	99,98%	33,22%	94,11%
2021	47,98%	98,62%	50,03%	99,99%	33,97%	94,07%
2022	47,68%	98,26%	50,26%	99,99%	34,41%	95,11%
2023	47,80%	98,71%	50,98%	100%	36,40%	96,86%
2024	47,48%	97,61%	50,40%	100%	36,31%	96,08%
2025^{2/}	46,91%	96,94%	53,39%	100%	40,18%	96,04%

Notas:

^{1/} Las participaciones señaladas han sido calculadas excluyendo del total de operaciones de aterrizaje y despegue de la Red Aeroportuaria Nacional, los vuelos de militares y de instrucción realizados en el aeropuerto de Pisco.

^{2/} Información hasta junio de 2025.

Fuente: Programa de Declaración Estadística de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

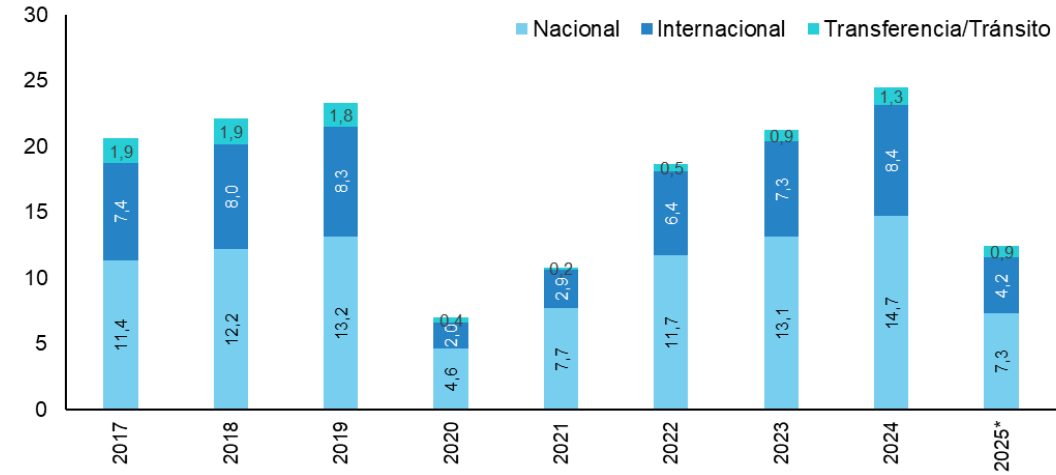
36. Respecto a los pasajeros, del cuadro anterior se observa que el AIJC concentra aproximadamente el 50 % del tráfico total de pasajeros nacionales durante los años 2024 y

²⁶ Y de Aeropuertos del Perú S.A., aplicable también para Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

2025 (hasta junio) y esta participación se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJC cubre el 97,61 % del tráfico de pasajeros durante el 2024.

El tráfico de pasajeros en rutas nacionales ha venido creciendo de manera exponencial, llegando a recuperar e incluso superar los niveles obtenidos antes del COVID-19, lo mismo ocurre en el caso de pasajeros con destinos internacionales y en el tráfico de pasajeros en transferencia²⁷/ tránsito²⁸.

Gráfico N° 1
Tráfico de pasajeros en el AIJC, según tipo de vuelo (millones)



* Información hasta junio de 2025.

Fuente: Programa de Declaración Estadística de Ositrán.

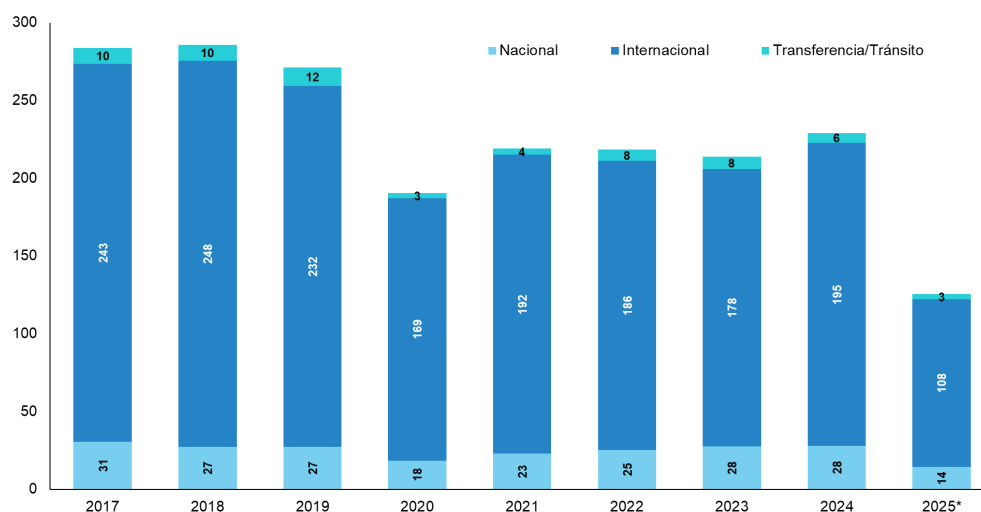
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Asimismo, respecto a la carga, el AIJC también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, especialmente en el transporte internacional, al concentrar el 100% de la carga movilizada. Entre el 2019 y el 2024, se registró una reducción en los niveles de carga respecto a años anteriores, sin recuperar los niveles obtenidos antes del COVID-19.

²⁷ Un pasajero en transferencia o conexión es aquel que enlaza dos vuelos diferentes (operados por la misma o distinta aerolínea) en un aeropuerto.

²⁸ Un pasajero en tránsito es aquel que sale del mismo aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave. Es decir, no hace uso del terminal aeroportuario.

Gráfico N° 2
Tráfico de carga en el AIJC, según tipo de vuelo (miles de toneladas)



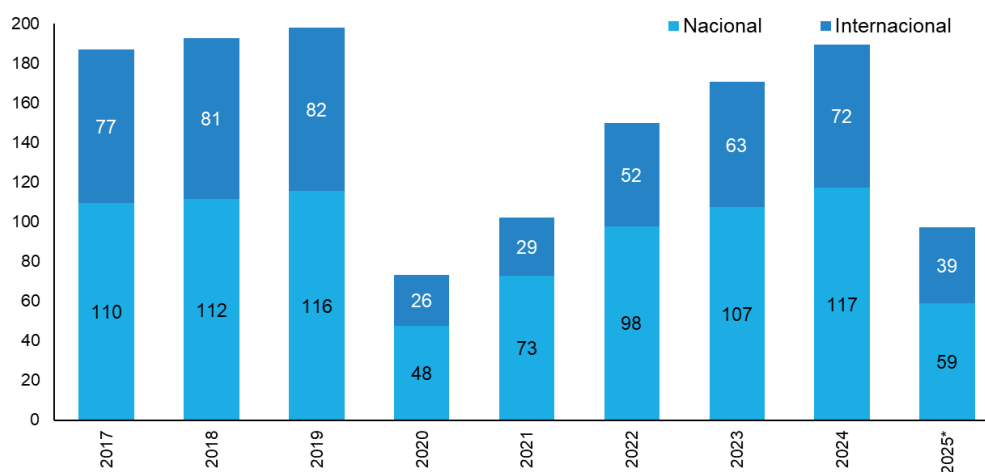
* Información hasta junio de 2025.

Fuente: Programa de Declaración Estadística de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Finalmente, respecto a las operaciones, el AIJC concentra alrededor del 96% de todas las operaciones de aterrizaje y despegue en vuelo internacional realizadas en la red aeroportuaria nacional. Los niveles del tráfico con destino nacional han alcanzado los niveles anteriores al COVID-19, mientras que los niveles del tráfico internacional aún no se recuperan.

Gráfico N° 3
Tráfico de aeronaves en el AIJC, según tipo de vuelo (miles de operaciones)



* Información hasta junio de 2025.

Fuente: Programa de Declaración Estadística de Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. En efecto, el AIJC se ha distinguido siempre por su posición estratégica, la cual, al cierre del 2023, le permitió estar conectado con 19 destinos nacionales y 43 destinos internacionales en América y Europa²⁹.

IV.2. Descripción de los Servicios bajo régimen de regulación tarifaria

40. Dicho lo anterior, el presente análisis del mercado de servicio relevante se realizará considerando los servicios prestados en el AIJC que se encuentran sujetos a regulación tarifaria por precios tope (" $RPI-X$ ").
41. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias relacionadas con las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5 del referido contrato, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por el Regulador, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen.
42. En efecto, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión dispone que, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula " $RPI-X$ " – donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el Factor de Productividad estimado por el Ositrán, el cual permanecerá fijo por un período determinado – correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
43. Cabe resaltar que el Concesionario puede establecer libremente la estructura tarifaria al interior de cada canasta de servicios, siempre que no se supere el precio tope establecido mediante la regla $RPI - X$; así, el Regulador ha venido siendo implementado el mecanismo de reajuste tarifario sobre las siguientes tres (3) canastas de servicios:
- **Aeronaves**: formada por los servicios de aterrizaje y despegue nacional, aterrizaje y despegue internacional, estacionamiento de aeronaves nacional, estacionamiento de aeronaves internacional y uso de puentes de abordaje.
 - **Pasajeros**: formada por los servicios de uso de aeropuerto (TUUA) nacional y uso de aeropuerto (TUUA) internacional.
 - **Carga**: formada por el servicio de uso de instalaciones de carga.
44. Asimismo, el Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado mediante Adenda N° 6, señala que el alcance de los servicios bajo revisión tarifaria es el que se presenta en el siguiente cuadro:

²⁹ Memoria Integrada de LAP 2023. Disponible en: <https://d1fde6ae9achgi.cloudfront.net/memoria-integrada/2023-es.pdf>, obtenido de la Página web del concesionario, disponible en: <https://www.lima-airport.com/cms/corporativo/cifras>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

Cuadro N° 1
Servicios aeroportuarios materia de regulación tarifaria

N°	TARIFA	SERVICIO AEROPORTUARIO
A. Servicios al pasajero		
1.	Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional	<p>La TUUA está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipaje, carga y correo. Estos servicios son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Embarque/desembarque de pasajeros</u>: área de embarque, sistema de despacho y entrega de equipaje, carrito porta equipaje, transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave, área para pasajeros en tránsito, etc. - <u>Orientación</u>: circuito cerrado de televisión, señalización vertical y horizontal, sistema de sonido, sistema de información de vuelo, etc. - <u>Otras instalaciones y servicios</u>: locales destinados a servicios de organismos públicos (Aduana, Migraciones, Policía Nacional, Sanidad, etc.) - Servicios de atención médica. - Área pública de circulación de vehículos. - Áreas de uso común para pasajeros y acompañantes. - Seguridad aeroportuaria. - Servicios higiénicos.
B. Servicios a la nave		
2.	Aterrizaje y despegue nacional e internacional	<p>Las tarifas por aterrizaje y despegue se aplican por los siguientes servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Servicio diurno</u>: incluye el servicio de control de tránsito aéreo, comunicaciones para aproximación de aeropuerto, uso de pista de aterrizaje, uso de pista de rodaje, estacionamiento de aeronave por los primeros 90 minutos, servicio de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología, entre otros. - <u>Servicio nocturno</u>: incluye los servicios diurnos y adicionalmente, iluminación de pistas y plataforma, ayudas visuales luminosas nocturnas.
3.	Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	Se ofrece de manera complementaria al servicio de aterrizaje y despegue, pasados los primeros 90 minutos de estancia de la aeronave.
4.	Uso de puentes de abordaje	Infraestructura especialmente acondicionada para el traslado de los pasajeros desde el terminal hacia la nave, y viceversa.
C. Servicio a la carga		
5.	Uso de instalaciones de carga aérea	Prestación de instalaciones destinadas a facilitar el movimiento de carga nacional, así como la de importación / exportación. Incluye el traslado en el aeropuerto.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado mediante Adenda N° 6.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

45. Asimismo, de conformidad con el Contrato de Concesión, en las Resoluciones N° 047-2009-CD-OSITRAN y 059-2013-CD/OSITRAN, se estableció que el Concesionario puede determinar libremente la estructura tarifaria al interior de cada una de las canastas establecidas por Ositrán, siempre que no se supere el precio tope establecido mediante la regla "RPI-X".

V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

46. En esta sección se analizan las condiciones de competencia de los servicios regulados en el AIJC³⁰, ello considerando que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4 y 29 del RETA, el Regulador iniciará el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas para aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia.
47. Para fines del presente análisis de condiciones de competencia, los servicios regulados en el AIJC se pueden dividir en tres (3) grupos: Servicios al pasajero, Servicios a la nave y Servicios a la Carga. El análisis de condiciones de competencia se lleva a cabo dentro de cada grupo de servicios. Como es tradicional en este tipo de análisis, la metodología consta de dos (2) partes: la primera está referida a la definición del mercado relevante para cada servicio regulado, y en la segunda se analizan las condiciones de competencia en cada mercado. El periodo de análisis del presente estudio de condiciones de competencia es el comprendido entre los años 2018 y 2024.
48. Respecto a la primera parte, a fin de determinar si existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios sujetos a revisión tarifaria, es necesario definir de manera previa los mercados relevantes de cada uno de estos servicios. Sobre ello, existe un consenso amplio respecto de los conceptos económicos que subyacen a la definición del mercado relevante³¹. Esta se realiza identificando dos (2) dimensiones: el mercado de producto o servicio relevante³² y el mercado geográfico relevante³³.
49. De la misma manera, la legislación peruana recoge estos conceptos en el artículo 6 del Decreto Legislativo 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas³⁴. Asimismo, estos conceptos están presentes en los Lineamientos para la calificación y análisis de las operaciones de concentración empresarial del Indecopi, aprobados por Resolución 103-2022/CLC-INDECOPI el 27 de diciembre de 2022³⁵.

³⁰ Cabe indicar que los servicios regulados en el AIJC son aquellos que se listaron antes en la sección IV del presente Informe Conjunto.

³¹ Ver, por ejemplo: U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025, y EUROPEAN COMMISSION (1997). *Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia*. Disponible en: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN). Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

³² Incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución.

³³ Considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.

³⁴ "Artículo 6.- El mercado relevante.-

6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.

6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes."

³⁵ "(...) La jurisprudencia internacional señala que el mercado involucrado está conformado por dos dimensiones, el mercado de producto y el mercado geográfico.

50. En línea con ello, a continuación, se definirá el mercado relevante de los servicios aeroportuarios sujetos a regulación tarifaria (definidos en el acápite anterior). Seguidamente, se procederá a determinar si existen condiciones de competencia al interior de estos o si, por el contrario, existe poder de mercado de parte de alguno de los agentes participantes.
51. Cabe indicar que la demanda por los servicios antes descritos y, en general, la demanda por los servicios aeroportuarios *upstream* es una demanda derivada que proviene de un mercado *downstream*, en el que las aerolíneas brindan servicios de transporte aéreo tanto a los pasajeros como a los consignatarios de la carga (importadores y exportadores). En consecuencia, la definición del mercado relevante en el mercado aeroportuario *upstream* dependerá del análisis de las características y comportamiento de los demandantes del servicio de transporte aéreo *downstream*.
52. En efecto, el Concesionario enfrenta una demanda derivada del servicio que ofrecen las aerolíneas tanto de los pasajeros como de los consignatarios de la carga, y a su vez el Concesionario cobra una tarifa por los servicios aeroportuarios que brinda.

V.1. Análisis del mercado de producto o servicio relevante

53. Para la definición del mercado de producto o servicio relevante, es importante decidir si los aeropuertos compiten con otras terminales de transporte, si los diferentes modos de transporte compiten entre sí. En este contexto, surge la pregunta si el mercado relevante debería definirse de forma amplia o restringida. En particular, ¿deberían incluirse otros tipos de terminales de transporte como terminales de tren y autobús? Se podría argumentar a favor de su inclusión si se considera que el transporte aéreo compite con el transporte ferroviario o autobús. Si se incluyen otros tipos de terminales, la definición será mucho más amplia. Sin embargo, en estos casos, es habitual excluir las terminales de otros modos de transporte de la definición puesto que los viajeros no pueden sustituir un modo de transporte por otro y porque los modos no pueden cambiar de terminal.
54. Para determinar lo anterior, es habitual considerar primero la demanda, ya que la demanda de servicios aeroportuarios es una demanda derivada, es decir, depende de la demanda de servicios aeroportuarios de las aerolíneas y de la demanda de viajes aéreos de los pasajeros. Así, de manera general, para la definición del mercado de producto (servicio)

2.2.1. Mercado de producto

El mercado de producto es el conjunto más acotado de bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o demanda, son sustituibles. La sustitución puede estar asociada a las características, precios o usos de los bienes o servicios, en tanto satisfacen las mismas necesidades en condiciones similares.

El mercado de producto se enfoca en evaluar la sustitución del producto o servicio involucrado en la operación de concentración ⁵² por productos alternativos en condiciones similares. Para ello, se analizan primero los productos o servicios involucrados en la operación de concentración para luego evaluar si existen otros que podrían fácilmente sustituirlos. El análisis de sustitución puede darse desde una visión de la demanda o de la oferta, según sea aplicable al caso en concreto.
(...)

2.2.2. Mercado geográfico

El mercado geográfico está definido en función de las áreas geográficas en donde se encuentran ubicadas las distintas fuentes de abastecimiento de un producto o servicio relevante. El mercado geográfico será aquel que tiene condiciones de competencia homogéneas y que, a su vez, se diferencie significativamente de las condiciones de competencia de áreas que no forman parte de este. Para ello, la Comisión utilizará el mismo marco de análisis utilizado para la determinación de mercado de producto. Esto es, considerar la prueba del SSNIP como marco teórico y un análisis de sustitución desde una perspectiva de la demanda y de la oferta.
(...)"

Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4076612/3862900-lineamientos-para-la-calificacion-y-analisis-de-las-operaciones-de-concentracion-1.pdf?v=1705693742>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

relevante, el análisis principalmente se basa en determinar qué producto (servicio) o conjunto de productos (servicios) es sustituto cercano de aquél materia de análisis desde el punto de vista de la demanda³⁶. Es decir, si el producto (servicio) materia de análisis puede ser sustituido por un número significativo de consumidores ante un incremento de su precio, entonces podría concluirse que ambos productos (servicios) pertenecen al mismo mercado.

55. Este enfoque es reflejado a través de la prueba SSNIP³⁷, la cual consiste en un procedimiento iterativo en el que se amplía el mercado de manera gradual. Así, de producirse un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, en el precio del servicio o conjunto de servicios seleccionado como relevante (generalmente, entre 5 y 10%), sin que esto provoque que los usuarios opten por terceros servicios, el mercado de servicio estará adecuadamente definido³⁸.
56. Si bien la prueba SSNIP es una herramienta que puede resultar útil para la definición de los mercados relevantes, solo constituye un punto de partida ya que otorga un marco para abordar la definición del mercado y no es un fin en sí mismo. La prueba está diseñada para aplicarse con referencia al nivel de precios competitivo³⁹, por lo que resulta más difícil de aplicar cuando los niveles de precios no son los precios competitivos.
57. En efecto, la *Competition and Markets Authority* (CMA)⁴⁰ señala que, la prueba asume que el monopolista hipotético no está sujeto a una regulación económica que pueda afectar su comportamiento en materia de precios y asume que los precios se mantienen en el nivel competitivo por lo que están fuera del control del monopolista hipotético.
58. En consecuencia, debido a sus limitaciones y a las restricciones en materia de datos, rara vez es posible aplicar la prueba SSNIP con precisión. Por lo tanto, una prueba SSNIP debería ser solo un marco en el proceso de definición del mercado, y no utilizarse para elaborar una definición del mercado⁴¹.
59. Considerando que en el presente caso no es posible llevar a cabo una prueba SSNIP, se utilizan otras herramientas o evidencias que sustenten la definición de mercado que se propondrá.

³⁶ La sustitución por el lado de la oferta podría jugar un rol en la definición de mercado relevante si otros proveedores fueran capaces de entrar al mercado en un corto plazo sin requerir inversiones significativas ante un incremento del precio del incumbente. En el contexto de los mercados de aeropuertos, esto implica que cuando un aeropuerto incrementa sus precios, aeropuertos alternativos que aún no operan en el mercado podrían fácilmente entrar a competir. En el presente caso, debido a las barreras de entrada que se detallarán más adelante, resulta altamente improbable que aeropuertos alternativos que no están presentes en el mercado puedan ingresar al mismo en un corto plazo ante un incremento del precio del conjunto de servicios seleccionado como relevante.

³⁷ *Small but Significant Non-transitory Increase in Price*.

³⁸ U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE y FEDERAL TRADE COMMISSION (2010). *The Horizontal Merger Guidelines*. Disponible en: <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.pdf>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

³⁹ En el documento elaborado por la CIVIL AVIATION AUTHORITY (CAA) (2016). *Market Power Test Guidance CAP 1433*. Disponible en <https://www.caa.co.uk/publication/download/15762>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁴⁰ En el documento elaborado por la CIVIL AVIATION AUTHORITY (CAA) (2016). *Market Power Test Guidance CAP 1433*. Disponible en <https://www.caa.co.uk/publication/download/15762>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁴¹ En el documento elaborado por la CIVIL AVIATION AUTHORITY (CAA) (2013). *Appendix D: Evidence and analysis on market definition of CAP 1135 (Evidence and analysis on market definition Stansted Airport)*. Disponible en <https://www.caa.co.uk/media/holkxjft/stal-cap-1135-appendix-d-evidence-and-analysis-on-market-definition-non-con.pdf>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

60. En línea con ello, es posible utilizar información de la sustituibilidad para definir el mercado relevante⁴². En efecto, dependerá de la disposición de los pasajeros y los clientes de la carga a cambiar de aeropuerto por otros modos de transporte, lo cual a su vez depende, de hasta qué punto consideran los servicios de otros modos como sustitutos razonablemente cercanos y de los costos que enfrentan al cambiar la demanda a la siguiente mejor alternativa. Asimismo, depende de la disponibilidad de vuelos alternativos adecuados al mismo destino, y a la disposición de los pasajeros a seguir a una aerolínea a un aeropuerto alternativo.
61. Al respecto, de acuerdo con De Rus et al (2003)⁴³, el avance tecnológico en la construcción de trenes cada vez más rápidos, ha dado lugar a que el transporte de pasajeros por ferrocarril mediante trenes de alta velocidad se convierta en un sustituto del transporte aéreo para ciertas distancias; no obstante, dicha alternativa es inexistente en el presente caso.
62. Asimismo, Polk y Bilotkach (2013)⁴⁴ señalan que los aeropuertos considerados *hub* -como es el caso del AIJC- difícilmente enfrentan competencia con otros modos de transporte (terrestre o marítimo) en una fracción significativa de su tráfico de pasajeros y carga, debido a que el tráfico de larga distancia (*long-haul*) usualmente representa una participación sustancial del negocio para estos terminales.
63. Del mismo modo, estos autores señalan que la demanda por servicios aeroportuarios es casi perfectamente inelástica en el corto plazo, debido a que las líneas aéreas no son capaces de ajustar su flota y horarios rápidamente.
64. Finalmente, para evaluar el poder de mercado del aeropuerto es preciso considerar el mercado o los mercados en los que opera el AIJC con respecto a sus diversos grupos de usuarios para establecer un marco de referencia dentro del cual realizar el análisis⁴⁵. En efecto, el aeropuerto proporciona infraestructura y servicios de infraestructura a sus diversos grupos de usuarios, incluyendo naves, pasajeros y carga. Cada uno de estos grupos de usuarios podría considerarse como diferentes "lados" del mercado aeroportuario; cada uno con sus propias características y capacidad para responder a los cambios en los precios y servicios ofrecidos por AIJC.
65. En ese sentido, para comprender la posición de mercado de AIJC, es importante primero considerar las características de los usuarios del aeropuerto, incluyendo las opciones disponibles para reducir su uso. A continuación, se analizan las interacciones e interdependencias entre las decisiones tomadas por estos diferentes grupos de usuarios para obtener una visión de su impacto conjunto en el aeropuerto.

a) Servicio al pasajero

66. La demanda de los pasajeros por los servicios incluidos en la **TUUA (tanto nacional como internacional)**, es una demanda derivada de la demanda por el servicio de transporte aéreo, pues los pasajeros hacen uso del terminal para embarcar a un avión que los movilizará a su destino.

⁴² En el documento elaborado por la CIVIL AVIATION AUTHORITY (CAA) (2016). *Market Power Test Guidance CAP 1433*. Disponible en <https://www.caa.co.uk/publication/download/15762>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁴³ En DE RUS, G., CAMPOS, J. y G. NOMBELA (2003). *Economía del transporte*. Antoni Bosch, editor.

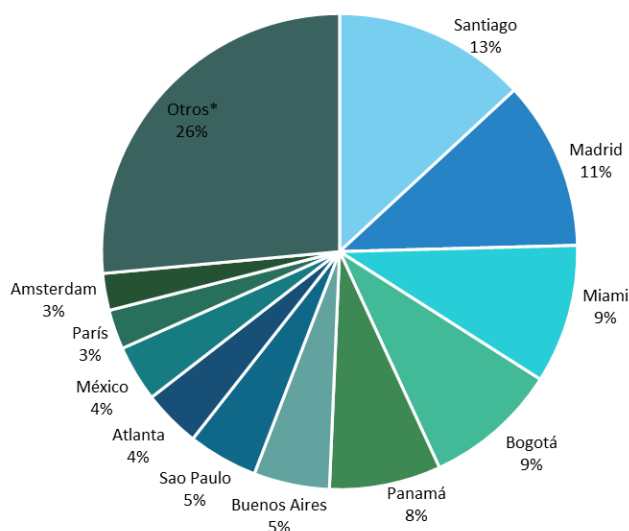
⁴⁴ POLK, A. y BILOTKACH, V. (2013). *The assessment of market power of hub airports*. Transport Policy. Vol 29.

⁴⁵ CIVIL AVIATION AUTHORITY (CAA) (2016). *Market Power Test Guidance CAP 1433*. Disponible en <https://www.caa.co.uk/publication/download/15762>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

67. En efecto, la demanda de servicios aeroportuarios por parte de los pasajeros se deriva de su demanda de viajes aéreos. Esta naturaleza derivada de la demanda de pasajeros implica que su exposición a aumentos en las tasas aeroportuarias probablemente sea mínima, ya que estas se aplican directamente a las aerolíneas, pero solo son afrontadas indirectamente por los pasajeros en las tarifas aéreas⁴⁶. De acuerdo con una estimación de la CAA, las tarifas aeroportuarias solo representan entre el 10 % y el 20 % de la base de costos variables de una aerolínea, esto implica que un aumento del 10 % en las tarifas aeroportuarias, incluso si se trasladara completamente a las tarifas, representaría un aumento del 1 % al 2 % para los pasajeros, por lo que la exposición de los pasajeros a las tarifas aeroportuarias sería mínima.
68. En el presente caso, los pasajeros embarcados en vuelos internacionales representan alrededor del 38% del tráfico de salida, siendo sus principales ciudades de destino Santiago (13%), Madrid (11%), Miami (9%), Bogotá (9%) y Panamá (8%)⁴⁷. En consecuencia, otros modos de transporte no constituirían un sustituto cercano al transporte aéreo para una porción importante de los demandantes del servicio de TUUA internacional del AIJC.

Gráfico N° 1

Tráfico de pasajeros de salida en vuelo internacional por ciudad de destino, 2024



*Ciudades con participaciones menores a 3%: Los Ángeles (2,33%), New York (2,19%), Medellín (2,15%), Quito (1,86%), Houston (1,59%), Punta Cana (1,54%), Cancún (1,45%), Cartagena (1,34%), Newark (1,27%), Santa Cruz (1,04%), y otras ciudades con menos de 1%.

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. En el caso de los pasajeros embarcados en vuelos nacionales, las principales ciudades de destino son: Cusco (25%), Arequipa (14%), Tarapoto (7%), y Piura (7%). Adicionalmente, de acuerdo con las cifras de PROMPERÚ (2020)⁴⁸, el 68% de los vacacionistas que viajan por vía aérea pertenecen al nivel socioeconómico A-B. Así, considerando que el tiempo de viaje desde Lima a dichas ciudades por vía terrestre supera las doce (12) horas, dichos pasajeros serían poco sensibles a considerar este modo de transporte como un sustituto cercano del

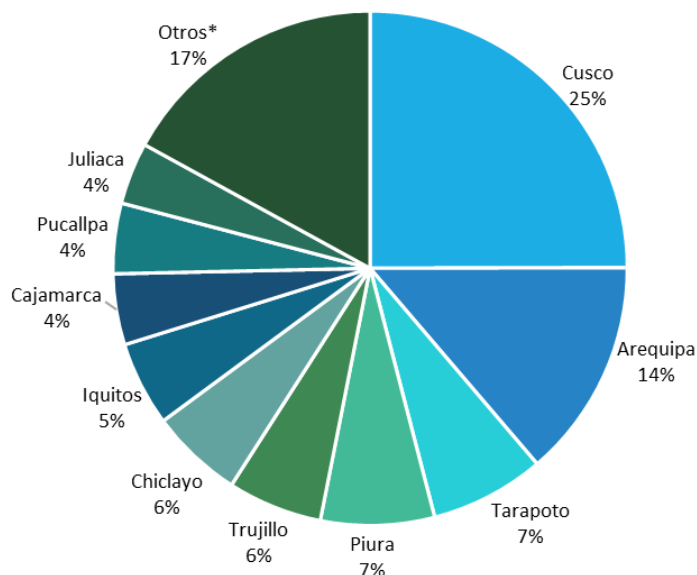
⁴⁶ En CIVIL AVIATION AUTHORITY (CAA) (2013). *Appendix F: Evidence and analysis on competitive constraint by passenger switching CAP 1134*, (Evidence and analysis on competitive constraints by passenger switching Gatwick Airport). Disponible en: <https://www.caa.co.uk/media/5xpmhvqx/gal-cap-1134-appendix-f-evidence-and-analysis-on-competitive-constraints-by-passenger-switching-non-con-1.pdf>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁴⁷ La importancia de estos países no ha cambiado en relación con años anteriores.

⁴⁸ PROMPERÚ (2020). *Perfil del Vacacionista Nacional 2019*. Lima.

transporte aéreo frente a un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la TUUA.

Gráfico N° 2
Tráfico de pasajeros de salida en vuelo nacional por ciudad de destino, 2024



*Ciudades con participaciones menores a 3%: Tumbes (2,95%), Tacna (2,82%), Ayacucho (2,74%), Puerto Maldonado (1,87%), Talara (1,74%), Jauja (1,32%), Huánuco (1,07%), y otras ciudades con menos de 1%.

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. En ese contexto, una vez que un pasajero ha decidido trasladarse hacia su destino final mediante el transporte aéreo, éste se encuentra cautivo a los servicios de la TUUA prestados por el Concesionario debido a que no existe un conjunto de servicios alternativos a dicho servicio aeroportuario. Por tanto, el servicio relevante comprende los servicios de uso de aeropuerto incluidos en la TUUA nacional e internacional.

b) Servicios a la nave

71. Los servicios a la nave están compuestos por los servicios de: i) aterrizaje y despegue nacional e internacional, ii) estacionamiento nacional e internacional, y iii) uso de puentes de abordaje.
72. El servicio de **aterrizaje y despegue** es demandado por las aerolíneas, independientemente de si el origen o destino de la aeronave es nacional o internacional. Para poder despegar de o aterrizar en un aeropuerto, la aeronave requiere necesariamente hacer uso de las pistas de aterrizaje y de rodaje, y además que se le preste un conjunto de servicios⁴⁹ que requieren activos específicos. Así, para las líneas aéreas, las actividades contenidas en el servicio de aterrizaje y despegue son indispensables para completar el servicio de transporte de pasajeros y de mercancías por vía aérea.
73. De esta manera, si la tarifa que cobra LAP por prestar el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJC sufre un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, las líneas aéreas

⁴⁹ Además de la infraestructura proporcionada por el Concesionario, como parte del servicio de aterrizaje y despegue, las aerolíneas reciben servicios de aeronavegación, tales como servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, meteorología aeronáutica, comunicaciones aeronáuticas, inspección de vuelo, entre otros, los cuales se encuentran a cargo de CORPAC.

no cuentan con otra alternativa factible que les permita arribar/despegar al/de dicho aeropuerto. Por tanto, al no existir otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer las mismas necesidades de aterrizar o despegar del AIJC, es posible afirmar que el servicio de aterrizaje y despegue no cuenta con sustitutos cercanos.

74. En el caso del **estacionamiento de aeronaves nacional e internacional**, las líneas aéreas pagan una tarifa por este servicio una vez transcurridos los primeros 90 minutos incluidos en la tarifa de aterrizaje y despegue⁵⁰. Al respecto, si bien las aerolíneas ejercen cierto nivel de control sobre el tiempo que permanece la aeronave estacionada en la plataforma del aeropuerto, ello depende esencialmente de si se trata de un vuelo doméstico (con naves pequeñas) o un vuelo internacional (con naves grandes), el último de los cuales involucra un mayor número de pasajeros que desembarcar y embarcar; y, por lo tanto, un mayor tiempo de permanencia.
75. En el siguiente cuadro se muestra el porcentaje de naves estacionadas en la plataforma del AIJC durante más de 90 minutos respecto del total de operaciones de vuelos comerciales⁵¹ en el año 2024. Así, en los vuelos domésticos, entre el 33% y 100% de las operaciones implicaron que la nave permanezca estacionada durante más de 90 minutos; mientras que, en los vuelos internacionales, dichos porcentajes son menores hasta 98%, dependiendo de la envergadura de la nave.⁵²

Cuadro N° 2

Porcentaje de operaciones con naves estacionadas durante más de 90 minutos, año 2024

CLASIFICACIÓN DE LA NAVE	NACIONAL	INTERNACIONAL
A	-	-
B	48%	39%
C	33%	56%
D	100%	93%
E	-	98%
Total	33%	62%

Nota: Información referida a operaciones de vuelos comerciales.

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵⁰ La tarifa correspondiente a este servicio es el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa del 2,5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue.

⁵¹ Los vuelos comerciales representaron el 96% y 94% del total de operaciones nacionales e internacionales en el año 2024; mientras que los vuelos cargueros significaron el 2% y 4%, respectivamente, en el mismo año.

⁵² Según OACI (2009), las aeronaves se clasifican por clave de letra de acuerdo con el siguiente detalle:

Letra de clave	Envergadura	Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal
A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4,5 m (exclusive)
B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive)

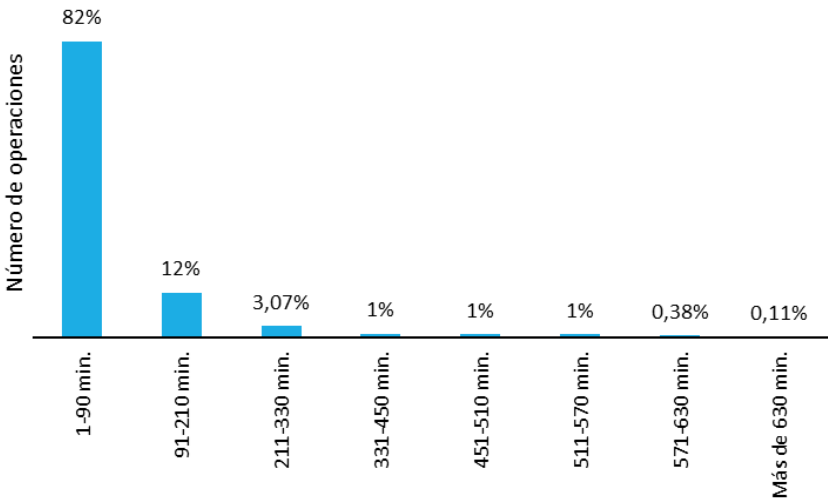
Esta clasificación es además recogida por la normativa nacional a través de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP 314 (Volumen I: Diseño y operaciones de aeródromos).

En ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL – OACI (2009). *Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, Volumen I: Diseño y operaciones de aeródromos.

76. Adicionalmente, existen otros factores ajenos al costo de estacionamiento que llevan a una aerolínea a decidir que su nave se estacione en determinado aeropuerto durante un tiempo prolongado. Uno de ellos, por ejemplo, es la necesidad de realizar chequeos de mantenimiento diario (*overnight check*). Generalmente, este tipo de chequeos lo realizan las naves de vuelos domésticos debido a que dicho servicio no es ofrecido en los aeropuertos de provincia⁵³. En 2024, el 2,57% del total de operaciones de vuelos domésticos implicó que la nave permaneciera estacionada durante más de 6,5 horas.

Gráfico N° 3

Distribución de operaciones de vuelos domésticos por tiempo de permanencia, año 2024



Nota: El rango 1-90 min. corresponde a los primeros 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D.

Fuente: LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Por tanto, en caso de que una nave necesite permanecer en la plataforma del AIJC por un tiempo mayor a los 90 minutos incluidos dentro de la tarifa por el servicio de aterrizaje y despegue, no existe alternativa que reemplace el servicio de estacionamiento. Además, este servicio pertenecería a un mercado secundario, toda vez que sería adquirido luego de haber efectuado una decisión de compra anterior, en este caso, pagar la tarifa por el servicio de aterrizaje y despegue para arribar al aeropuerto (CMA (2009)⁵⁴).
78. Por su parte, el servicio de **uso de puentes de abordaje** es demandado por las líneas aéreas para las naves que transportan pasajeros. Así, la demanda por el servicio de puentes de abordaje (*PLB* por sus siglas en inglés⁵⁵), al igual que la demanda por el servicio de estacionamiento, es una demanda secundaria luego de haber decidido aterrizar en el aeropuerto.
79. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que no todas las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros en el AIJC se realizan a través de puentes de abordaje, debido a la existencia de ciertas restricciones. Una de las más importantes está referida a la envergadura de las aeronaves; solo las naves con clasificación C, D o E utilizan los puentes de abordaje en el AIJC. Así, en los últimos años, la mayoría de las naves que han hecho uso

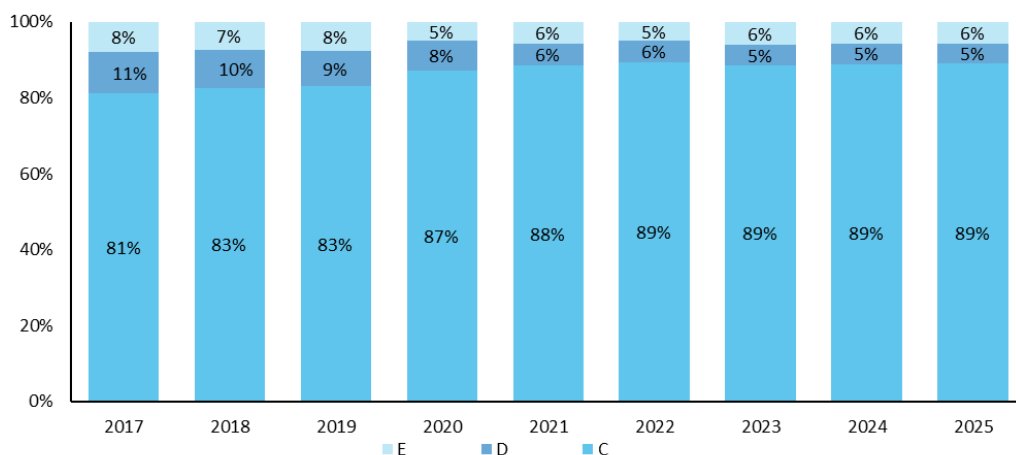
⁵³ Cabe indicar además que, al igual que en el AIJC, el servicio de estacionamiento prestado en los aeropuertos de provincia también es facturado luego de sobrepasar los 90 minutos incluidos dentro de la tarifa de aterrizaje y despegue.

⁵⁴ COMPETITION AND MARKETS AUTHORITY – CMA (2009). *BAA Airports market investigation*.

⁵⁵ *Passenger Boarding Bridges*.

de esta infraestructura fueron las de clave C, con casi el 90% de las operaciones, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 4
Uso de puentes de abordaje, según clasificación de nave



* Información hasta junio de 2025.

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. Otra de las restricciones está referida al tiempo de llegada de las aeronaves. En el AIJC, como en la mayoría de los aeropuertos, las operaciones se concentran en ciertas horas del día. Ello no permite que todas las naves que arriban durante determinado lapso de tiempo puedan hacer uso de los puentes de abordaje, pues la demanda por los mismos supera la oferta o capacidad instalada.
81. Tanto en las operaciones de naves con clasificación A o B, como cuando no hay disponibilidad de los puentes de abordaje, para el embarque y desembarque de pasajeros se hace uso de facilidades alternativas (escaleras en una posición remota y traslado en buses desde y hasta el terminal). Ello se encuentra normado en el Reglamento para la Asignación de Puestos de Estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque⁵⁶.
82. Según dicha normativa, el desembarque y embarque de pasajeros es prioritariamente realizado en puestos de contacto, exclusiva y obligatoriamente a través de los *PLBs*, siendo los vuelos con mayor cantidad de pasajeros (naves de mayor envergadura) los que tienen prioridad para el uso de esta infraestructura. Además, dicho Reglamento prohíbe realizar embarques o desembarques mediante buses en los puestos de contacto (con excepción de alguna contingencia operativa).
83. De esta manera, las líneas aéreas únicamente acceden a las facilidades alternativas por disposición del operador del aeropuerto, por lo que éstas no tienen discrecionalidad en la decisión de uso o no del servicio de puentes de abordaje. En consecuencia, ante un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la tarifa por el servicio de puentes de abordaje, las líneas aéreas no podrían acceder a un servicio alternativo.

Paquete de servicio

84. Si bien para la definición del mercado es importante identificar el producto o servicio provisto por el operador aeroportuario, el enfoque generalmente aceptado para la definición del mercado de productos secundarios es definir un mercado común que incluya ambos

⁵⁶ Aprobado el 12 de julio de 2013 por el Concesionario y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

servicios (el primario y el(los) secundario(s)). (CMA (2009)⁵⁷; Polk y Bilotkach (2013)⁵⁸; CAA (2014)⁵⁹.

85. En particular, de acuerdo con CMA (2009)⁶⁰ y CAA (2014)⁶¹, al decidir aterrizar en un aeropuerto, las aerolíneas toman en cuenta el paquete total de tarifas aeroportuarias (estacionamiento, puentes de abordaje y aterrizaje y despegue), en lugar de concentrarse en una sola tarifa de forma aislada (aun cuando los servicios puedan tener una tarifa individualizada). En consecuencia, consideran que existe un único mercado de producto para todos los servicios cubiertos por estas tarifas a la nave.
86. Por tanto, para efectos del presente análisis, se considerará un único mercado de producto relevante conformado por el paquete de servicios a la nave.

c) Servicio a la carga

87. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la contraprestación por el servicio de **Uso de instalaciones de carga aérea** es un derecho que se aplica a la carga aérea nacional e internacional, por concepto de uso de las instalaciones en el aeropuerto. En tal sentido, la demanda por este servicio es una demanda derivada del servicio de transporte aéreo de carga.
88. Al respecto, el AIJC cuenta con un área de seguridad operacional asignada debidamente demarcada y señalizada para las operaciones de transferencia de carga ubicadas en la Zona de Carga Sur ubicada en el Plot F, en la cual se realizan las operaciones de carga y descarga: de mercancías en general, tránsito y mantenimiento de carros *dollies*, depósito de secos y depósito de mercadería de las tiendas libres de impuestos.
89. Considerando la infraestructura específica provista en el AIJC, para los dueños de la carga, sustituir el servicio de uso de instalaciones de carga prestado por el Concesionario implicaría sustituir el transporte aéreo de carga. En tal sentido, convendría analizar qué tan factible resultaría que los usuarios sustituyan el transporte aéreo por otros medios de transporte (marítimo o terrestre).
90. Entre 2021 y 2024 se observa que aún no se recuperan los niveles del tráfico de carga alcanzados antes del COVID-19 (2017 – 2019), pero en el último año se observa un crecimiento respecto al año anterior de 7,1%, alcanzando cerca de 230 000 toneladas. Al respecto, cabe señalar que las características que han hecho especialmente atractivo el transporte aéreo de carga son básicamente la rapidez para mercancías urgentes, perecibles y de elevado valor unitario; la facilidad de control y seguimiento; la seguridad; la reserva de espacio; la facilidad de transbordo; entre otros. Así, de acuerdo con MINCETUR (2015)⁶² y

⁵⁷ COMPETITION AND MARKETS AUTHORITY – CMA (2009). *BAA Airports market investigation*.

⁵⁸ POLK, A. y BILOTKACH, V. (2013). *The assessment of market power of hub airports*. *Transport Policy*. Vol 29, 29-37.

⁵⁹ CIVIL AVIATION AUTHORITY – CAA (2013). *Appendix D: Evidence and analysis on market definition of CAP 1134 (Market power determination in relation to Gatwick Airport: statement of reasons)*. Disponible en: <https://www.caa.co.uk/our-work/publications/documents/content/cap1134/>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁶⁰ COMPETITION AND MARKETS AUTHORITY – CMA (2009). *BAA Airports market investigation*.

⁶¹ CIVIL AVIATION AUTHORITY – CAA (2013). *Appendix D: Evidence and analysis on market definition of CAP 1134 (Market power determination in relation to Gatwick Airport: statement of reasons)*. Disponible en: <https://www.caa.co.uk/our-work/publications/documents/content/cap1134/>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁶² EN MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO – MINCETUR (2015). *Guía de Orientación al Usuario del Transporte Aéreo*. Segunda edición.

la literatura especializada⁶³, por su alto costo y sus limitaciones de capacidad, el transporte aéreo es apropiado para: envíos de pequeño tamaño, mercancías perecederas, mercancías de alto valor, envíos urgentes.

91. Con relación a lo anterior, cabe indicar que para el 2024, aproximadamente el 86% de la carga movilizada a través del AIJC, corresponde a vuelos internacionales, 12% a vuelos nacionales y casi 3% a carga en tránsito. Asimismo, de acuerdo con información de la SUNAT⁶⁴, para el 2024 se observó que el 83% del valor de los productos exportados por vía aérea corresponde a la partida arancelaria de “oro en las demás formas en bruto”⁶⁵; mientras que el porcentaje restante corresponde a carburreactores para reactores y turbinas para empresas de aviación⁶⁶ (4%), plata en bruto⁶⁷ (2%), artículos de joyería⁶⁸ (1%), espárragos⁶⁹, lacas colorantes⁷⁰, entre otros.
92. En tal sentido, el tamaño de los productos exportados y el alto valor comercial de estos harían inviable la utilización de la vía marítima como medio de transporte. De esta manera, ante un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, de la tarifa por el servicio de uso de instalaciones de carga aérea, no existiría un sustituto cercano para los dueños de la carga. Por tanto, el mercado de servicio relevante se encuentra delimitado por el uso de instalaciones de carga aérea en el AIJC.

V.2. Análisis del mercado geográfico relevante

93. Para la definición del mercado geográfico relevante, es importante decidir si los aeropuertos compiten con qué aeropuertos, especialmente si están situados cerca unos de otros o en la misma ciudad. No solo se trata de decidir si los aeropuertos compiten con otras terminales de transporte o con otros aeropuertos, sino también si estos están situados cerca unos de otros o en la misma ciudad.
94. Siguiendo con lo establecido por el Decreto Legislativo 1034 y los Lineamientos para la calificación y análisis de las operaciones de concentración empresarial, delimitar el mercado geográfico relevante equivale a determinar el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante. Para ello debe evaluarse, entre otros factores, los costos de adquirir el servicio relevante proveniente de otra zona geográfica, así como las barreras existentes; es decir, el análisis se centra en determinar qué oferta satisface las necesidades de demanda por el servicio.
95. Para tal efecto, resulta importante considerar que el Contrato de Concesión suscrito entre las Partes estableció una garantía del Estado en los siguientes términos:

⁶³ En BOWERSOX, D., CLOSS, D., COOPER, M. y BOWERSOX, J. (2024). *Supply Chain Logistics Management*. Michigan State University. Mc Graw Hill. Sixth Edition. Pp 320 – 321.

⁶⁴ Anuario Estadístico 2024. En Cuadro N° 34 - Perú: Exportación Definitiva-Principales Productos Exportados por Aduana 2023 – 2024 (Valor FOB en millones de US\$). Disponible en: https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/web_estadistica.htm. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁶⁵ Subpartida 7108120000.

⁶⁶ Subpartida 2710191510 denominada “carburreactores tipo queroseno para reactores y turbinas para empresas de aviación”.

⁶⁷ Sumatoria de las subpartidas 7106912000 “plata en bruto aleada” y 7106911000 “plata en bruto sin alea”.

⁶⁸ Subpartida 7113190000 denominada “art. de joyería de los demás metales preciosos, incluso revestidos o chapados”.

⁶⁹ Subpartida 0709200000 denominada “espárragos, frescos o refrigerados”.

⁷⁰ Subpartida 3205000000 denominada “lacas colorantes;preparac. a q` se refiere la nota 3 de este capit. a base de lacas c”.

2.5 Garantía del Estado. (...)

*Asimismo el Concedente **durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión** se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga **en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto**. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.*

96. Como puede advertirse, con la suscripción del Contrato de Concesión, el Concedente garantizó al Concesionario que no autorizaría ningún aeropuerto comercial (nacional o internacional) que pudiera competir con el AIJC en un radio de 150 km de su ubicación durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión; es decir, hasta el año 2021. Durante ese tiempo el Concesionario gozaría de la exclusividad para operar en 150 km a la redonda; área que comprende, de manera referencial, la región Lima⁷¹ y 150 km mar adentro.
97. Posteriormente, a través de la Adenda N° 6 suscrita el 8 de marzo de 2013, la vigencia de dicha garantía fue ampliada de acuerdo a los siguientes términos:

2.5. “Garantía del Estado. (...)

*Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga **en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1**. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.*

98. Así, con la suscripción de la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, el Concedente ha garantizado al Concesionario que no se autorizará ningún aeropuerto comercial que pudiera competir con el AIJC en un radio de 150 km de su ubicación hasta los siete (7) años posteriores al inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje; tiempo durante el cual, el Concesionario goza de la exclusividad para operar en dicha zona geográfica, garantizando de esta manera sus ingresos.

⁷¹ Cabe indicar que para el 2024, la región Lima posee alrededor de la tercera parte de la población total del país, con cerca de 12 millones de habitantes; destacándose que más de 10 millones se concentran en la provincia del mismo nombre.

99. En tal sentido, las Partes han determinado a través del Contrato de Concesión que los 150 km de radio desde la ubicación del AIJC es la zona geográfica relevante para determinar la existencia de competencia que podría afectar los ingresos del Concesionario.
100. En ese contexto, a continuación, se definirán los mercados geográficos para los servicios materia de análisis.

a) Servicios al pasajero (TUUA nacional e internacional)

101. Al respecto, según la Comisión Europea⁷², en la definición de mercados relevantes para los servicios de transporte aéreo de pasajeros, según el enfoque aeropuerto por aeropuerto, el análisis de la Comisión se centra en determinar el aeropuerto relevante es sustituible con otros desde el punto de vista de los pasajeros
102. Así, para los servicios al pasajero, independientemente de si el vuelo es nacional o internacional, la elección del aeropuerto dependerá esencialmente de la localización geográfica de los demandantes (pasajeros). En efecto, los usuarios de la zona de influencia⁷³ del AIJC no tienen otra opción más que utilizar dicho aeropuerto debido a la garantía del Estado establecida en el Contrato de Concesión. En tal sentido, el mercado geográfico en el que LAP opera se limita a los servicios al pasajero provistos en el AIJC.

b) Servicios a la nave

103. Sobre el particular, es necesario entender en primer lugar que, en la mayoría de los sectores, el análisis del mercado geográfico relevante implica determinar los costos para una empresa de mover parte o la totalidad de sus negocios entre proveedores competidores de un producto sustituible, donde todos los proveedores producen un producto similar (o incluso idéntico). Sin embargo, en el contexto aeroportuario, para una aerolínea, el cambio puede implicar el movimiento de rutas entre aeropuertos que son escasamente sustitutos en términos del mercado local o zona de influencia a la que sirven.
104. Las líneas aéreas necesitan servir aeropuertos y mercados donde estas puedan generar niveles sostenibles de tráfico e ingresos; por lo que tienen fuertes incentivos a optimizar sus redes de rutas en términos de mayor rendimiento. (IATA, 2013⁷⁴). Así, para que una aerolínea sustituya al AIJC, debe ser comercialmente viable hacerlo. Al respecto, es poco probable que los aeropuertos regionales constituyan una fuente alternativa de aprovisionamiento a un aeropuerto del tamaño del AIJC debido a restricciones de capacidad.
105. En efecto, la mayoría de los aeropuertos regionales no poseen pistas de aterrizaje que puedan acomodar naves de gran envergadura para vuelos *long-haul*, lo que significa que no podrían prestar sus servicios de transporte aéreo con su actual flota sin alterar la carga útil del pasajero y/o sus capacidades de transporte de carga. Del mismo modo, los aeropuertos regionales no tienen la capacidad de terminal ni las instalaciones adecuadas para que las aerolíneas puedan operar servicios regulares de larga distancia.
106. En ese sentido, la capacidad de generar niveles rentables de ingresos en aeropuertos alternativos representaría para las líneas aéreas la barrera más importante para la

⁷² EUROPEAN COMMISSION (2024). *Commission Notice on the definition of the relevant market for the purposes of Union competition Law* (C/2024/1645). Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202401645. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁷³ De acuerdo con INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA (2013). IATA. *Economics Briefing N° 11: Airport Competition*, el área de influencia de un aeropuerto es el área o población desde la cual se espera que el aeropuerto genere la mayor parte de su tráfico.

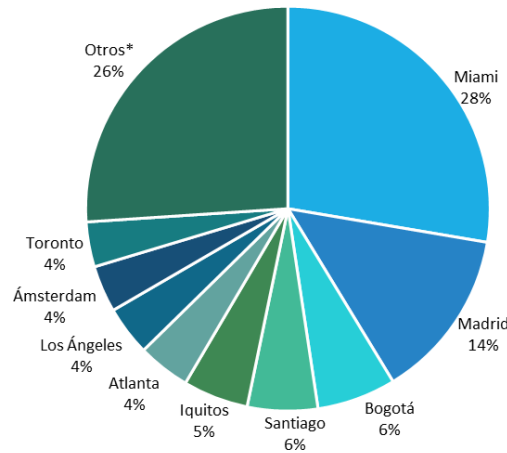
⁷⁴ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA (2013). IATA. *Economics Briefing N° 11: Airport Competition*.

sustitución del AIJC. Por tanto, el mercado geográfico en el que LAP opera se limita a los servicios a la nave provistos en el AIJC.

c) Servicio a la carga

107. Como fue señalado, alrededor del 85% del tráfico de carga en el AIJC en el año 2024 tuvo origen o destino internacional; resaltándose que este aeropuerto concentra el 100% del total de carga de importación/exportación movilizada en toda la Red Aeroportuaria del país. De dicho volumen, el 28% tuvo como origen/ destino la ciudad de Miami, seguido de lejos por Madrid con 14% y otras ciudades con una menor participación.

Gráfico N° 8
Origen/destino de la carga de tráfico internacional movilizada en el AIJC, 2024



*Ciudades con participaciones menores a 4%: Sao Paulo (2,97%), Nueva York (2,64%), Campinas (2,41%), Quito (2,31%), Texas (2,06%), Paris (2,03%), Arequipa (1,27%), Panamá (1,16%) y otras ciudades con menos de 1%.

Fuente: LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Así, considerando que en todo el territorio nacional no existe un aeropuerto alternativo que pueda satisfacer la demanda mostrada, el mercado geográfico en el que opera LAP está limitado al servicio de uso de instalaciones de carga aérea provisto en el AIJC.

Conclusión

109. Los mercados relevantes que formarán parte del análisis son los siguientes:

Cuadro N° 4:
Mercados Relevantes

Canasta de Servicios	Mercado Producto o Servicio Relevante	Mercado Geográfico Relevante
Servicios al Pasajero	TUUA nacional e internacional	AIJC
Servicios a la nave	Aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento nacional e internacional, y uso de puentes de abordaje	AIJC
Servicio a la carga	Uso de instalaciones de carga aérea	AIJC

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V.3. Análisis de las condiciones de competencia

110. El análisis que exige el RETA en sus artículos 4 y 29 tiene por finalidad determinar si existen condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado⁷⁵. Así, luego de haber definido los mercados relevantes, es necesario determinar si existen condiciones de competencia dentro de estos o si, por el contrario, el Concesionario posee una posición dominante en los mismos.

Sobre el particular, es importante señalar que la legislación peruana define este concepto en el artículo 7 del Decreto Legislativo 1034, de la siguiente manera:

“Artículo 7.- De la posición de dominio en el mercado.-

7.1. Se entiende que un agente económico goza de posición de dominio en un mercado relevante cuando tiene la posibilidad de restringir, afectar o distorsionar en forma sustancial las condiciones de la oferta o demanda en dicho mercado, sin que sus competidores, proveedores o clientes puedan, en ese momento o en un futuro inmediato, contrarrestar dicha posibilidad, debido a factores tales como:

- (a) Una participación significativa en el mercado relevante.*
- (b) Las características de la oferta y la demanda de los bienes o servicios.*
- (c) El desarrollo tecnológico o servicios involucrados.*
- (d) El acceso de competidores a fuentes de financiamiento y suministro así como a redes de distribución.*
- (e) La existencia de barreras a la entrada de tipo legal, económica o estratégica.*
- (f) La existencia de proveedores, clientes o competidores y el poder de negociación de éstos.*

7.2. La sola tenencia de posición de dominio no constituye una conducta ilícita.”

111. En línea con ello, la literatura señala el Índice de Lerner proporciona una medida teórica del poder de mercado y que este se podría estimar mediante la elasticidad de la demanda, que a su vez se estima mediante métodos econométricos; sin embargo, no siempre existen datos confiables⁷⁶, por lo que se podría utilizar un enfoque más tradicional⁷⁷, que evalúa el poder

⁷⁵ El poder de mercado es un concepto clave en el análisis económico del Derecho de la Competencia, el cual se refiere a la capacidad de una firma para incrementar su precio por encima de un nivel competitivo, sin que disminuyan sus ventas tan rápido que el aumento del precio no resulte rentable y deba ser revertido.

⁷⁶ Según MOTTA, M. (2018), el Índice de Lerner proporciona una medida teórica del poder de mercado y para su estimación es necesario estimar el costo marginal, el cual resulta complicado ya que puede no ser viable en la práctica y en el caso de monopolio proporciona resultados paradójicos. Debido a las dificultades en la estimación directa del Índice de Lerner, un enfoque alternativo es estimar la inversa de la elasticidad de la demanda ($L_i = 1/\varepsilon_i$), en particular estimar la elasticidad de la demanda residual que enfrenta una empresa a través de métodos econométricos, que dependen de la calidad de los datos.

En MOTTA, M. (2018). *Política de Competencia. Teoría y Práctica*. Fondo de Cultura Económica, COFECE, UNAM, CIDE.

⁷⁷ En MOTTA, M. (2018). *Política de Competencia. Teoría y Práctica*. Capítulo 3: Definición de mercado y evaluación del poder de mercado. Fondo de Cultura Económica, COFECE, UNAM, CIDE.

“(…)

El enfoque tradicional evalúa el poder de mercado de una manera indirecta. Le atribuye un papel clave a la cuota de mercado de la(s) empresa(s) objeto de la investigación, pero la cuota de mercado es solo una de las variables que hay que observar para determinar el poder de mercado. Otras variables son la posición relativa de los competidores, la existencia de competidores potenciales y el poder compensatorio de los compradores.

Sin embargo, una alta cuota de mercado no es suficiente para concluir que la empresa es dominante. Como veremos a continuación, una empresa de este tipo no podría aumentar los precios sustancialmente si la entrada a la industria fuera muy fácil, o si hubiera un comprador fuerte listo para usar su poder compensatorio y cambiarse con proveedores competidores (o integrarse verticalmente). No obstante, es razonable comenzar por medir la

de mercado a través de las cuotas de mercado, y otras variables como la posición relativa de los competidores, la existencia de competidores potenciales y el poder compensatorio de los compradores. Cabe señalar que, una alta cuota de mercado no es suficiente para concluir que una empresa es dominante, es necesario la existencia de barreras a la entrada.

112. Las barreras a la entrada son vitales para el análisis del poder de mercado y son todo obstáculo que impida el ingreso o expansión de competidores o genere una ventaja de costo para las empresas establecidas en el mercado y disciplina a las empresas que poseen poder de mercado. Así, las barreras a la entrada son aquellos factores que limitan y/o retardan la entrada de nuevos competidores y permiten que las firmas establecidas puedan elevar los precios de manera sostenida, por encima de los niveles que regirían en un mercado con un alto grado de contestabilidad⁷⁸. Las posibles barreras se clasifican en legales, estructurales y estratégicas⁷⁹.
113. En ese sentido, considerando que no es probable que la información de las ganancias, los márgenes o las elasticidades de la demanda de una empresa proporcionen resultados confiables sobre el poder de mercado de una empresa, se recurre al enfoque tradicional de primero definir el mercado relevante, estimar las participaciones de mercado y analizar las condiciones de entrada⁸⁰. A continuación, se analiza la existencia de poder de mercado

cuota de mercado como un primer paso del análisis del poder de mercado de una empresa, y la sencilla técnica 3.3.1.6 confirma la relación positiva que hay entre cuota de mercado y poder de mercado. (...)

Asimismo, en CHURCH, J. y WARE, R. (2000). *Industrial Organization: A Strategic Approach*. Irwin McGraw Hill.

"(...) A necessary requirement for a finding of monopoly power is a very high market share, but that alone is insufficient. The absence of entry barriers is one of the factors that suggest that a firm with a very high market share does not have monopoly power. Without entry barriers, a firm cannot—for long—maintain the power to control prices or exclude competitors. (...)"

⁷⁸ EUROPEAN COMMISSION (2009). *Guidance on the Commission's enforcement priorities in applying Article 82 of the EC Treaty to abusive exclusionary conduct by dominant undertakings*. Disponible en: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-03/guidance_paper_article_102_redline_post_amending_communication.pdf. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA DE CHILE – FNE (2021). *Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales*. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-mayo-VF.pdf>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT – OECD (2006). *Barriers to Entry Series Roundtables on Competition Policy* N° 58. Disponible en: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2006/03/barriers-to-entry_2ca9e70b/8bb30107-en.pdf. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁷⁹ Las barreras a la entrada pueden tomar varias formas, pueden ser legales, estructurales o estratégicas. Las barreras legales o regulatorias son normas jurídicas o regulaciones dictadas por la autoridad, que impida el ingreso o expansión de competidores o genere una ventaja de costo para las empresas establecidas en el mercado, como regulaciones sectoriales, derechos de propiedad intelectual y licencias o permisos.

Por su parte, entre las principales barreras estructurales surgen de la tecnología, los costos y la demanda, algunos ejemplos son los costos hundidos, costos de innovación tecnológica y las economías de escala. Por otro lado, entre las principales barreras estratégicas se encuentran las acciones de la empresa establecida como la sobreinversión en capacidad instalada o en marketing, gastos en publicidad, cláusulas de no competencia o exclusividad, entre otras.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT – OECD (2006). *Barriers to Entry Series Roundtables on Competition Policy* N° 58. Disponible en: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2006/03/barriers-to-entry_2ca9e70b/8bb30107-en.pdf. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA DE CHILE – FNE (2021). *Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales*. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-mayo-VF.pdf>. Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁸⁰ U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE (DOJ). *Competition and Monopoly: Single-Firm Conduct Under Section 2 of The Sherman Act: Chapter 2: MONOPOLY POWER*.

desde el enfoque tradicional, por lo que se analizarán las participaciones de mercado y las barreras a la entrada.

114. Respecto a la participación de mercado, en el presente caso, el AIJC presenta ausencia de competencia efectiva (con otros aeropuertos o modos de transporte alternativos) en los mercados relevantes previamente definidos, al presentar características de monopolio natural⁸¹, esto es frecuente en servicios derivados de la infraestructura de transporte, como es el caso de los aeropuertos, donde resulta más eficiente tener un solo aeropuerto que brinde los servicios detallados anteriormente.
115. Ello debido a que, mediante Contrato de Concesión, el Estado Peruano otorgó a LAP el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión, por un periodo de treinta (30) años, prorrogable por periodos de diez (10) años adicionales hasta un plazo máximo de sesenta (60) años. Posteriormente, acordaron ampliar por diez (10) años el plazo de vigencia de la concesión⁸², en aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión⁸³. Así, a la fecha, la concesión tiene un plazo de cuarenta (40) años contados desde la fecha de cierre (14 de febrero de 2001).
116. Aunado a ello, el Estado ha impuesto una barrera legal, en tanto a través del Contrato de Concesión, ha otorgado al Concesionario una garantía de exclusividad en un radio de 150 km de la ubicación del AIJC hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje.
117. De este modo, pueden identificarse dos (2) factores que alimentan la posición dominante de LAP:

"V. Other Approaches to Identifying Monopoly Power

(...)

In short, direct evidence of a firm's profits, margins, or demand elasticities is not likely to provide an accurate or reliable alternative to the traditional approach of first defining the relevant market and then examining market shares and entry conditions when trying to determine whether the firm possesses monopoly power."

Disponible en: <https://www.justice.gov/archives/atr/competition-and-monopoly-single-firm-conduct-under-section-2-sherman-act-chapter-2#:~:text=Nor%20does%20evidence%20concerning%20the,about%20the%20firm's%20market%20power.&text=For%20example%2C%20a%20firm%20with, power%20faces%20infinitely%20elastic%20demand.&text=Sellers%20of%20differentiated%20products%2C%20on.is%20earning%20durable%2C%20supernormal%20profits.&text=In%20short%2C%20direct%20evidence%20of,the%20firm%20possesses%20monopoly%20power.> Última revisión realizada el 17 de octubre de 2025.

⁸¹ Una industria es un monopolio natural cuando los costos de producción se minimizan cuando solo hay una empresa en el mercado. En CHURCH, J. y WARE, R. (2000). *Industrial Organization: A Strategic Approach*. Irwin McGraw Hill.

⁸² El 20 de diciembre de 2016, el MTC y LAP suscribieron el "Acta de Acuerdos en la etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" Acta de Acuerdo sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016.

⁸³ **"Cláusula Penal.** En el caso que el Concesionario no efectúe las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los periodos señalados a continuación: (...) El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada. El Concesionario tan sólo será responsable de pagar la penalidad en los términos de esta Cláusula por un monto máximo igual al de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Un monto superior dará lugar a la resolución del Contrato por parte del Concedente, de considerarlo conveniente."

- i) Posee una participación absoluta dentro de los mercados relevantes identificados; y,
 - ii) El cumplimiento por parte del Estado de la referida garantía constituye una barrera a la entrada de tipo legal durante el plazo indicado.
118. Del análisis efectuado, es posible concluir que actualmente **no existen condiciones de competencia** que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios materia de análisis; por lo que, se justifica la intervención del Regulador, y siguiendo con lo establecido en el artículo 11 del RETA, es necesario que dichos servicios sigan sujetos a regulación tarifaria. En tal sentido, en cumplimiento del Contrato de Concesión y la normativa vigente, es preciso que se inicie el procedimiento de revisión del Factor de Productividad, aplicable a los siguientes servicios:
- Aterrizaje y despegue nacional e internacional,
 - Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional,
 - Uso de puentes de abordaje,
 - TUUA nacional e internacional y
 - Uso de instalaciones de carga aérea.

VI. METODOLOGÍA Y DETERMINACIÓN DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD (X)

119. El numeral 6.1 del Contrato de Concesión establece la obligación del Regulador de revisar las Tarifas Máximas del AIJC, a partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, conforme a lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5, según el cual dichas tarifas se reajustarán mediante el mecanismo “*RPI-X*”, donde el primer componente (*RPI*) corresponde a la variación del índice de precios al consumidor de los EE.UU..., mientras que el segundo componente (*X*) corresponde al factor de productividad.⁸⁴
120. De acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las tarifas de los servicios de TUUA y aterrizaje/despegue nacional e internacional se reajustarán periódicamente mediante el mecanismo *RPI-X*, donde el primer componente (*RPI*) representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos, mientras que el segundo componente (*X*) representa el porcentaje de los incrementos anuales de productividad, estimado por el Ositrán, el cual permanecerá fijo por un periodo determinado.
121. Al respecto, el mecanismo regulatorio *RPI-X*, que corresponde a la regulación por precios tope o *price cap*, provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen gradualmente al usuario por medio de las tarifas (Vogelsang, 2002)⁸⁵. Ello debido a que, una vez determinado el factor de productividad, este mantiene su vigencia durante el siguiente periodo regulatorio, con el fin de inducir a la Entidad Prestadora a alcanzar un mayor grado de eficiencia respecto del escenario tope fijado por el Regulador.
122. Cabe señalar que, conforme al Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el factor de productividad (*X*) está definido como el porcentaje de los incrementos anuales de productividad del Concesionario. Ello se encuentra en línea con lo establecido en el Anexo II del RETA, el cual señala que el factor de productividad (*X*) mide los cambios en productividad del Concesionario o la industria, aplicando el enfoque americano de

⁸⁴ Si bien el Apéndice 5 del Anexo 5 (incorporado al Contrato de Concesión mediante la Adenda N° 7) establece unos Lineamientos Metodológicos que deberá seguir el Regulador para el cálculo del Factor de Productividad, es importante mencionar que dichos lineamientos **únicamente** eran aplicables para el cálculo del factor de productividad vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre de 2026, por lo que no son vinculantes para la presente revisión tarifaria.

⁸⁵ VOGELSANG, I. (2002). *Incentive regulation and competition in public utility markets: A 20-year perspective*. *Journal of Regulatory Economics*, 22(1), pp. 5-27.

diferenciales de productividad y precios de insumos, cuya fórmula fue propuesta por Bernstein y Sappington (1999)⁸⁶ y se detalla a continuación:

$$X = [(\Delta W^e - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^e)]$$

Donde:

- X : Factor de productividad
 ΔW^e : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
 ΔW : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.
 ΔPTF : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.
 ΔPTF^e : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

123. Sobre el particular, el Anexo II del RETA lista diversas metodologías de estimación de la productividad de la industria o de la Entidad Prestadora⁸⁷, sin estipular un orden de prelación. Sin embargo, dicho reglamento establece que, en caso el Regulador escoja la metodología de números índices (análisis discreto), deberá utilizarse el índice de Fisher para la agregación de servicios e insumos. Cabe indicar además que la estimación de los cuatro (4) componentes se obtiene a partir de la información histórica disponible de la empresa y de la economía.
124. En el presente procedimiento, de manera similar a lo realizado en la primera, segunda y tercera revisión tarifaria de LAP, se utilizará la metodología de números índices para el cálculo de la productividad de la Entidad Prestadora⁸⁸. Para ello, se empleará el Índice de Fisher establecido en el Anexo II del RETA y definido de la siguiente forma:

Índices	Producto	Insumos
Fisher	$F^q = (L^q * P^q)^{1/2}$	$F^v = (L^v * P^v)^{1/2}$
Paasche	$P^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i0}}$	$P^q = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j0}}$
Laspeyres	$L^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i0}}$	$L^q = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j0}}$

Fuente: Anexo II del RETA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁸⁶ BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). *Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans*. *Journal of Regulatory Economics*. Volume 16, Issue 1, pp 5–26.

⁸⁷ Como, por ejemplo: Análisis discreto (metodología de números índice), Análisis de la Envolvente de Datos (DEA, por sus siglas en inglés), Análisis de la Frontera Estocástica (FSA, por sus siglas en inglés), entre otras.

⁸⁸ Cabe mencionar que dicha metodología ha sido utilizada también en procedimientos de revisión tarifaria tramitados previamente por este Regulador, tales como: la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita (Resolución de Presidencia N° 054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024), la quinta revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani (Resolución de Presidencia N° 053-2024-PD-OSITRAN, de fecha 14 de agosto de 2024) y la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (Resolución de Presidencia N° 049-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de julio de 2024).

125. De esta manera, la Productividad Total de los Factores (en adelante, PTF) de la Entidad Prestadora estimada a partir del Índice de Fisher queda definida como:

$$PTF = \text{Productividad total de los Factores} = \frac{F^q(p_0, p_1, q_0, q_1)}{F^v(w_0, w_1, v_0, v_1)}$$

Donde:

- F^q y F^v : Índice de Fisher de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.
- P^q y P^v : Índice de Paasche de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.
- L^q y L^v : Índice de Laspeyres de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.
- p_1 y w_1 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.
- p_0 y w_0 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.
- q_1 y v_1 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.
- q_0 y v_0 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.

126. Así, teniendo en cuenta la mencionada metodología de números índices y siguiendo los criterios utilizados en los más recientes procedimientos de revisión tarifaria conducidos por el Ositrán⁸⁹, los criterios señalados en el RETA y en los Lineamientos⁹⁰, a continuación, se presentan diversos aspectos a tomarse en cuenta en el cálculo del factor de productividad del AIJC, con base en la información disponible en esta etapa inicial del procedimiento. Dichos criterios podrán ser revisados y/o complementados considerando la información más reciente que se recopile en el marco de la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador y sin perjuicio de lo que prevea la normativa aplicable para las siguientes etapas del procedimiento.

VI.1. Aspectos generales

- **Periodo de análisis:** Para calcular el factor de productividad aplicable al AIJC, en el presente procedimiento y en concordancia con los recientes procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán, se aplicará el enfoque retrospectivo o no bayesiano, el cual supone que la mejor predicción de la evolución de la productividad futura del Concesionario es la evolución de su productividad pasada. Así, considerando la información disponible en esta etapa del procedimiento, a fin de estimar el factor de productividad se considerará información desde 2001 hasta el último año para el que se cuente con información auditada.
- **Fuentes de información:** Tal como se prevé en el RETA y en los Lineamientos, se tomará en consideración, entre otros, la información del Concesionario consignada en los Estados Financieros Auditados, los Estados Financieros Regulatorios Auditados y los balances de comprobación de los Estados Financieros Auditados, así como en los requerimientos de información *ad hoc* efectuados por el Regulador durante el presente procedimiento de revisión tarifaria. Asimismo, el Regulador podrá emplear otras fuentes de información y/o documentación de carácter externo.

⁸⁹ Tales como la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024), la quinta revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 053-2024-PD-OSITRAN, de fecha 14 de agosto de 2024), entre otros.

⁹⁰ Documento "Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI – X", aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0013-2023-CD-OSITRAN, de fecha 09 de marzo de 2023.

- **Tratamiento de la información:** La información empleada para el cálculo del factor de productividad será de periodicidad anual (desde el 1 de enero al 31 de diciembre), debido a que se busca medir los cambios anuales de productividad en el AIJC.

En aquellos casos en los que la información proporcionada por el Concesionario no tenga la periodicidad anual, el Regulador podrá estimar el dato anual empleando, entre otras, la herramienta metodológica de extrapolación de datos (sujeto a la información de la que se disponga en el procedimiento)⁹¹.

Por otra parte, en caso la información de las variables utilizadas para la estimación del factor de productividad para dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, el Regulador podrá emplear herramientas metodológicas que brinden consistencia y validez a la información empleada para el cálculo de la productividad de la empresa y aseguren la comparabilidad de la misma, año a año, en concordancia con lo establecido en los Lineamientos⁹².

- **Enfoque de Caja Única (*Single Till*):** En línea con las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, para la determinación del factor de productividad se utilizará el enfoque de caja única (*single till*), el cual es empleado cuando la estimación de la productividad alcanzada por la empresa se realiza considerando el producto y los insumos que intervienen en la prestación de los servicios regulados y no regulados en el aeropuerto.
- **Enfoque restringido:** Se aplicará el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en utilizar solamente aquellos insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el AIJC, excluyendo con ello el aporte de los socios de facto⁹³.

VI.2. Criterios específicos

⁹¹ Para tal efecto, se tomará como base de información a aquella que guarde relación con la prestación de los servicios por parte del Concesionario, por lo que, por ejemplo, no corresponde la extrapolación de gastos fijos independientes de la provisión de servicios brindados en el AIJC.

En el caso particular del año 2001, dado que la concesión del AIJC se inició el 14 de febrero de ese año, para el cálculo del factor de productividad se extrapolará proporcionalmente la información operativa y financiera disponible para el período comprendido entre febrero y diciembre, a fin de completar el periodo de operación previo al inicio de la concesión. Para ello, y siguiendo el criterio aplicado en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, en el presente procedimiento tarifario se utilizará la regla de tres simple en aquellas variables para las que no se disponga de información (por ejemplo, Mano de obra o Productos Intermedios (Materiales)).

⁹² Al respecto, y sin perjuicio del análisis que se realice en la Propuesta Tarifaria del Regulador, siguiendo el criterio aplicado en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC se considerará la construcción de años proforma para, al menos, los siguientes casos:

- Para el caso particular del año 2005 se construirá un año proforma en razón de que, a partir de dicho año, se inició la prestación del servicio de Puentes de Abordaje en el AIJC. Al respecto, la proforma será aplicable al producto físico (ingresos y producto) y a los insumos Productos Intermedios (Materiales) y Capital.
- Para el caso particular del año 2008 se construirá un año proforma en razón del cambio de unidad de cobro del servicio de Counter, que hasta el año 2007 se facturaba con una renta fija mensual, y posteriormente con un cargo por hora de alquiler. Al respecto, la proforma será aplicable solo al producto físico (ingresos y producto).
- Para el caso particular del año 2013 se construirá un año proforma en razón de que, a partir de dicho año, se dispone de mayor nivel de desagregación de los servicios de mantenimiento, oficinas y almacenes. Al respecto, la proforma será aplicable solo al producto físico (ingresos y producto).

⁹³ Cabe señalar que, en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, no se consideraron para el cálculo del factor de productividad los siguientes aportes realizados por el Concesionario a sus socios de facto: (i) retribución pagada al Estado (el 46,511% de los ingresos brutos de LAP, deduciendo el monto pagado a CORPAC), (ii) aporte por Regulación pagado al Ositrán (el 1% de los ingresos facturados de LAP), y (iii) transferencias realizadas a CORPAC (el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de aterrizaje y despegue, y el 20% del importe total de ingresos por concepto de TUUA internacional).

VI.2.1. Criterios referidos a las variables de la empresa

- **Medición de la Productividad Total de los Factores (PTF) de la empresa:** En línea con las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, para estimar la PTF se utilizará el enfoque primal. De acuerdo con lo establecido en los Lineamientos, bajo dicho enfoque, la medición de la PTF se basa en la función de producción de la empresa, considerando que el volumen de servicios prestados por esta se obtiene a partir de la combinación de todos los insumos empleados, ponderados por el aporte relativo (participación) de cada insumo sobre la producción total. La medición de la PTF permitiría cuantificar la productividad física de los factores a partir de la relación entre el volumen físico del producto de la empresa y el volumen físico de los insumos utilizados en su obtención, siendo que, para efectos del cálculo se utilizará información histórica de la empresa.
 - **Medición de la variación de la PTF y de los Precios de los Insumos de la empresa:** En línea con el criterio aplicado en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, para la medición de la variación de la PTF y de los precios de los insumos de la empresa, resulta apropiado emplear la tasa logarítmica aplicada sobre el índice de Fisher de cantidades y precios de productos e insumos (mano de obra, productos intermedios y capital) estimados para cada año, según corresponda.
127. Con relación al cálculo de los índices de producto e insumos relacionados con las variables de la empresa, se considerarán los siguientes criterios:
- **Cálculo del índice de producto:** Para el cálculo del índice de producto se empleará la información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado y Aporte por Regulación, transferencias a CORPAC, Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Promoción Municipal. La unidad de medida de las cantidades de servicios prestados deberá corresponder con la unidad de cobro de las tarifas o precios, según corresponda⁹⁴.
 - **Cálculo del índice de Cantidades de Insumos:** Para efectos del cálculo del factor de productividad se considerarán tres tipos de insumos: Mano de obra, Productos Intermedios (Materiales) y Capital.
 - **Mano de obra:** El insumo mano de obra comprende la fuerza laboral de LAP para la prestación de los servicios en el AIJC. No obstante, no se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario⁹⁵.
- Las cantidades de mano de obra empleadas por la empresa deberán expresarse en horas-hombre. Por su parte, el precio implícito del insumo mano de obra se obtendrá dividiendo el gasto laboral entre el número de horas-hombre.
- **Productos Intermedios:** Este insumo comprende los bienes y servicios que el

⁹⁴ Cabe señalar que, en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, se observó que existen determinados servicios para los cuales no es posible registrar de manera estadística las cantidades de servicios prestados, en cuyo caso se recurre al uso de variables *proxy*. Así, por ejemplo, en el caso de los servicios de alquiler de áreas comerciales y espacios para publicidad, en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC se definió como unidad física de la cantidad de servicios prestados al número de pasajeros de llegada y salida en el terminal.

⁹⁵ De acuerdo con lo señalado en los Lineamientos y en línea con lo efectuado en las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, en el presente procedimiento tarifario se considerará como un gasto del insumo mano de obra a la participación de los trabajadores a partir del año 2011. Dicho concepto resulta ser un gasto en mano de obra, en tanto que representa el pago efectuado por la empresa por las participaciones sobre las utilidades percibidas por los trabajadores durante cada año. Ello, además, resulta consistente con lo señalado en la "Norma Técnica de Contabilidad 19: beneficios a empleados" aplicable a partir del año 2011, en la cual se define al pago por la participación de los trabajadores como un gasto, por lo que las empresas lo consideran como parte de los gastos de personal en el Estado de Ganancias y Pérdidas.

Concesionario adquiere para la provisión de servicios en el AIJC, y que no son considerados como parte del insumo de mano de obra o del insumo de capital.

De esta forma, para obtener las cantidades del insumo productos intermedios, dada su heterogeneidad, se empleará el enfoque indirecto, es decir, la serie de cantidades se obtendrá deflactando la serie del gasto en materiales del Concesionario. Bajo ese contexto, en la medida que las partidas presenten información agregada de los diferentes gastos efectuados por la empresa, resultará necesario la exclusión de aquellos conceptos de gasto que no forman parte de los recursos empleados por la empresa en la prestación de los servicios⁹⁶.

Asimismo, para efectos del cálculo de los índices de cantidades y precios, se empleará el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, ajustado por tipo de cambio, como variable *proxy* del precio del insumo Productos Intermedios. En línea con las últimas revisiones tarifarias del regulador⁹⁷, se utilizará el IPC de Lima Metropolitana.

- **Capital:** Este insumo comprende el capital empleado por la empresa para la prestación de servicios. En línea con las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, la cantidad de capital se estima como el flujo de servicios provistos por los bienes de inversión presentes durante cada año; además, es necesario considerar la diversidad de activos que emplea el Concesionario, el desgaste económico de cada activo y el flujo de inversiones en activos de capital de la empresa. Por tal motivo, la cantidad de capital se estimará empleando la ecuación de “inventarios perpetuos”, según la cual el *stock* de capital en t , para cada categoría de capital m , se obtendrá de la siguiente manera:

$$k_{m,t} = k_{m,t-1} + \Delta k_{m,t} - D_{m,t}$$

Donde:

- $k_{m,t}$: Stock de capital correspondiente al activo m al cierre del año t .
- $k_{m,t-1}$: Stock de capital correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.
- $\Delta k_{m,t}$: Inversión realizada correspondiente al activo m durante el año t considerando ajustes contables.
- $D_{m,t}$: Depreciación económica correspondiente al activo m durante el año t . Se estimará mediante el método lineal.

Cabe indicar que, en el caso del *stock* de capital durante el año 2001, para su cálculo será preciso tener en cuenta, además, el *stock* inicial de capital que el Concesionario recibió al inicio de la concesión.

A partir de la serie de *stock* de capital se obtendrán las cantidades implícitas del

⁹⁶ Sobre el particular, no todas las cuentas comprendidas dentro de los Gastos Operativos y Gastos Generales de LAP corresponden a productos intermedios empleados para la producción de servicios en el AIJC. Por tanto, se excluirán aquellos conceptos que no representan un recurso empleado por la empresa para la provisión de servicios. En tal sentido y en línea con lo efectuado en la segunda revisión tarifaria del AIJC, se excluirán, al menos, los conceptos de Amortización y depreciación (asociadas al insumo de capital), Gastos de personal (asociadas al insumo mano de obra), *Fee* pagado al operador del aeropuerto, Impuestos que corresponden a una transferencia sin contraprestación (municipales, ITF, IGV no descontado, etc.), Tasa regulatoria, y Provisión para cuentas de cobranza dudosa. Asimismo, en concordancia con los criterios aplicados por el Ositrán en la determinación de cargos de acceso en el AIJC, también se excluirán, al menos, los conceptos de donaciones, sanciones administrativas, suscripciones a revistas y diarios, y premios y obsequios.

⁹⁷ Tales como la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024), la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 049-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de julio de 2024), entre otros.

insumo Capital; para ello, la serie de *stock* de capital de cada categoría de capital será deflactada por un precio representativo del activo. Al respecto, en la presente revisión tarifaria se propone emplear como variable *proxy* del precio representativo del activo, el IPM (Índice de Precios al Por Mayor)⁹⁸, Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME)⁹⁹ y el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC)¹⁰⁰, ajustados por tipo de cambio, según la naturaleza del activo; y en la medida en que la información y la disponibilidad de datos lo permitan.

Cabe indicar que, en línea con las anteriores revisiones tarifarias del AIJC, las categorías de capital a emplear son las presentadas en los Estados Financieros Auditados de LAP, de acuerdo con el siguiente detalle¹⁰¹:

- **Intangibles**
 - Mejoras de Aeropuerto¹⁰²
 - Costos de concesión
 - Otros
- **Activo Fijo**
 - Equipos de seguridad y rescate
 - Equipos de cómputo
 - Equipos diversos
 - Unidades de transporte
 - Muebles y enseres

Adicionalmente, como parte del rubro Intangibles se incorporará la categoría “Nuevo Terminal de Pasajeros”, la cual corresponderá a las inversiones referidas al proyecto de ampliación del Nuevo Terminal del AIJC.

Finalmente, para efectos del cálculo de la cantidad de capital empleada durante el año t , se empleará como *proxy* de dicha variable, el promedio de la cantidad implícita de capital calculada al finalizar los periodos t y $t - 1$. De este modo, la cantidad de capital correspondiente año t resultará de la aplicación de la siguiente expresión:

$$\hat{p}_{m,t}^K = \frac{\hat{s}_{m,t-1} + \hat{s}_{m,t}}{2}$$

Donde:

⁹⁸ El IPM, es un indicador económico que muestra la variación en los precios de un conjunto de bienes que se transan en el canal de comercialización mayorista. Y sirve como deflactor de las Cuentas Nacionales, para referirlas a precios constantes.

⁹⁹ El IPME es un indicador que sirve como deflactor en las series de la Formación Bruta de Capital en las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactor activos relacionados a maquinarias y equipos de la empresa en general y, en particular, sobre el equipamiento aeroportuario empleado en el AIJC.

¹⁰⁰ El IPMC es un indicador usado principalmente como deflactor de la serie de Producto Bruto Interno del sector construcción de las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactor activos relacionados a materiales de construcción en general y, en particular, la infraestructura aeroportuaria del AIJC.

¹⁰¹ Cabe indicar que todas aquellas cuentas relacionadas a “Obras en Curso” y “Diseño de Proyectos de Inversiones” de los Estados Financieros no son consideradas como parte del insumo Capital debido a que representan inversiones que están en progreso, es decir, no están aún en operación, y por tanto no aportan a los resultados de la empresa y no son objeto de depreciación y/o amortización. Del mismo modo, no son consideradas aquellas cuentas relacionadas a “Terrenos”, debido a que no es una categoría de activo que sea objeto de depreciación y/o amortización, ni es capaz de brindar el servicio de capital correspondiente.

¹⁰² Según lo establecido en la Cláusula 5 del Contrato de Concesión, las Mejoras Obligatorias, Complementarias y Eventuales deben ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que el Ositrán haya sido notificado del plan de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de dicha cláusula.

- $\hat{v}_{m,t}^K$: Cantidad de capital correspondiente al activo m durante el año t .
 $\hat{s}_{m,t}$: Cantidad de capital implícita correspondiente al activo m al cierre del año t .
 $\hat{s}_{m,t-1}$: Cantidad de capital implícita correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.

Cabe señalar que, en caso de que el *stock* de capital del periodo $t - 1$ sea igual a 0 (y, por consiguiente, $\hat{s}_{m,t-1} = 0$), en el periodo t se considerará que la cantidad de capital durante el año t es equivalente a la cantidad de capital al cierre del año, esto es $\hat{v}_{m,t}^K = \hat{s}_{m,t}$.

Por otra parte, para efectos del cálculo del precio del capital, se empleará como variable *proxy* para cada categoría de activo, el valor resultante de aplicar la fórmula del precio de alquiler del capital, propuesta por Christensen y Jorgenson (1969)¹⁰³, la cual se define de la siguiente forma:

$$\hat{w}_{m,t}^K = \frac{r_t * \rho_{m,t-1} + \bar{\delta}_m * \rho_{m,t} - (\rho_{m,t} - \rho_{m,t-1})}{1 - u_t}$$

Donde:

- $\hat{w}_{m,t}^K$: Precio del capital correspondiente al activo m en el año t .
 r_t : Costo del capital de la empresa en el año t .
 $\bar{\delta}_m$: Tasa de depreciación correspondiente al activo m .
 $\rho_{m,t}$: Precio representativo del activo m en el año t .
 $\rho_{m,t-1}$: Precio representativo del activo m en el año $t - 1$.
 u_t : Tasa impositiva de la empresa en el año t .

Así, para las diversas variables que componen la fórmula citada anteriormente, se considerará:

- **Precio representativo del activo:** Se empleará como variable *proxy* al precio representativo de los activos, el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME) y el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC), ajustados por tipo de cambio, según la naturaleza del activo. Cabe indicar que estas mismas variables *proxy* son empleadas para deflactar la serie de *stock* de capital para efectos de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital.
- **Tasa impositiva de la empresa:** Se empleará la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del precio de alquiler de capital¹⁰⁴.

¹⁰³ CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). *The Measurement of Real Capital Input, 1929- 1967. Review of Income and Wealth*. Vol. 15, No. 4 (Dec. 1969), pp. 293-380.

¹⁰⁴ En línea con lo señalado en los Lineamientos y con las recientes revisiones tarifarias conducidas por el Ositrán, tales como la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024), la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 049-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de julio de 2024), entre otros. Al respecto, a partir del año 2011 la participación de los trabajadores se considera como un gasto del insumo mano de obra; en ese sentido, para los años previos al 2011, la participación a los trabajadores se considerará como parte de la tasa impositiva de la empresa en el cálculo del precio de capital, para lo cual se aplicará la siguiente expresión:

$$u_t = IR_t + PT_t * (1 - IR_t)$$

Donde:

- **Tasa de depreciación:** Para estimar la depreciación económica se empleará el método de depreciación lineal, de modo que, para cada categoría de activo, se tendrá una tasa de depreciación constante, la cual será equivalente a la inversa del número de años de su vida útil respectiva.
 - **Estimación del costo de capital:** En el caso del costo de capital de la empresa, este será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital de la empresa (WACC, por sus siglas en inglés), para lo cual se deberá tomar en consideración:
 - **Tasa Libre de Riesgo:** Se empleará el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América (*t-bonds*) a diez (10) años, para el periodo comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - **Tasa de retorno del Mercado:** Se empleará la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice *Standard & Poor's 500 (S&P 500)* y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a diez (10) años, ambos considerando el periodo comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - **Tasa de Riesgo País:** Se empleará el promedio mensual del indicador *Emerging Markets Bonds Index (EMBI)* de Perú, publicado por el Banco Central de Reserva del Perú, correspondiente al año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - **Beta desapalancada promedio:** Se empleará promedio de las betas (*adjusted beta*¹⁰⁵) desapalancadas de una muestra representativa de empresas aeroportuarias, obtenidas del sistema de información financiera *Bloomberg*, utilizando como índice de referencia al índice de la bolsa S&P 500, con cotizaciones en dólares, y con periodicidad semanal¹⁰⁶. Asimismo, el intervalo de tiempo considerado para la obtención de las betas de cada año para el cual se realizará el cálculo del WACC será de 24 meses. La muestra representativa de empresas aeroportuarias será seleccionada considerando: i) el tipo de propiedad y/o gestión, y ii) el régimen regulatorio.
- Para desapalancar las betas de las empresas comparables se empleará la razón Deuda sobre Capital y tasa efectiva de impuestos de la empresa respectiva, las cuales serán obtenidas del sistema *Bloomberg*.
- **Estructura Deuda-Capital:** Se empleará la razón Deuda Financiera sobre Patrimonio, correspondiente al año para el cual se realiza el cálculo del

IR_t : Tasa de impuesto a la renta de la empresa en el año t .
 PT_t : Tasa de participación de los trabajadores de la empresa en el año t .

¹⁰⁵ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula: $Adj Beta = 0,67(Raw Beta) + 0,33$.

¹⁰⁶ En línea con lo señalado en los Lineamientos y con las recientes revisiones tarifarias conducidas por el Ositrán, tales como la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paíta (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024), la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 049-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de julio de 2024), entre otros.

WACC¹⁰⁷. Con ello, se evitan distorsiones en el cálculo del WACC debido a los diferentes niveles de liquidez que pueda haber enfrentado la empresa durante el periodo de análisis.

- **Tasa de Impuestos:** Se empleará la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del WACC.
- **Costo de la Deuda:** En el caso de que la empresa cuente con una sola fuente de financiamiento, el costo de deuda se estimará a partir del costo efectivo de la deuda¹⁰⁸. En el caso de que la empresa cuente con más de una fuente de financiamiento, el costo de deuda del Concesionario resultará del promedio ponderado del costo de deuda estimado para cada una de las fuentes, considerando como ponderador a la deuda financiera de cada fuente específica dentro de la Deuda Financiera de la empresa (ya sea al 31 de diciembre o al momento de cancelación de la deuda, de ser el caso).

Por otro lado, a la tasa del costo efectivo de la deuda se adicionarán, en caso corresponda, el costo de emisión de deuda, el cual resultará de dividir los costos de financiamiento (o de transacción) de la deuda entre el valor del préstamo o crédito otorgado.

VI.2.2. Criterios referidos a las variables de la economía

- **Determinación de la PTF de la economía:** La variación porcentual anual de la PTF de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles de una entidad especializada de alto prestigio e independiente. Para efectos de seleccionar la fuente de información, se tomará en cuenta aquella que estime de manera más precisa la PTF de la economía¹⁰⁹. Para aquellos periodos en que dicha información no se encuentre disponible, el Regulador efectuará la estimación respectiva.
- **Determinación del Precio de Insumos de la economía:** El Regulador considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el Instituto Nacional de Estadística e Informática y/o el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos de la economía como capital y trabajo. En caso de que entidades como las mencionadas no proporcionen dicha información, el Regulador realizará las estimaciones correspondientes para calcularla.

VII. CONCLUSIONES

128. En virtud de lo expuesto en el presente informe, se puede arribar a las conclusiones siguientes:

¹⁰⁷ Cabe indicar que, tal como se señaló en la tercera revisión tarifaria del AIJC, para el caso específico del año 2017, la estructura deuda-capital se obtiene a partir de la razón Saldo de deuda previo al prepago de la deuda sobre Patrimonio, debido a que en el 2017 la deuda existente se prepagó antes del cierre del ejercicio y, por tal motivo, los Estados Financieros Auditados de LAP de dicho año consideraron un valor de Deuda Financiera igual a cero.

¹⁰⁸ El costo efectivo de la deuda resulta de dividir el interés pagado durante un año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo de su Deuda Financiera al 31 de diciembre del año bajo análisis. En caso de que la deuda resulte cero al 31 de diciembre del año bajo análisis debido a que durante dicho año la empresa haya cancelado su deuda, el costo efectivo de la deuda será el resultado de dividir el interés pagado durante el periodo que mantuvo la deuda en el año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo amortizado por la empresa para la cancelación la deuda (saldo de deuda previo al prepago de la misma). Cabe precisar que, en el caso de que se cancele la deuda antes del 31 de diciembre debido a su refinanciamiento (en parte o en su totalidad), el costo efectivo de la deuda se estimará en función al saldo de las respectivas Deudas Financieras y el periodo en el que se mantienen las deudas durante el año en análisis.

¹⁰⁹ Cabe señalar que en la tercera revisión tarifaria del AIJC, así como en los recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por el Ositrán, se ha empleado como fuente para la PTF de la economía las estimaciones efectuadas por *The Conference Board*.

- (i) El Contrato de Concesión establece la obligación de revisar periódicamente las Tarifas Máximas permitidas en el AIJC mediante el mecanismo *RPI-X*, donde el primer componente (*RPI*) corresponde a la variación del índice de precios al consumidor de los EE.UU., y el segundo componente (*X*) corresponde al factor de productividad.
- (ii) Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en +3,26%, cuya vigencia comprende el periodo que va desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.
- (iii) El artículo 29 del RETA establece que, para dar inicio al procedimiento de oficio de revisión tarifaria, se requiere verificar las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 de dicho Reglamento, las cuales están referidas a la inexistencia de condiciones de competencia que limiten el abuso de poder de mercado por parte de la Entidad Prestadora.
- (iv) Del análisis realizado en el presente informe, se concluye que los mercados relevantes correspondientes a los servicios de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje, y uso de instalaciones de carga aérea, no presentan condiciones de competencia.
- (v) En tal sentido, en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión, corresponde iniciar de oficio el procedimiento de revisión del Factor de Productividad del AIJC, aplicable a los servicios de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga, durante el periodo que va desde el 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre 2031.

VIII. RECOMENDACIONES

129. En virtud de lo expuesto en el presente Informe, y de conformidad con lo establecido en el marco contractual y normativo aplicable, se recomienda al Consejo Directivo del Ositrán lo siguiente:
 - (i) Disponer el inicio del procedimiento de oficio para la Revisión del Factor de Productividad del AIJC que estará vigente a partir del 01 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2031, y será aplicable a las tarifas de TUUA nacional e internacional, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de abordaje y uso de instalaciones de carga.
 - (ii) Establecer que Lima Airport Partners S.R.L. podrá presentar su propuesta tarifaria, en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de

recepción de la notificación de la Resolución de Consejo Directivo que aprueba el inicio del procedimiento.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

MELINA CALDAS CABRERA

Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

JOSÉ ZEGARRA ROMERO

Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

MARIA MEI YU CHIA LOAYZA HE

Especialista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

OSWALDO JEHOASHUA RODRÍGUEZ HERRERA

Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídico-
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

MARTÍN MORILLO BLAS

Analista de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT 2025167765

Se adjunta:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Acuerdo de Consejo Directivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia